IV/2010 Cena 3 eur

COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije

Miro Kočevar

"Najpomembneje je ostati v zraku"

Birokratske ovire

Letenje z ultralahkimi letali v tujino

9 771580 595002

Aerodrom Ljubljana d.d. General Aviation Centre

Polenec Janez,
Vodja centra splošnega letalstva na aerodromu Ljubljana, AOPA ID: 0026

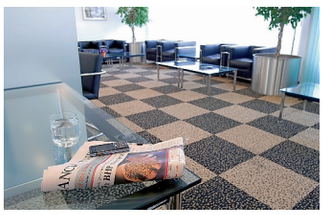
Center Splošnega letalstva na sedanji lokaciji je odprt od decembra 2007. Terminal je zamišljen kot popolnoma samostojna enota, v kateri se opravljajo vse dejavnosti, potrebne za pristanek, oskrbo in odhod letal splošne kategorije.

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

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

Storitve se opravljajo za letala do maksimalne vzletne teže 45 ton in do 19 sedežev. V tovornem prometu pa za letala do10 ton vzletne teže.

Terminal deluje v skladu s Shengensko regulativo. Službe Policije in Carine so na voljo pri vseh mednarodnih letih, ki to zahtevajo.



Storitve, ki se opravljajo v našem centru, so:
- prevoz potnikov in posadke iz letala in na letalo
- pomoč pri prehodu mejnih formalnosti policije in carine
- organizacija prevoza posadk do hotelov
- rezervacija hotelskih sob in avto prevozov
- organizacija oskrbe z gorivi za poslovna letala JET 1A ali z letalskim bencinom 100LL
- naročnje catering oskrbe
- oskrba letal z vodo, električnim agregatom, delo s prtljago, čiščenje letala ...
- v zimskih pogojih zagotavljamo de-icing letal
- pridobitev vseh vrst meteoroloških podatkov, nujnih za opravljanje leta
- pridobitev plana leta in omogočanje spremb ali javljanja zamud ali časovnih rež

Za delo pilotov in posadk letal je dobro poskrbljeno v pisarni priprave na let, kjer si lahko letalsko osebje samo pridobi vse informacije o svojem letu preko,dveh internetnih povezav.

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

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

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

Naši glavni slovenski partnerji so : Linxair s floto sodobnih poslovnih letal, od manjših Citation CJ2 ,CJ3 in udobnega Excel, do največjega Embraier Legacy 600. Naslednji pomebni partnerji so: Gio poslovna avijacija, ki je v zadnjem času žal manj prisoten na slovenskem nebu, RB Airlines z delom poslovnih ter šolskih letal, Alfahistria z dejavnostjo vzdrževanja letal in letalsko šolo, Adria Airways z letalsko šolo, Solinair z delom vzdrževanja in letalsko šolo, Dr nemo z modernimi Diamond letali, Propilot s prenovljenim Pa28.

Tako kot vsa Slovenija je tudi naš oddelek zajela gospodarska kriza. Največji upad prometa je bil med koncem leta 2008 in prvo polovico leta 2009. Kriza še ni minila, se pa stanje izboljšuje predvsem po zaslugi naših sosednjih držav. Segment poslovnega letalstva dežele Bavarske in regije Dunaj ter Zurich in Sant Moritz, s katerim največ sodelujemo, je v vzponu in to se pozna tudi pri nas na oddelku Splošnega letalstva. Doboro sodelujemo z vsemi državami Balkana, posebej s Srbijo, ki ima dva močna prevoznika v segementu splošno letalstvo - Pinkair in Princ aviation. Ta letala skoraj dnevno videvamo na Brniku.

V novejšem času je podjetje Regal v terminalu postavilo manjšo dobro založeno Vip shop prodajalno, narejeno po vzoru free shop trgovin. Danes manjka kavarna in gostinski lokal, kar je želja za v naprej.

Člani AOPA imajo že dolgoletno tradicijo v sodelovanju s Centrom Splošnega letalstva. Pri letu v odhodu članu z veljavno Aopa izkaznico nudimo popust na ceno pristanka in oskrbe.

Kazalo

3 Uvod

4 Od bratov Rusjan do Iva Boscarola

6 Akrobatske letalske prvakinje

8 Društvo slovenskih vojaških pilotov vseh rodov in prijateljev vojaškega letalstva Slovenije

10 Na rob možnega za Anjo

13 Tekmovanje v natančnem pristajanju

14 »Najpomembneje je ostati v zraku«

18 Letenje z ultralahkimi letali v tujino

21 Tudi letalske emisije vključene v shemo trgovanja

22 Ekonomija letenja in zdravo okolje

24 V letu Petega elementa - Leeloo sreča PPlane

25 Dobra priprava na vsak let v izogib težavam

27 Sam čez mistične Ande z enomotornim Cirrusom SR22T

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, Marjan Trilar, 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

Peter Ravnak, predsednik AOPA Slovenije

Znani izrek pravi: Kar je slabo za enega, je lahko dobro za nekoga drugega.
Za letalca je na primer slabo, če ugotovi, da po dolgih letih njegovega prizadevnega služenja ni več primeren za okolje, kjer je vrsto let deloval, pa naj bo to zaradi prehitre bolezni, ki je morda rezultat dolgoletnega stresnega dela, ali pa ne ustreza kriterijem sodobnih letalskih strokovnjakov za nadaljnje delovanje. Preostane mu le, da se upokoji ali pa pobaše culico in s trebuhom za kruhom odide v širni svet.
Za sodobne letalske strokovnjake pa je ta situacija dobra, saj si s tem povečajo prostor, v katerem lahko sedaj manj ovirano delujejo, se družijo v raznih strokovnih kolegijih, neovirano rekrutirajo svoj kader bodočih, še večjih letalskih strokovnjakov, oganizirajo službe kakovosti in kontrole, kjer se jasno oceni najvišja kvaliteta njihovega dela, se šolajo, podučujejo in preverjajo v neskončnost druge, v večini tako ali tako bolj izkušene letalce. Pogosto kažejo svoj socialni čut tudi tako, da zasedajo večino mest v izvršilnih organih domačega sindikata. Napolnili so vse pore, tako da se ustvari občutek, da ni drugega letalstva kot le njihovo.
In sedaj se znajdemo v položaju, ki ga doživljamo. Sodobni letalski strokovnjaki več ne obvladujejo situacije. Zaslužek pada! Vsem. To je za njih in tudi za letalce zelo slabo!
Po drugi strani pa letalci, ki so bili prisiljeni k umiku, beležijo lepe uspehe v svojih podjetjih in v tujini, kar pa je za vse nas dobro in nam vliva upanje na lepšo bodočnost.
V tokratni številki našega glasila smo po ustaljenem načinu prikazali delček naše dejavnosti. Osrednji članek pripada letalcu, ki je vse življenje posvetil letalstvu in s svojim zgledom usmerjal mnoge. Novost je poskus spremljanja naše letalske diaspore, ki je sicer maloštevilčna, a vendar zelo uspešna.
Čeprav so prihajale ideje, naj se združimo z drugimi revijami, da bi dosegali tako imenovane višje standarde (!?), ostajamo zvesti naši zasnovi, da je to revija AOPE Slovenije, skromna po izgledu in po proračunu, a topla in bogata po vsebini.
Vsem članom, ki ste s svojim trudom omogočili izid te številke, se iskreno zahvaljujem, vsem slovenskim letalcem pa želim uspešno in varno letenje.

Lokalno in globalno v slovenskem letalstvu

Od bratov Rusjan do Iva Boscarola

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

Američani radi rečejo, da kar gre naokrog, tudi pride naokrog. Tudi slovensko letalstvo! Zgodovina našega letalstva se je začela na Primorskem, točneje v Rojah pri Gorici z bratoma Rusjan in sto letih kasneje se dogajanje očitno spet seli tja. Pred sto leti je bila Gorica močno regionalno središče v Avstro-Ogrski, danes tri do štiri državne tvorbe kasneje, sta obe Gorici stisnjeni na obrobje v svojih državah. Meje med državama članicama EU deklarativno sicer ni več, toda davke na eni strani pobira Italija, na drugi pa Slovenija. Na eni strani zakone piše Rim, na drugi pa Ljubljana; nad obema pa harmonizacijo skuša zagotavljati Bruselj. Meja tehnično sicer ni več, so pa seveda še močno zakoreninjene, vsaj v glavah. Kot ekonomist se sprašujem, kakšne so recimo posledice z narodno-gospodarskega vidika, če se del nekega podjetja iz Ajdovščine preseli v dobrih 20 km oddaljeno (staro t.j. italijansko) Gorico, zato ker je tam ne le boljša poslovna klima in cenejše poslovanje, marveč s to selitvijo pridobi status italijanskega proizvoda, torej neomejen izvoz na najbolj zahtevne trge. Zakaj torej ni oznaka 'Made in Slovenija' enaka tisti 'Made in Italy' oziroma zakaj jih ne nadomešča 'Made in EU'?

Pri AOPA Slovenija smo želeli na naslovnici predstaviti letala in znanega letalca, ki stoji za nekaterimi vročimi političnimi in gospodarskimi zgodbami te jeseni, saj so nenazadnje naši člani potencialni kupci njegovih plovil, z njimi podirajo rekorde in letijo okrog edinega sveta. Žal je za nas verjetno že prevelik in morda preveč imeniten – nastopa na različnih lestvicah najbogatejših državljanov, rešuje globalne okoljske probleme, pozna rešitve za pot iz krize in ni več lokalni, ampak globalni igralec. Prijateljuje z ustanoviteljem Googla in pisati o njem v reviji slovenskih pilotov in lastnikov letal bi mu bilo verjetno že pod nivojem. Prošnji našega predsednika AOPA se je le prizanesljivo nasmehnil in zamahnil z roko, češ kaj mi bo to... Njegov PR je tudi brez tega članka v reviji Kopilot eden najboljših v Sloveniji, saj je Ivo še iz časov 'Made in YU' izdelovanja takrat modnih priponk (t.i. bedžev) velemojster političnega marketinga. Ob zaključku redakcije nas je dosegla novica, da je postal Ivov Pipistrel dobitnik letošnje evropske nagrade European Business Award, kot eden izmed 15.000 prijavljenih!

Oglejmo si nekaj zanimivih dogodkov te jeseni in na temelju nekega skupnega imenovalca s posamičnega skušajmo priti do splošnega. Skupni imenovalec mojega razmišljanja je tokrat Primorska in Primorci, ki na različnih ravneh vplivajo na 'bitje in žitje' slovenskih letalcev, ter vpliv velike zahodne sosede na naše mirno in marsikdaj zapečkarsko vedenje (prosim tega nikar ne zamenjajte z vplivom gama žarkov na rast marjetic ali majskega hrošča!).

Zadnje dni oktobra smo zasledili v medijih nekaj za nas, letalce, zanimivih novičk: 26.oktobra je tako italijanska akrobatska skupina Frecce Tricolori med izvajanjem svoje vaje na proslavi 150-letnice združitve Italije in 56. obletnice dokončne priključitve Trsta Italiji, naredila lep izlet vsaj deset kilometrov globoko v slovenski zračni prostor, preko slovenske Istre. Zadeva je dokaj hitro potihnila, kajti MORS in razna ministrstva se niso mogla dogovoriti, ali so Italijani imeli potrebna dovoljenja ali ne. Potihem so ugotovili, da jih kontrola letenja pravzaprav sploh niti ni zaznala, kajti radarski sistem, ki naj bi zagotavljal suverenost nad slovenskim zrač-

nim prostorom, tako ali tako ne deluje! Dva dni kasneje je ob 15. uri na Brniku potekala vaja, na kateri sta italijanska lovca prisilila slovenskega Pilatusa PC-9 k pristanku. Za varnost neba nad Slovenijo skrbi NATO, in ta je nalogo delegiral italijanskim oboroženim silam iz baz Grosseto in Cervia. Primorska ministrica za obrambo in prav tako obalni minister za promet, ki sta resorno pristojna za tovrstne zadeve, ter njun primorski šef – premier, se sploh niso odzvali. Slednji je poleg vsega 'zakuhal' še lepo aferico skupaj s hrvaško kolegico, ko sta si zamislila, da bi skupaj čuvali zračni prostor nad obema državama, pri tem, da ne ena ne druga vojska nimata niti za plače svojega osebja, kaj šele za nakup modernih letal prestreznikov. Prestižna letalska revija FLIGHT International pa že piše o tem, da se državi pogovarjata o primernem lovcu (Balkan pair could unite to buy fighters – str.16, 2-8 November 2010). Mogoče pa vedo kaj več od nas.

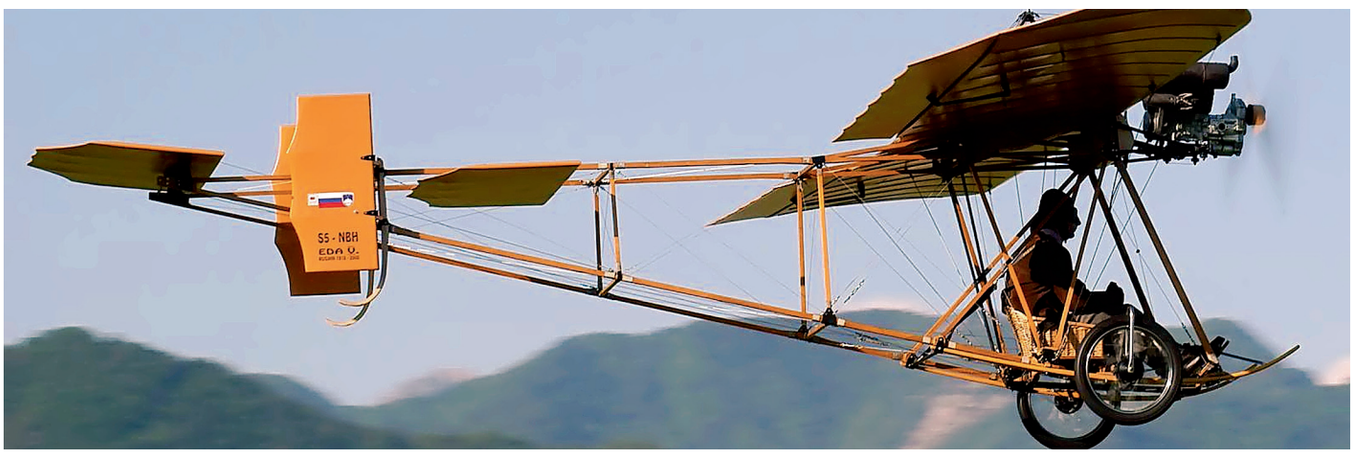
Ta dva dogodka sem uporabil kot iztočnico, saj si moramo najprej biti na jasnem, kaj je nadzor zračnega prostora in kaj je upravljanje z njim, ter s tem povezano vprašanje suverenosti RS. O zadevi je zelo korektno nekaj napisal upokojeni častnik in član Društva slovenskih častnikov, g. Jože Konda (glej prvi okvirček). Njegovi kolegi iz Društva vojaških pilotov vseh rodov in prijateljev letalstva so se 7. avgusta letos spet zbrali pri našem predsedniku AOPA na Senožeti pri Slovenskih Konjicah (glej drugi okvirček). Tja sva z enim samim primorskim lipicancem (LipizzanAir C-172) v hudo oblačnem in celo nevihtnem ozračju priletela s Petrom Marnom, da bi ocenila stanje duha v slovenskem letalstvu. In povem vam, da le-ta ni dober!

Nagovor klene Primorke, ministrice Ljubice, je bil vse prej kot pomirjujoč. Začela je s svojima primorskima rojakoma, bratoma Rusjan, nadaljevala z Josipom Križajem in njegovimi vragolijami pod solkanskim mostom. Potem je prišla vrsta tudi na obrambni proračun in Ljubica je rekla, da bomo privatniki na svojih oldtimerjih imeli kmalu močnejše zračne sile, kot naše vojaško letalstvo. Naša vrla Primorka, ki med drugim skrbi za to, da je državni Falcon varno zaklenjen na vojaškem letališču v Cerkljah, je povedala, da kmalu ne bo več niti pravega transportnega, kaj šele bojnega letenja. Ostali bodo verjetno samo še helikopterji, ki jih potrebujemo za pestro paleto dejavnosti zaščite in reševanja, bolj malo pa za čiste vojaške namene. O tem, ali bomo drago nadgrajene oklepljene Cougarje poslali v Afganistan, ni rekla nič, prav tako ne, ali bo priklenjeni sokol kdaj poletel ali ne. Trend v svetovnem vojaškem letalstvu so brezpilotna letala (t.i. troti), mi pa bomo očitno odločili za 'trotl' letalstvo - brez letal.

Primorci so očitno vodilna sila slovenskega letalstva – hvala bogu, da jih imamo! Zaplankani Gorenjci (da o Ljubljani ne govorim) so letalstvo praktično uspeli izkoreniniti. Odkar je steza v Lescah asfaltirana, tam pravzaprav ni več letenja. Tudi mediacija, pri kateri je sodeloval naš član g.Marn, ni prinesla nobenih rezultatov in Gorenjska je potonila v mračni srednji vek. Zato raje razpredajmo o Primorcih – se bolj splača! Naj še enkrat izpostavim gospoda, ki sta dejavna na globalni letalski sceni, in sicer Iva B. in Lojzeta K. Oba sta se poleg letalstva preskusila tudi v politiki. Ivo predstavlja udarno pest slovenskih inovatorjev. Zgodbo o Ivu in Netopiju dobro pozna večina bralcev, zato ne bomo pisali o nagradah NASA, o podvozjih za zmaje, s katerimi je začel, in o italijansko zvenečem imenu njegovega podjetja. O njem pišem zato, ker me je lepega oktobrskega dne soborka politkomisarke na ministrstvu za gospodarstvo vprašala, kaj naj za božjo voljo storijo, da Ivo ne bo preselil svoje proizvodnje letal v Italijo (reci in piši dobrih 20 km stran iz Ajdovščine). Lastnik Pipistrela je namreč zaradi velikih težav pri izvozu svojih letal v ZDA in zaradi dejstva, da Slovenija (še) ni podpisala bilateralnega sporazuma z Ameriko, sklenil, da proizvodnjo preseli v italijansko Gorico. Rekel sem ji, da je že skrajni čas, da je to naredil in zakaj je čakal tako dolgo! Pipistrel mora namreč izvažati v ZDA preko svojega dilerja v Avstraliji, tako njegovo letalo pridobi ameriški certifikat LSA in jenkiji so zadovoljni. Zdaj pa se je dogovoril z italijanskimi oblastmi ENAC in jih bo pač izvažal kot italijanski proizvod. Borut Pahor bi rekel: 'So whaaat !?' Jaz bom pa dodal: ali je komu jasno, zakaj smo članica EU, NATO, OECD in še kje, če naš proizvod NI evropski proizvod, če ne more Evropska unija tovrstnih zadev pokriti z multilateralnimi pogodbami in seveda še kakšno, bi lahko rekli o notranjih mejah v EU – meje še vedno obstajajo, pa čeprav v glavah. Svojih interesov ali ne znamo ali pa nočemo zaščititi.

Končal bom s še enim znanim Primorcem, nesojenim županom Ajdovščine, namiljenim obrambnim ministrom, direktorjem RUZP, pilotom Adrije, ki bo vrhunec kariere v letalstvu verjetno dosegel s članstvom v Svetu ICAO v Montrealu. Lojze Krapež je to postal na zadnji generalni skupščini tega organa OZN; hkrati je ICAO tudi najvišje telo za področje letalstva na svetu. Na predlog držav srednje evropske krožne skupine CERG (poleg nas še Češka, Madžarska, Romunija, Slovaška, Poljska in Bolgarija) je Lojze pričel svoj triletni mandat s polnim diplomatskim statusom. Njegov madžarski predhodnik je sicer odstopil že po letu dni, kolikor je trajalo, da je ugotovil, da 'one man band' tovrstne naloge ne more uspešno opravljati. Obdati bi se moral z ekipo sposobnih strokovnjakov, da bi lahko produktivno sodeloval pri delu ICAO. Bojim se, da bo tudi g.Krapež imel podobne težave, saj mu bo naš proračun namenil zelo omejena sredstva. Upamo lahko, da bo Slovenija od tega mandata v Svetu ICAO tudi praktično kaj dobila. Morda se kaj premakne na področju multilateralnega priznavanja varnostnih certifikatov. O izboru pravega kandidata in o kupčkanju z rezultati zadnjih parlamentarnih volitev pa bo morda v svojih spominih kaj povedal naš primorski prvi minister.

Kaj bi torej mi brez Primorcev – še dobro, da jih imamo! So najbolj na zahodu naše domovine in vedno izpostavljeni neizmernim apetitom velike sosede, zato so morda drugačni in bolj pokončni, kot ostali Slovenci. To velja že od Rusjanovih bratov dalje, pa čeprav sta delovala tehnično gledano v Avstro-Ogrski monarhiji in čeprav sta bila po materi Furlana (torej tudi Italijana). Na osnovi vsega povedanega se pravzaprav bojim, da smo znani izrek: 'Deluj lokalno – misli globalno' spremenili v provincialnega 'misli lokalno-deluj globalno'.



AKROBATSKE LETALSKE PRVAKINJE

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

Meje vzdržljivosti človeških teles dokazujejo akrobatski piloti, ki posamezno ali v skupinah izvajajo figurativne like, ki se štejejo kot najzahtevnejša tehnika letenja. Največje odobravanje in navdušenje množice gledalcev pa so deležni na javnih letalskih mitingih, kjer kažejo neomejeno ustvarjalnost akrobatskih likov.

Zanimajo me ženske, ki jim je akrobatsko letenje izziv. Kakšne so njihove življenske zgodbe? Toda kako izbrati med posameznicami res tiste, ki si zaslužijo še posebno pozornost. Pregledovala sem zgodovini letenja pogumnih žensk (članek v Kopilot, št. 3) in izbrala med njimi nekaj življenjskih zgodb pilotk, ki so in še vedno nastopajo na letalskih mitingih in kot tekmovalke dosegajo odlične rezultate v akrobatskem letenju.

Proti koncu druge svetovne vojne je med pogumnimi ženskami izstopala **Betty Skelton Frankman Erde,** impresivna, popularna in nenavadna ženska, ki ji je uspelo ustvariti možnosti in priložnosti za ženske v letalstvu, astronavtiki, avtobilizmu in oglaševanju Betty Skelton se je rodila leta 1926 v Pensacoli na Floridi. Kot otrok se je navduševala nad letali, ki so leteli blizu njenega doma ob letališču Naval Air Station. Prvič je letela pri 12 letih, dovoljenje za privatnega pilota PPL pa je dobila, ko je dopolnila 16 let. Še ne 18-letna se je pridružila skupini WASP (Women Airforce Sevice Pilots). To pa je bil edini letalski program, pri katerm so lahko v tem času sodelovale tudi ženske letalke. Želela si je kariere v letalstvu, zato je leta 1944 sprejela delovno mesto referentke pri družbi Eastern Airlines, kjer je delala ponoči. Podnevi pa je najela letalo in letela. Pridobila je dovoljenje profesilonalnega pilota in se nekaj let kasneje kot letalski inštruktor pridružila organizaciji Civil Air Patrol.

Oče David Skelton je leta 1945 organiziral amaterski letalski miting, na katerem je sodelovala tudi Betty. Clem Whitteneck, slaven akrobatski pilot v letih 1930, je učil Betty osnovne akrobacije na letalu Faichild PT-19. Ker pa vojska niti komercialno letastvo ni sprejemalo ženske pilotke v svoje vrste, je Betty leta 1946 kupila dvokrilno letalo 2T-1A Sport Trainer in začela s svojo profesionalno akrobatsko kariero. Sodelovala pa je tudi pri skupini Blue Angels, tedaj na novo ustanovljeni akrobatski skupini. Betty je izvajala veliko akrobatskih trikov in eden njenih najbolj impresivnih manevrov je bil, da je s propelerjem sekala trak, ki je bil namešečen med palicami 3 m nad zemljo.

Po veliki zmagi leta 1948 si je nabavila lahko in odprto dvokrilno akrobatsko letalo **Pitts Special,** ki ga je zgradil Curtis Pitts. V letih 1948, 1949 in 1950 je zmagovala in bila ameriška prvakinja akrobatskega letenja. Leta 1951 se je upokojila kot akrobatska letalka.

Kariero je uspešno nadaljevala tudi na drugih področjih:
v avtomobilizmu, kjer je dosegla z avtom hitrostni rekord in postala prva ženska kot testni voznik v avtomobilski industriji v letu 1954 v podjetju Chrysler Dodge. kot oglaševalka je delala z General Motors in promovirala avtomobilske lastnosti na TV in tiskanih oglasih. kot prva ženska je opravila fizične in psihične teste NASA, vendar med avstronavte ni bila sprejeta.

Betty živi s svojim možem dr. Allan Erdejem, v starosti 80 let, v skupnosti upokojencev na Floridi.

Akrobatska pilotka **Patty Wagstaff** (Patricia Rosalie Kearns Combs) je nastopala na akrobatskih letalskih mitingih preko 25 let. Wagstaff je eno najbolj poznanih imen v EAA. Rodila se je septembra 1951 v St. Louisu, Missouri. Kot otrok je potovala po celem svetu skupaj s svojim očetom, ki je bil pilot pri letalski družbi Japan Airlines, in to so bili prvi zametki nastajanja njene kariere. Prve lekcije letenja je imela na Cessni 185 in pridobila privatno dovoljenje (PPL) leta 1979, kmalu pa tudi dovoljenje za večmotorna in vodna letala, vključno za letenje s helikopterjem.
S tekmovanjem v akrobatskem letenju je začela leta 1984 in v dveh letih je osvojila »neomejeno kategorijo« (najbolj zahtevno letenje). Tako se je

1985 leta pridružila 6-članski akrobatski skupini US Aerobatic Team, ki vsake dve tekmuje na svetovnih tekmovanjih in Patty je tekmovala z njimi vse do svoje upokojitve leta 1996.
Bila je vrsto let na samem vrhu mednarodnih osvajalcev zmagovalnih medalj, od zlate do bronaste medalje. 1987 leta si je prislužila spominsko nagrado **Rolly Cole** za svoj prispevek k akrobatskim športom. V letu 1991 je postala prva ženska, ki je osvojila naslov U.S. National Aerobatic Champion – ameriške nacionalne prvakinje v akrobatskem letenju, katerega je obdržala vse do leta 1993. Isto leto je bila izbrana za najbolj priljubljeno pilotko v Ameriki po mnenju bralcev revije Western Flyer's Magazine.
Wagstaff je štirikratna zmagovalka tekmovanja **»Betty Skelton First Lady of Aerobatics«** in leta 1995 prejemnica mednarodne nagrade »National Air« and »Space Museum« za izredne dosežke v letalstvu.
Skupaj z Ann Cooper je napisala avtobiografijo: **Fire and Air: A Life on the Edge (Ogen in zrak: Življenje na robu).** Letalo Extra 260, zgrajeno v Nemčiji, s katerim je postala ameriška nacionalna prvakinja v akrobatskem letenju, pa je na ogled v **Smithsonian Institution's National Air and Space Museum** in je postavljeno poleg letala Lockheed Vega, ki je bil last **Amelie Earhart.**
Danes jo imajo za premierko akrobatskega letenja, kjer še vedno s svojim letalom Extra 300L kaže dinamičnost in natančno rutino v letenju. Profesionalno leti na helikopterjih, je inštruktorica letenja in leti v filmih in snema za televizijo.

Wagstaff Patty živi v St Augustine na Floridi in nadaljuje svoje delo na področju letalstva kot pilotka akrobatskih mitingov. Prav tako snema filme, je svetovalka, inštruktorica letenja in pisateljica.

Kot pilotka akrobatskih aeromitingov leti z različnimi letali: Extra, T-6, P51 Mustang in drugimi.

Julie E. Clark je akrobatska pilotka, ki nastopa na letalskih mitingih, in nekdanja komercialna pilotka. Rojena leta 1948 v Haywardu, California. Svojo profesionalno kariero je začela leta 1976 pri Hughes Airwest kot kopilot na letalu DC-9 in jo končala leta 2003 pri Northwest Airlines Airbus kot kapetan A-320. Bila je ena prvih žensk pilotk, ki je delala za večje letalske družbe.

Julie ima 40 let letalskih izkušenj z letom in 30.000 ur brez nesreč. Poznana je po nastopanju na letaskih predstavah, povprečno 20 predstav na leto v letalu Beechcraft T-34 Mentor, ki je sponzorirano od Chevrona.

Oče, kapitan Ernest Clark, je bil prav tako linijski pilot. Leta 1964 je bil umorjen zaradi potnika, ki je naredil samomor na letalu Pacific Air Lines na letu Flight 773. Celotna posadka in potniki so bili ubiti ob sestrelitvi letala. Njena mati pa je umrla eno leto pred smrtjo očeta, in to je še povečalo njeno strast do letenj.

Načelnica Virginie Guyot je rojena 1976 v Angersu. Je vojaška pilotka v vojaški bazi Armée de l'Air in v zgodovino letalstva se bo zapisala kot prva ženska na svetu, ki je na čelu akrobatske demonstracijske skupine Patrouille de France.

Virginia se je po srednji šoli in po specialnih pripravah v Prytanée Militaire, izobraževala na višji vojaški ustanovi in se leta 1997 vpisala na Ecole de l'Air, šolo francoskih letalskih oficirjev. Po diplomi se pridružila vojaškim pilotom pri treningu v bazi Air Force v Toursu. Vojaška pilotka je postala leta 2002 in bila izbrana v izvidniško enoto z letali Mirage F1-CR.

Sodelovala je v operacijah v Čadu, Tadžikistanu in Afganistanu. Eskadriljo vodi od leta 2007 in v letu 2009 je napredovala v čin komandanta (majorja). Ob istem času se je kot prva ženska pridružila letalski akrobatski skupini Patrouille de France, ki je ena najstarejših in najbolj usposobljenih skupin na svetu. 25. novembra 2009 je postala prva in tudi edina ženska, ki vodi prestižno akrobatsko skupino.

Med ruskimi akrobatskimi pilotkami je najbolj priljubljena in poznana **Svetlana Kapanina**.

Rodila se je leta 1968 v Schuchinsku, Kazahstan v Rusiji. Leta 1987 je diplomirala na medicinski šoli kot specialistka farmacije. Leteti je začela 1988 v Kurganu v Rusiji in postala je član ruske Akrobatske skupine leta 1991 in leta 1995 je diplomirala na letalski tehnični šoli v Kalugi.

Svetlana Kapanina je prva pilotka, ki je več kot dvakrat zmagala na svetovnem tekmovanju akrobatskega letenja in si prislužila nagrado za najboljšo žensko pilotko akrobatskega letenja v zgodovini. Pri starosti 34 let je Svetlana Kapanina postala legenda akrobatskega letenja, saj je 6-krat osvojila naslov svetovne akrobatske prvakinje. Pred njo so bili dvakratni svetovni prvaki v akrobatskem letenju še Betty Stewart (ZDA, 1980, 1982), Petr Jirmus (CZE, 1984, 1986) in Catherine Maunoury (FRA, 1988, 2000).

Organizacija FAI (Fédération Aéronautique Internationale) ji je leta 1997 podelila diplomo Paul Tissandier, leta 2005 jo je nagradila z medaljo Sabiha Gökçen in medalja za posebne dosežke, (Centenary Medal).

Živi v Moskvi, je poročena in ima dva otroka, je inštruktorica akrobatskega letenja v oblikovalnem oddelku tovarne Sukhoi in tudi demonstracijski pilot. Tekmuje z ruskim letalom Sukhoi Su-26M.

Literatura:
http://en.wikipedia.org/wiki/Betty_Skelton_Erde
http://en.wikipedia.org/wiki/Patty_Wagstaff
http://en.wikipedia.org/wiki/Virginie Guyot
http://timescorrespondents.typepad.com/charles_bremner/2008/04/post.html
http://en.wikipedia.org/wiki/Julie_Clark
http://www.fai.org/news_archives/fai/cat_fai_world_grand_prix.asp (slika)
http://en.wikipedia.org/wiki/Svetlana_Kapanina
http://www.aerobaticformula.com/pilots-13/en/svetlana-kapanina-7.html

Društvo slovenskih voja
rodov in prijateljev vojaš

Adolf Kužnik,
pilot
AOPA ID: 0054

V soboto, sedmega avgusta 2010, smo se zbrali na sedmem zboru Društva slovenskih vojaških pilotov in prijateljev vojaškega letalstva Slovenije na letališču Senožet (LJSK) v Slovenskih Konjicah.

Srečanje so gostili Aeroklub Slovenske Konjice, združenje AOPA in njegov predsednik Peter Ravnak.

Zbor v Slovenskih Konjicah 2010

Letošnje leto je bilo za naše društvo v marsičem prelomno. Najprej nas je v začetku leta prijetno presenetilo vabilo na proslavo ob dnevu slovenskega vojaškega letalstva 12.01.2010 na letališču Cerklje ob Krki. To je bil nedvomno znak, da so delovanje našega Društva zaznali tudi v Slovenski vojski.

Na seji izvršnega odbora Društva, ki smo jo opravili kar v prostorih letalske baze Cerklje, ki nam jih je prijazno odstopil poveljnik Brigade zračne obrambe in letalstva podpolkovnik Blaž Pavlin, smo sprejeli načrt dela za leto 2010. Prizadevni sekretar Jožef Žunkovič pa je uresničil enega pomembnih sklepov in 10. julija letos pri Upravni enoti Maribor registriral Društvo. Zdaj torej obstajamo tudi uradno.

Letošnje srečanje v Slovenskih Konjicah je počastila pomembna gostja. Vabilu našega predsednika Draga Gabriela se je namreč odzvala ministrica za obrambo Republike Slovenije, dr. Ljubica Jelušič, v spremstvu nekdanjega (do 15. julija 2010) poveljnika 15. Helikopterskega bataljona, podpolkovnika Romana Hrovata.

Srečanje je potekalo po že kar ustaljenem protokolu in uvod vanj je bilo tradicionalno tekmovanje v točnem pristajanju. Zmagal je član Aerokluba Slovenske Konjice Vladi Korošec. Po pozdravnem nagovoru Petra Ravnaka je uvodno besedo povzel predsednik Društva Drago Gabriel. Kot vedno duhovit in brez dlake na jeziku nam je povedal, da smo že pred našim 3. srečanjem leta 2006 poslali vabilo tedanjemu ministru za obrambo, vendar se Karl Erjavec tedaj nanj ni odzval. Prav zato pa smo zdaj tem bolj veseli obiska dr. Ljubice Jelušič. Posebej je znova poudaril, da je naše društvo nepolitično, saj letalstvo kot stroka politike ne pozna. Naša skrb velja ohranjanju letalskega zgodovinskega izročila in tehnične dediščine, saj so naši člani izjemno dejavni na različnih področjih - od negovanja spomina na Edvarda Rusjana, Josipa Križaja in druge velikane slovenskega letalstva, preko stikov s podobnimi letalskimi organizacijami v drugih državah, do obnove starih letal. Večje število naših članov je prav na ta dan obiskalo veliko letalsko prireditev v Kecskemetu na Madžarskem.

Ob prisotnosti velike večine članov smo na improvizirani skupščini Društva izglasovali tri sklepe:

1. potrdili smo namero, da se Društvo kot opazovalec pridruži Evropskemu partnerstvu združenj vojaških letalstev (EPAA – European Partnership of Airforce Associations);
2. potrdili smo namero za tesnejše sodelovanje Društva z Zvezo slovenskih častnikov;
3. imenovali smo nadzorni odbor društva v sestavi: Drago Glinšek, Franc Anderlič in Miro Grahek.

Mikrofon smo nato s posebnim zadovoljstvom predali naši gostji,

ških pilotov vseh
škega letalstva Slovenije

ministrici za obrambo RS dr. Ljubici Jelušič.

Zaupala nam je, da je z zanimanjem prebrala besedila, ki govorijo o naših preteklih srečanjih in snovanjih, da bi se bolje seznanila z našim delom. Napis na naši kapi, ki smo ji jo podarili, ''SLOVENSKE ZRAČNE SILE'' zajema, kot je dejala, dosti širši pojem od same Slovenske vojske. Slovenske zračne sile smo namreč mi vsi, letalci vseh rodov z množico pomembnih izkušenj in posamičnih zgodb. Naš starosta, petinosemdesetletni gospod Vinko Štefanič, se je prav pred nekaj dnevi lahko spominjal šestinšestdesete obletnice svojega prvega samostojnega poleta z letalom.

Dr. Jelušičeva je poudarila, da smo hodili Slovenci v letalstvu vedno v korak z vsem, kar se je dogajalo po svetu. Ne le po sposobnostih letenja, pač pa tudi po sposobnostih ustvarjanja smo bili Slovenci tudi kot letalski konstruktorji vedno pri vrhu svetovnega dogajanja.

Letenje je delo, ki presega slovenske meje in letalci smo bili in smo del globalnega sveta. Posebna oblika domoljubja pa nas vedno znova pripelje domov, kamor s seboj prinesemo in razdelimo bogate izkušnje.

Domoljubi Jože Kalan, Bogo Šuštar in nesrečni Toni Mrlak so letalci, ki so zaznamovali našo vojno za osamosvojitev in postavili še en mejnik v zgodovini slovenskega letalstva.

Proračun republike Slovenije trenutno ni naklonjen obrambi, še zlasti ne vojaški obrambi, je poudarila dr. Jelušičeva. Čeprav je bila potreba po transportnem letalu, ki bi omogočalo prevoze naših vojakov na misije v tujino ali osebja na prizorišča različnih humanitarnih akcij po svetu, zapisana v strateških dokumentih, pa takšnega letala še vedno nimamo.

Po mnenju ministrice lahko tudi mi v vlogi mnenjskih voditeljev s svojim vplivom pripomoremo k drugačnemu pogledu na te stvari. Resnica je, da se ljudje v primerih, kadar nastane potreba po pomoči, vedno spomnijo na Slovensko vojsko in na njene zmogljivosti. Ko gre za reševanje ponesrečencev v gorah, oskrbovanje gorskih postojank Planinske zveze Slovenije, gašenje požarov na težko dostopnih predelih, prevoze pomembnih osebnosti, takrat vsi vedo za belle in cougarje Slovenske vojske. Prav pa bi bilo, da bi se javnost spomnila Slovenske vojske tudi tedaj, ko ona potrebuje pomoč v sodobni opremi, ki bi ji olajšala delo, ki ga od nje zahtevamo, in povečala varnost njenih pripadnikov. Ne pozabimo, da so to prav ti fantje, ki jih občudujemo in smo ponosni, ker so naši kolegi in prijatelji – Aleš, Stana, Branko, Damjan in mnogi drugi.

Celotno dogajanje na VII. srečanju je z video kamero kot že nekajkrat doslej posnel Peter Karner. Naj mu na tem mestu izrečem iskreno zahvalo za trud, saj bi se sicer živahno dogajanje ne moglo ohraniti v tako neposredni obliki.

Tako smo zaključili uradni del letošnje prireditve in se posvetili drug drugemu v prijetnem druženju, ki je trajalo še dolgo v večer.

Reševanje na Kriški gori

Na rob možnega

Major, CPT Miklavž Škofic - Maurer, pilot

Pri vseh opravilih, ki zahtevajo skupno delo večjega števila ljudi je sinergija – sodelovanje - izredno pomembna. V letalstvu ni nič drugače. Skupina treh oseb, individuov, lahko da seštevek 3 ali več, lahko pa tudi samo 1; rezultat je odvisen od stopnje medsebojnega sodelovanja. Samoumevno nam je, da ne moreš biti z vsakim prijatelj; tudi uspešno in plodno sodelovanje v kabini zrakoplova ni nekaj, kar je samo po sebi umevno. To pride do izraza predvsem v zapletenih okoliščinah. Takrat se jasno vidi, da najboljšo posadko ne sestavljajo najboljši piloti in tehniki-letalci. Najboljša posadka je tista, ki dobro sodeluje, ki se medsebojno razme brez izrečenih besed, kjer vlada medsebojno zaupanje in spoštovanje.

Današnja zgodba govori ravno o takšni posadki, o takih razmerah in o plodnem sodelovanju med posadko in zdravniško ekipo, ki je privedlo do srečnega razpleta – ljudsko življenje je bilo rešeno.

Letalstvo ima zelo stroga pravila glede vremenskih omejitev letenja. Ve se, kakšna mora biti vidljivost, koliko nad tvojo višino letenja morajo biti oblaki, koliko sme pihati, kaj početi v primerih nevihte, ledu, megle...

Včasih – ne vedno – se dobra posadka odloči, trezno, po premisleku, da gre še malo dlje; čez meje, ki jih postavljajo pravila. Pri dobri posadki to ne pomeni vedno nerazumno tveganje; to samo pomeni da se, preden se gre čez meje, zadane v pravilih, preučijo vsi postopki v primeru neuspeha.

Sedaj pa na zgodbico:

Še eden od mnogih vikendov, prebitih na Brniku. Delo: vodja helikopterske posadke, namenjene za reševanje v gorah. Vreme tako-tako. Ekipa – odlična. Kakor helikopterska tako tudi medicinska. Vodja ekipe gorskih reševalcev je bil Dr. Juri Gorjanc; odličen zdravnik, izvrsten gornik, odličen človek. V mladih letih je želel postati duhovnik. Nekje na tej poti se je razočaral v etablirano duhovščino; njegova želja je bila pomagati soljudem. Zaobljubil se je za meniha, zamenjal šolo. Na koncu je končal medicinsko fakulteto. Zaljubljen v gore je postal član gorske reševalne službe. Požrtvovan, sposoben, eden od redkih zdravnikov, ki so v GRS in ki ga zdrahe in borba za moč ne zanimata. Živi skromno, prebiva v službeni garsonjeri; ves denar, ki ga zasluži na teh ali drugačnih dežurstvih, poleg pa še tisto, kar mu ostane od plače, da v dobrodelne namene. Velik človek. Ali pa samo: Človek.

Posadka helikopterja je bila prav taka, kot je opisana na začetku zgodbe. Trije, ki se tudi v vsakdanjem življenju odlično razumemo. Tehnik-letalec: strokoven, izkušen, umirjen. Bister. Pozitivna oseba z lastnostjo, da zna biti kritičen kakor do sebe tako tudi do drugih članov posadke. Sposoben podati svoje mnenje vendar prav tako sposoben spoštovati in zaupati odločitvam vodje posadke. Žal ne dela več pri nas; odšel je v drugo enoto zaradi boljših pogojev dela.

Kopilot – kar precej mlajši od mene. Captain na helikopterjih, le takrat je dežural z mano kot drugi pilot. Eden naših boljših. Hladnokrven, sposoben kvalitetne analize okoliščin in na temelju rezultatov prinesti pravo odločitev.

V vlogi vodje posadke sem bil jaz.

V vlogi reševane osebe je bila uboga šestanjstletnica na Kriški gori. Hči oskrbnice, čez vikend je prišla ki mami. Lepše je v gorah kot pa v dolini. Tam gori se več dogaja...

Zgodila se ji je boleča menstruacija. Njena skrbna mati ji je dala »nekaj proti bolečinam«. Na žalost je to »nekaj proti bolečinam« pri punčki izzvalo reakcijo, katere posledica bi bila smrt, če je ne

za Anjo

bi mogli pripeljati v bolnico – ali pa vsaj k njej pripeljati zdravnika z zdravili.

Vreme, kot že prej navedeno, ušivo. Ne tič ne miš. Vrhovi hribov v oblakih; občasno se je menda z Kriške gore vidilo v dolino, vendar temu ne verjamem preveč.

Čas, ki je deklici preostal do smrti? Prekratek, največ ura in pol. V tem času se zdravnik ni mogel peš povzpeti na Kriško goro, do male Anje.

Torej, to so bila dejstva, s katerimi me je soočil Juri (vreme sem resda preveril sam). Gremo in pridemo do pacijentke – ostane živa. Ne gremo – ena oseba, ki še živeti ni začela, bo manj na tem svetu.

Kar težko breme, a ne?

Odločitev sama ni bila težka. Navkljub vremenski situaciji smo se odpravili do helikopterja. Na odobritev nadrejenih nismo čakali. Vedeli smo, da šteje vsaka minuta, papirji pa se lahko uredijo kasneje. Vključno z morebitnim »posipanjem z pepelom«. V glavah smo imeli enake misli: če bo šlo bo šlo. Poizkusiti je treba...

Vzletimo, obrnemo proti Golniku; vrhovi hribov – vključno z Kriško goro – v oblakih. No, morda pa le najdemo kakšno luknjo. Začnemo vzpenjati proti vrhu Kriške gore, da vidimo, do kod lahko pridemo. Pristajalne točke – ki se nahaj tik pod vrhom gore – ne zagledamo. Manjka nam 200 metrov višine. Naredimo še en krog okoli hriba – morda je na drugi strani kaj boljše. Pa ni bilo. Povsod enaka slika – vrh v oblakih. Niti na trenutek se ni toliko videlo, da bi lahko vsaj poizkusili iti na pristanek.

Torej, čas za premislek: kaj pa sedaj? Kaj storiti? Obrnem se nazaj proti reševalni ekipi. Moje oči se srečajo z Jurijevimi. Žalosten pogled. Ve, kaj se dogaja. V meni se porodi ideja, ki bi lahko pomenila žarek upanja. Posvetujem se z posadko: a gremo probati prilesti do pristajalnega mesta z letom tik nad krošnjami smrek? Tehnik bi lahko odprl vrata in gledal namesto nas.

Uroš (tehnik) odgovori: »Ja, pa dajmo probat, več kot razbit se ne mormo...«

Tilen (kopilot) pravi: »Ja, bomo probali, bo pač še ena izkušnja več v življenju; če preživimo, bomo pisali izjave, če pa ne, pa jebat' ga...«

Juriju sporočim našo odločitev. Oči mu zasijejo; morda pa bo šlo. Medicinska tehnika, ki sta bila v njegovi ekipi, nista ravno delila njegovega navdušenja. Lica jima je obarvala bledica.

Torej, gremo v oblak. Pilota si razdeliva delo. Tilen izvleče navigacijsko karto iz torbe in izmeri točno smer, v katero moramo odleteti, če izgubimo vidni stik z tlemi. Izmeri tudi, koliko časa moramo leteti v tej smeri,preden se lahko začnemu spuščati in izstopimo iz oblaka. Jaz letim, Tilen pa spremlja instrumente. Vsi kazalci smeri v helikopterju so nastavljeni na »smer pobega«, radio-navigacijska sredstva so nastavljena na prave frekvence. Na ta način ves čas– vsaj po instrumentih – vemo, kje smo. V primeru, da jaz ali Uroš izgubiva viden stik z tlemi Tilen, ki sploh ne gleda ven, prevzame upravljanje helikopterja in nas – z božjo milostjo (saj smo imeli duhovnika na krovu helikopterja, mar ne?) – odpelje na varno.

Tak je bil naš načrt. Odločitev je padla, gremo v meglo...

Letimo (ali, bolje rečeno, plazimo se) od smreke do smreke, vsenaokrog mleko, na trenutke izgubim vidni stik z tlemi, na trenutke vidim samo sence, obrise nečesa zelo blizu pod nami. Na odprtih vratih Uroš govori: levo, naprej, malo dol, malo višje... Nikoli konca, minute se vlečejo, kot bi bile ure. V naših glavah se začenjajo porajati dvomi: »Kaj, če zgrešimo vrh? Če zaidemo malo preveč proti jugu? Tam je zgornja postaja tovorne žičnice, jeklene nosilne žice vsenaokrog.« Samo tega bi nam še manjkalo. Žic zagotovo ne bi videli. Oziroma, videli bi jih, ko bi bilo že prepozno.

Kljub pomislekom vztrajamo. Tilen ki sproti bere višino na instrumentu, pove: »Blizu smo, še 30 višinskih metrov do vrha.« Vsak hip bi morali zagledati križ pred kočo. Pod pogojem, da smo na pravi poti. A megla postaja vse gostejša, Uroš ima težave z opazovanjem tal, vse se vrtinči in meša. Naenkrat pod nami ni več dreves, samo →

trava. V glavi strah: Kaj, če zaidemo preveč severno, na drugo stran hriba? Kam bomo pa potem bežali?

Kar naenkrat se pred nami pokaže temna lopa: zgornja postaja tovorne žičnice. Torej, tudi križ mora biti tu nekje, vendar – napenjalne žice od žičnice tudi.

Zavijem malo bolj levo. Teren se začne spuščati. Malo bolj desno. Ves sem moker, znoj mi leze v oči. Mišice napete. Tilnu so žile na obrazu in vratu izstopile. Kljub temu mu na kraj pameti ne pade, da bi pogledal ven – oči ima prikovane na instrumente. Pripravljen na prevzem komand, odlet po instrumentih. Edino tako nas lahko reši, če bi šlo kaj narobe.

Naenkrat zagledamo kakih 30 metrov pred nami temno senco: križ.

Oddahnemo si. Tukaj smo.

Spustim se na pol metra višine, tla so mešanica sivega na belem, ne morem oceniti ne višine niti tega, ali ima teren nagib. Uroš izskoči iz helikopterja, steče pred njega in mi pokaže, kje je dovolj ravno za pristanek. Preden se dotaknem tal že zagledam osebo v rdeči jakni, z napisom »Doctor«, kako teče proti koči. Pogledam nazaj, v kabino: njegova tehnika, bleda kot megla zunaj, sedita kot prilepljena na sedeže,

V slušalkah zapresketa glas: »Takoj nosila! Pošlji fanta, vrnemo se čez 10 minut.«

OK; torej, ko se vrnejo, bo potrebno nekako oditi iz te godlje ven; v dolino, do bolnice.

Tilen ponovno preveri na karti smer odhoda, še enkrat preveri kazanje vseh instrumentov, nastavitev kazalcev smeri, oba preveriva radionavigacijske naprave, preveriva GPS; Uroš stoji pred helikopterjem, gleda proti nama in kadi. Nekako mi je padlo na misel: zadnja cigareta, morda?

Naredimo še zadnji dogovor za odlet: »Ko se vrnejo, ko bodo vsi privezani, zalebdim na pol metra višine, obrnem helikopter v smer izhoda. OK?« Tilen pokima, Uroš pokima. »Povečam moč motorja na 100%, spustim nos helikopterja 5 stopinj navzdol, minimalno vzpenjanje po instrumentu 1000 čevljev na minuto, OK?« Oba prikimata. »Ko dosežemo hitrost 40 vozlov prevzame komande Tilen in nadaljuje let po instrumentih.« Kimanje. Dogovor velja.

Medicinska ekipa se vrne, dvigne nosila v helikopter, jih priveže. Privežejo se tudi sami. Pogledam proti Juriju. Dvignem palec: »Lahko?« Jurij prikima. Pogledam proti Urošu. Uroš prikima, dvigne palec. Torej gremo.

Helikopter dvignem na pol metra. Ponovno pregledam vse instrumente, če nismo kaj pozabili. Po interfonu zaslišim Tilna: »Vse v redu. Gremo.« Gremo. Dodam moč motorjema, nos helikopterja povesim navzdol, tal ne vidim več. Vzpenjamo, smo že v oblaku, višinomer kaže, da smo izpod višine Kriške gore. Hireost naraste na 40 vozlov, Tilen prevzame komande. Po instrumentih vodi helikopter navzgor in stran od hriba. Umirjeno, kot da bi to počel vsak dan. Pokličem kontrolo letenja.Zastavijo vprašanje: »Ali ste uspeli?« »Smo« »Potem pa kar nadaljujte, promet smo umaknili. Vse je vaše. Javite, ko boste ven iz oblakov«.

Mine 5 minut; še smo v oblaku. Letimo proti jugu, stran od hribov.

Pokliče nas kontrola: »Vidimo vas na radarju. Blizu Kranja ste. Lahko začnete s spuščanjem. Nobenega letala ni v vaši smeri.«

Tilen počasi spušča helikopter; naenkrat izstopimo iz oblakov, pod nami Kranj. Obrnem se proti potniški kabini; na nosilih vidim punčko, ki me gleda z bleščečimi očmi.

Konec letenja po instrumentih, na jasnem smo. Ponovno prevzamem upravljanje z helikopterjem, usmerim se proti UKC; Tilen se oddahne, si obriše znoj, me pogleda. Besede niso bile potrebne.

Na heliportu nas čakata rešilec in medicinska ekipa. Anjo odpeljejo v bolnico,. Na okrevanje. Z njo bo vse v redu.

Vzletimo z heliporta, čez Ljubljano, nazaj na Brnik. Počasi že pada noč, dolijemo gorivo in pospravimo helikopter v hangar. Potem se nam v dežurni sobi pridruži še reševalna ekipa, sedemo, odpremo pivo, prižgem cigareto. Jurij sedi nasproti mene, molči že odkar smo oddali deklico v bolnico. Končno nas pogleda, reče: »Kaj takega pa še nisem doživel. Brez vas in vaše odločitve, da greste, bi bila punčka mrtva.«

No, jaz pa menim, da bi bila punčka mrtva, če ne bi bila takšna posadke. Potem tudi jaz ne bi šel.

Post skriptum:

Za kres se odpeljem na obisk k prijatelju Marjanu, najemniku gostilne »Pri Jurju« v Kamniški Bistrici. Pijuckam svoj pirček, čvekam. Mimo pride Marjan, mi reče: »Miklavž, tamle bi se ti eden rad zahvalil.«

Ozrem se. Skozi vrata prihaja mala Anja v spremstvu svojim staršev.

Ganljivo.

To je bila sončna zgodbica. Ni veliko manjkalo, da bi bila drugačna.

Tekmovanje v natančnem pristajanju

Miha Kuzman, pilot
AOPA ID: 0053

V sklopu sedmega zbora Društva slovenskih vojaških pilotov in prijateljev vojaškega letalstva Slovenije, je na letališču Slovenske Konjice potekalo tradicionalno, 19. tekmovanje v natančnem pristajanju z motornimi letali. Tekmovanje je potekalo po pravilniku mednarodne organizacije FAI za aerorally. Tekmovalo je 14 posadk, oziroma posameznikov iz štirih slovenskih klubov. V lepem vremenu je po hudem boju zmagal domačin Vlado Korošec, ki je za las prehitel posadko Janžič/Pliberšek.

PRAVNA POMOČ AOPE

AOPA nudi svojim članom pomoč pri urejanju vseh vrst zadev s področja letalstva pri svojih pooblaščenih pravnikih:

- Nada Vučajnk, Kolodvorska ulica 8, 2310 Slovenska Bistrica
e-pošta: nada.vucajnk@siol.net
telefon: (02) 818-19-10
faks: (02) 818-19-10

- Odvetniška pisarna Zdravko Stare, Cankarjeva 56b, 4240 Radovljica
e-pošta: info@stare-op.si
GSM: 041 638 168
Pisarna: 04 5325 801 (803)
Fax: 04 5325 802

- Mag.Peter Marn,Tržaška c113, 1000 Ljubljana
e-pošta: pieravio@siol.net
telefon: 041617537

Za člane AOPA je prvi obisk brezplačen, nato 10% popusta na normalne tarife.

Uradni rezultati

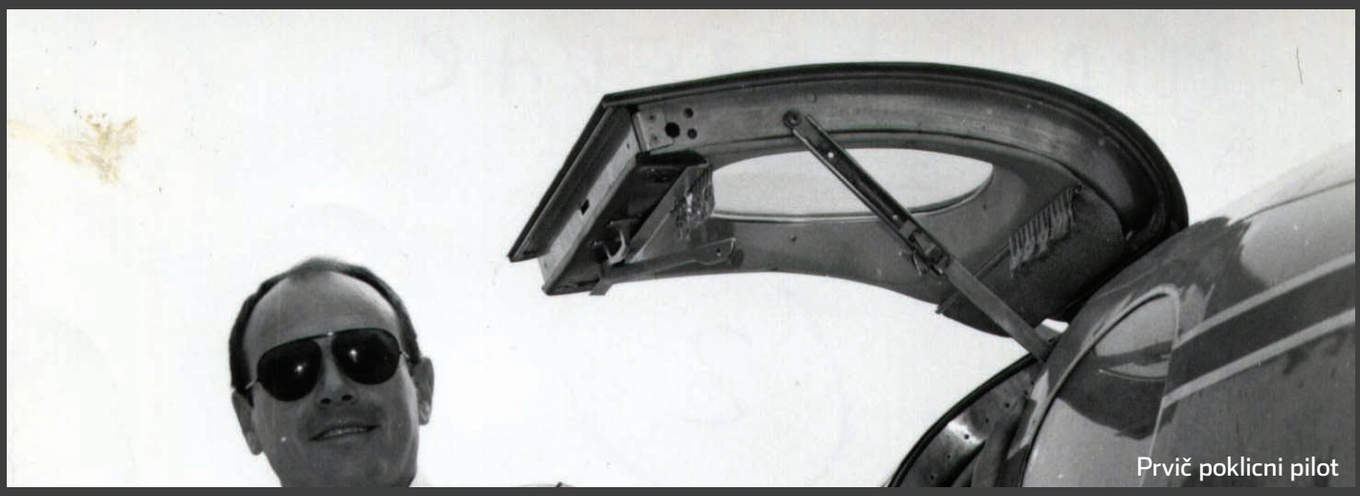
1	Korošec Vlado	AK Slovenske Konjice	80 točk
2	Janžič Andreja / Pliberšek Ljubo	AK Slovenske Konjice	80 točk
3	Petelin Niko	AK Celje	90 točk
4	Ravnak Ana / Ravnak Peter	AK Slovenske Konjice	100 točk
5	Mastnak Mitja / Mastnak Jure	AK Slovenske Konjice	110 točk
6	Černič / Pleteršek	AK Slovenske Konjice	170 točk
7	Kolar Domen / Pliberšek Ljubo	AK Slovenske Konjice	180 točk
7	Kolar Stanko	AK Slovenske Konjice	180 točk
9	Marn Peter	AK Slovenske Konjice	200 točk
9	Vozel Aleksander / Leskovšek Marko	AK Slovenske Konjice	200 točk
11	Birk Vojko	AK Ljubljana	240 točk
12	Jehart	LC Maribor	270 točk
13	Brezovšček Marjan	AK Slovenske Konjice	360 točk
14	Jenšterle Janez	AK Slovenske Konjice	500 točk

Miro Kočevar, poklicni pilot in jadralec z 18.500 urami, preživetimi v zračnih višavah

»Najpomembneje je ostati v zraku«

Pogovarjal se je
Peter Ravnak
Zapisala Milena
Zupanič

Miro Kočevar



Prvič poklicni pilot

Pol stoletja ni malo. In natanko petdeset let je minilo letos poleti od takrat, ko je Miro Kočevar prvič vzletel z jadralnim letalom s celjskega športnega letališča Levec. Že pred tem modelar, nato jadralni pilot in tekmovalec, učitelj jadralnega letenja in potniški pilot je ostal z vsem svojim srcem zapisan jadralnemu letenju do danes. A letalska pot ga je – kot mnoge druge travniške pilote – odpeljala v letalstvo tudi poklicno. Z letali najrazličnejših velikosti in tipov je v 18.500 urah preletel ves svet. Miro Kočevar je ves čas ostal nekaj posebnega: vedno se je rad vračal na celjski travnik in vedno je svoje izkušnje »velikega« pilota z veliko ljubeznijo prenašal na mlade v aeroklubu.

»Najpomembneje je ostati v zraku,« je pomislil Miro Kočevar ničkolikokrat, ko je letel z jadralnim letalom. Te misli, sicer poznane vsakemu jadralnemu pilotu, marsikdo ne upošteva, preveč hiti in se zato prezgodaj znajde na - trdih tleh. Mira je zapisana modrost pripeljala varno do cilja vsaj v dveh zelo pomembnih trenutkih - ko je uspešno preletel leta 1962 prvih petdeset kilometrov od Celja do Ptuja za srebrni C, čeprav je tik pred Ptujem že izbral njivo za pristanek, in dvanajst let kasneje, ko je preletel 500 kilometrov iz Celja v Vršac za najžlahtnejšo jadralno značko, diamantni C. Kljub 18.500 uram, ki jih je preživel v zraku z letali najrazličnejših velikosti, hitrosti in tipov, se njegovi najljubši spomini dotikajo predvsem jadranja. Z jadralnimi letali je naletel še danes zavidljivih 3.000 ur.

Med prvimi obletel trikotnika 300 in 500

Celjski aeroklub, v katerem je pričel svojo letalsko pot Miro Kočevar, je namreč živel vse od ustanovitve davnega leta 1928 v znamenju jadralnega letenja. Celjska jadralna šola je dala številne vrhunske jadralce, ki so se vpisali v zgodovino slovenskega in jugoslovanskega letalstva. Odlikovale so jih ne samo letalske izkušnje, pridobljene v številnih urah, preživetih v zraku, pač pa predvsem načrtno in vztrajno delo, doslednost in disciplina pri načrtovanju letenja, letenje v paru ali skupini in medsebojna pomoč v zraku, še prav posebej na tekmovanjih. In to je celjske jadralce leta in leta uvrščalo v sam jadralni vrh. Ker so bili Celjani tako zelo močna skupina v jadralnem letenju, so veliko šteli tudi uspehi med njimi samimi. »Med prvimi slovenskimi piloti sem obletel slovenski trikotnik 300 kilometrov in prvi iz aerokluba Celje veliki slovenski 500-kilometrski trikotnik,« še danes ponosno omeni Miro, ko ga povprašamo po njegovih najljubših spominih. »Slovenskih 300 je bila fama, saj je veljalo, da ga je s takratno tehniko na območju Slovenije praktično nemogoče obleteti,« je povedal. Seveda, leta 1970 je bilo z lesenim Libisom 18, ki je preletel s tisoč metrov višine kakšnih 27 ali 28 kilometrov razdalje, to veliko težje kot z današnjimi sodobnimi plastičnimi pticami, ki imajo fineso krepko čez 40 kilometrov. »Bilo je na kursu alpskih preletov v Lescah 3. maja 1970, dan po prehodu hladne fronte. Na tleh je bil prejšnji dan še sneg, a naredilo se je izjemno lepo vreme. Tisti dan smo z Lesc vzleteli, da bi preleteli trikotnik, trije: Silvo Seražim, Matevž Cestnik in jaz, z letališča Prečna pa Jože Golob. Matevž se je nad Pohorjem premislil in se odločil poskusiti proti Murski Soboti, a ni šlo in je nekje tam pristal. Jože, ki je v naglici prihotel na letališče, je sedal v Vajo premalo oblečen in prelahko obut in je kljub ugodni termiki na pol mrtev od mraza kapituliral nad drugo obratno točko, odprl zavore in pristal na blejsko letališče. Midva s Silvom pa sva prijadrala na cilj in tako podrla pomemben mejnik. No, kasneje je mali slovenski trikotnik preletelo veliko jadralcev, saj je po maju 1970 postal njegov oblet vsakdanja praksa in vsak jadralni pilot, ki je tiste čase dal kaj nase, ga je moral imeti vpisanega v svoji knjižici,« pripoveduje Miro.

»Hvala, pernati prijatelj«

Čeprav je bil v tistem času že globoko v letalskih poklicnih vodah, se je še vedno vsak prosti dan pripravljal na jadralne prelete, če je le bilo ugodno vreme. Štiri leta kasneje, 20. maja 1974, je bil ravno tako na letališču v Levcu že kmalu po sedmi uri zjutraj. Cilj tistega dne: 500-kilometrski prelet prek celotne Jugoslavije v Vršac. »Takrat sem na startu čakal, da se naredi termika. Skupaj s Petrom Karnerjem sva vsak s svojo orhidejo tistega časa, Cirrusom, poletela kmalu po deveti uri, takoj ko se je nad Pohorjem pokazal prvi kumulus.« Vremenska napoved sicer ni bila najbolj ugodna, saj je proti pričakovanju pričel pihati čelni veter. A sta se s Petrom kljub temu samozavestno podala na pot. Skupaj bosta že zmogla, sta menila. Vendar sta se že pod tretjim kumulusom »izgubila«, radijske zveze, ki bi jima omogočila, da se ponovno najdeta, pa nista imela. Kljub temu sta vsak po svoje pozno popoldan pristala v daljnjem Vrščcu. Miro je potreboval za let dobro uro več kot njegov klubski kolega, saj je večkrat po poti naletel na slab, umirajoči val termike. Misel, da je »najpomembneje ostati v zraku«, mu je prišla ponovno zelo prav. »Blizu Papuka sem se že držal poljedelskega letališča, da bi lahko pristal, in vrtel nulo. Vrtim nulo, obenem pa gledam kot ris, če bi se kje delal kakšen rešilni oblaček. Naenkrat zagledam malo naprej grahastega jastreba, →

ki hitro pridobiva višino. Prestavim se pod ptico in že se dvigam z 2 metra na sekundo.« In njegova takratna misel? »Hvala, pernati prijatelj.« Kako zelo poznana misel slehernemu jadralcu. Še tako dobri inštrumenti v jadralnem letalu ne morejo nadomestiti intuicije, ki jo je v ptice vgradila mati narava.

S travnika k Adrii, a vedno nazaj na travnik

Jadralno letenje je bilo takrat in je ostalo vse do danes sogovornikova velika ljubezen. Toda njegovo življenje je vendarle še veliko bolj zaznamovalo poklicno letenje. Poklicno je pričel v letalstvu kot upravnik najprej velenjskega in nato mariborskega aerokluba že kot mlad fant, takoj ko se je vrnil iz služenja obvezne vojaščine v Šoli rezervnih oficirjev aviacije (ŠROA). V Mariboru, kjer je bil upravnik letalskega centra, so mu omogočili letenje brez zunanje vidljivosti (IFR), saj je prišel k hiši že z licenco poklicnega pilota kot logičnim nadaljevanjem pridobljenega znanja iz teorije na šoli rezervnih oficirjev letalske akademije v Zadru. Z nekaj izkušnjami na dvomotorni Cessni 421 se je zaposlil v Adrii leta 1980 kot kopilot na DC 9. »To je bil za mene, ki sem bil že poročen in sem moral skrbeti za mlado družino, resničen izziv. Imel sem tremo pred vsemi izpiti, še posebej pred ground school. A sem uspel. A sem zaradi svojega odgovornega odnosa do novega izziva uspel. Tisto leto nas je pričelo v Adrii šest, vse izpite pa sva ob roku opravila samo dva. Oba sva bila iz aerokluba. Drugi, ki so prišli iz civilnih in vojaških šol, niso uspeli,« pripoveduje Miro Kočevar. Neizrečeno, a vedno prisotno tekmovanje med piloti s travnika in tistimi, ki so za seboj že imeli formalno izobrazbo, je pogosto pokazalo, da so aeroklubski piloti zaradi svojih delovnih navad, discipline, požrtvovalnosti, zagnanosti in, ne nazadnje, znanja, ki so ga pridobili v športnem letalstvu, tudi v poklicnem letenju uspešnejši. Za Mira pa z izpiti v Adrii še ni bilo konec guljenja šolskih klopi. Pred kapitanskim izpitom je moral pridobiti še formalno letalsko izobrazbo. V viši zrakoplovni šoli v okviru premtne fakultete v Beogradu je kot izreden študent poleg rednega letenja na linijah uspel diplomirati s povprečno oceno več kot osem in tako pridobiti strokovni naziv inženir aeronavtike - pilot. Za aerkolub je običajno pilot, ki se prelevi v poklicnega, izgubljen. Predvsem pomanjkanje časa, pa tudi volje za nadaljnje delo v aeroklubu poklicne pilote za dolga leta ali celo desetletja oddalji od matičnega letališča. Tako je tudi v Celju. »V Celju se je širilo nenapisano pravilo, da tisti, ki gre v poklicno letalstvo, komaj kaj še pride nazaj. A jaz sem se vedno vračal v aeroklub,« pravi sogovornik in to potrdijo tudi njegovi mlajši kolegi, na katere je poleg znanja športnega letenja pričel prenašati tudi znanje, ki ga je dobil v Adrii in širom po svetu.

Miro Kočevar je pričel pot motornega pilota v Aerkolubu Celje z Libisom

S preluknjanim in pokrpanim Dashem 7 v Ameriko

Na poklicni poti bi težko našli cilj, ki ga naš sogovornik ni dosegel. Najprej kopilot in kapitan DC 9, nato kapitan turbopropelerskega Dasha 7 in vodja pilotov tega letala pri Adrii. Z Dashem je povezan tudi eden izmed, danes bi rekli drznih podvigov Mira Kočevarja. Takrat, po prelomu z Jugoslavijo, pa je bil ta podvig edina možnost. »V napadu jugoslovanske vojske na Brnik sta bila dva Dasha prerešetana. Mehaniki, ki so prišli iz Kanade, so ju za silo usposobili za prelet v delvnice v Kanadi. Luknje v oplati so nekako pokrpali, jih prekrili s pločevino in podpisali, da je vse v redu. Podpisali so, da je vse v redu, a domov, v Kanado, so raje odleteli z redno linijo, ne z Dashema. Enega izmed Dashev sva preletela čez Škotsko, Islandijo, Grenlandijo in Vaffin Island s kolegom Marjanom Majcnom na dokončno popravilo v Calgary v Kanadi, drugega pa je preletel požrtvovalni kapitan Martin Arnšek, tudi iz takratne ekipe dasha-7 v Adrii.« Hkrati z osamosvojitvijo so prišli tudi novi upravno-regulatorni izzivi za domače letalce. Kako urediti slovenske letalske predpise, da bodo čim prijaznejši za pilote in dovolj sodobni, da bo Slovenija konkurenčna Evropi in svetu? V tem času so se na našega sogovornika obračali iz vseh koncev in krajev, njegovo prepleteno znanje iz »male« in »velike« aviacije so hoteli uporabiti povsod, tako v državni upravi kot pri

Letališče Zuerich - Miro ob Dashu 7

prenosu evropskih predpisov na slovenska tla. Smo bili uspešni? »Ne najbolj,« je žal Kočevarju, ki še danes opaža predvsem pomanjkanje sposobnega kadra v državni upravi.

Od Turboleta do Falcona 2000

Miro Kočevar se je zaradi beneficirane delovne dobe lahko - tako kot vsi piloti - v razmeroma mladih letih, star šele 56, upokojil. Danes pravi, da tudi zato, ker so v Adrio prihajali mladi, ki so potrebovali svoje mesto za napredovanje. Tako je Miro leta 2001 odšel iz Adrie, a ni začel živeti življenja umirjenega upokojenca, ampak je šel letet na - Kitajsko. Kitajska je bila le polletna začasna postaja na poti mnogih nadaljnjih angažmajev (pre)mladega upokojenca. Šele takrat je zaživel pravo pilotsko življenje, kot si ga predstavljamo iz pionirske dobe letalstva, ko so piloti iz dneva v dan odkrivali kaj novega in z lastnimi potezami iskali nove zračne poti. Miro se je soočil s tovrstnim letenjem tako, da se je po vrnitvi s Kitajske preizkusil na številnih novih tipih letal, ki jih do takrat še ni letel. Najprej je pri portoroškem Solinairu letel s Turboletom za prenos hitre pošte iz Ljubljane v italijanski Bergamo. »Zanimivo letenje - stara oprema, praviloma brez avtopilota. Res pa je, da tovor potrpežljivo molči, ne je in ne pije in te ne more dati v časopis za vsako figo,« opiše Miro letenje s tovornim letalom. Nato je prešel v Ljubljano na luksuzno poslovno Cessno citation jet za poslovne potnike, pa ponovno na reaktivno poslovno letalo Cessna citation jet v angleškem podjetju Darka Horvata, s katerim je obletel vso Evropo, Anglijo in Islandijo. Naslednji tip letala, ravno tako v Horvatovi lasti, je bila Cessna citation X, pravi »ferrari« med letali. S hitrostjo 0,9 macha torej dirkalec med reaktivci, s katerim je naš sogovornik ničkolikokrat preletel Atlantik. Odličen v zraku in neracionalno zahteven na pristankih, a prepogosto na servisih in popravilih, zato ga je lastnik kmalu zamenjal s Falconom 2000. »Čudovito letalo, izjemno zanesljivo in sodobno opremljeno,« se spominja danes Miro, ki je nato s Falconom in Darkom Horvatom kot kopilotom, za katerega pravi, da je nadarjen letalec, preletel ves svet - od Kitajske do Afrike, od Brazilije do Združenih držav Amerike in Kanade. »S Falconom sem doživel izkušnjo, ki jo letalci v večini poznamo le iz teorije. Na enem izmed zimskih letov iz Londona prek Kanade na zahodno obalo ameriške celine je bila zunanja temperatura na letališču Iqualit 40 stopinj pod ničlo, to je minus 55 stopin po ISA! Takrat sem moral prvič v karieri upoštevati povečevanje instrumentalnih višin, da bi letel varno nad terenom.« Po povratku iz Anglije je še nekaj let letel pri slovenskem podjetju Linxairu iz Ljubljane, ponovno na svojih priljubljenih Cessnah citation jetih, do leta 2009, ko pa je vendarle iz zdravstvenih razlogov prenehal leteti.

Brez denarja gre, brez znanja pa ne

Pol stoletja, ki jih je posvetil naš sogovornik letalstvu, so takorekoč vse življenje človeka. Miru danes, pri 65-ih, zmanjkuje besed, ko hoče opisati vse, kar se je dogodilo v njegovem življenju samo na področju letenja. A ravno tega pol stoletja je zaznamoval tudi tako hiter razvoj tehnike in tehnologij, da se je svet okoli nas temeljito spremenil. Še posebno močno velja to ravno za letalstvo. Toda bolj kot na spremenjene tehnologije, na katere se človek seveda navadi in jih posvoji sebi v prid, zaznava Miro spremembe v človeku. »Nekoč smo prišli na letališki travnik brez denarja, a polni želja in namer, da s trdim delom in učenjem osvojimo potrebno znanje in uspemo. Danes pridejo ljudje z denarjem. Kupijo letalo za 800.000 evrov in zmotno mislijo, da so s tem kupili tudi vso znanje. Kaj se bom učil, letalo ima ekran, na katerem vse piše, ima avtomatiko in skorajda samo leti, pravijo. Toda ni res. Kupili so le letalo, znanja se zagotovo ne da kupiti. V letalstvu je neprestano treba študirati, veliko čitati in se pripravljati na letenje. Brez znanja ne gre in ne bo šlo.« Tako se Miro Kočevar, legenda slovenskega letalstva, ozira na preleteno letalsko pot. Še vedno gre izjemno rad k svojim kolegom na letališče v Levcu. Nazadnje so se zbrali to jesen na obletnici, ki sta jo praznovala s klubskim kolegom Dragom Kosaberjem, s katerim sta pričela hkrati spoznavati lepote letenja pred davnimi petimi desetletji. Kje je že to - a vendar – kot da bi bilo včeraj!

Miro s svojim vzornikom, učiteljem in upravnikom AK Celje Maksom Arbajterjem

Birokratske ovire

LETENJE Z ULTRALAHKIMI LET

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

Sinus na letališču Cuatro Vientos v Madridu

Letalska pravila so navadno spoštovana in upoštevana takrat, ko prispevajo k dejanski varnosti udeležencev v zračnem prometu, ko so smiselna in izvedljiva. V kolikor to ni tako, ljudje ne letijo ali pa ne spoštujejo pravil, oziroma jih želijo obiti. Včasih lahko takšni obvozi povzročijo zmedo in potencialno nevarnost. Zato je vredno pravila, ki se izkažejo za neživljenjska, nepotrebna, okostenela, premalo domišljena, čim prej zamenjati z ustreznejšimi.

Eno takšnih nesmiselnih pravil, katerih namen je izključno zaščita birokratskega sistema pred nepredvidljivimi dogodki, je zapisano v 9. in 10. (delno tudi 8.) členu Pravilnika u ultralahkih letalnih napravah.

Izvirni greh je prepoved letenja ULN napravam v kontroliranem zračnem prostoru. Večina ULN, ki je danes registrirana v RS, ima bistveno boljše letalne sposobnosti od večinoma zastarele flote splošnega letalstva, so tudi bolje opremljena, praviloma jih upravljajo dobro usposobljeni piloti. Če letalo po letalnih sposobnostih ustreza prometu na določenih letališčih, če ima delujočo radijsko postajo, ustrezen transponder ter ustrezno usposobljenega pilota, ni resnično nobene potrebe za tako restriktivno navedbo 8. člena.

Ob podaljšanju registracije pridobijo ULN dokument Dovoljenje za letenje /Permit to fly, ki izrecno navaja, da velja samo na teritoriju RS, in to kljub temu, da so nekatera letala narejena v Sloveniji, Nemčiji, na Češkem, Poljskem , Ameriki ...po strogih lokalnih predpisih, večina letal pa ima pridobljena tudi vsa druga potrdila, ki dokazujejo ustreznost gradnje in letenja v drugih državah. Po domače: »Zakaj velja Dovoljenje za letenje za letalo, izdelano v Nemčiji, samo za letenje v Sloveniji, zakaj ne more na primer letalo slovenskega proizvajalca, ki ima certifikat za letenje v vseh evropskih državah, leteti niti čez mejo brez predhodnega dovoljenja. Koga torej ščiti nesmiselna navedba na Dovoljenju za letenje? Zopet samo birokratski aparat.

Za letenje z ULN izven Slovenije mora letalo predhodno pismeno zaprositi za dovoljenje uradne organe civilnega letalstva v državi, v katero je namenjen. Ko pridobi dovoljenje, je tam naveden tudi obdobje veljavnosti. Če dovoljenje poteče, je potrebno zaprositi za novo dovoljenje. To lahko postane precej drago, saj nekatere države to dovoljenje zaračunavajo.

V praksi je torej ta birokratska ovira skoraj neizvedljiva, v ničemer ne prispeva k varnosti v prometu, zgolj neživljenjsko omejuje letenje preko meje. Posledica je, da piloti letijo manj izven Slovenije, če pa že letijo, letijo brez predhodnega dovoljenja in upajo, da jih ne zasačijo inšpektorji ali pa letijo celo brez najave poleta. Tu pa se že srečujemo s posledico neživljenjskih pravilnikov, ki lahko posredno ogrožajo varnost v zračnem prometu.

Seveda je podobno v obratnem toku. Tuja ULN letala morajo

ALI V TUJINO

za vstop v zračni prostor RS pridobiti dovoljenje, ki je med drugim pogojeno tudi z omejitvijo hrupa in kompatibilnimi zavarovalnimi policami. Človek bi se samo nasmehnil, če bi isto veljalo tudi za letala splošnega letalstva, ki so praviloma vsaj nekajkrat hrupnejša, vendar brez problemov preletavajo slovensko mejo. Seveda je posledica takšnih nesmislov jasna in nikakor ne prispeva k varnosti v zračnem prometu. Iz vseh strani, predvsem pa iz Italije letijo v Slovenijo številčne formacije ULN brez najave poleta in brez komunikacije s kontrolami letenja.

Komu torej zopet služijo nesmisli slovenskega pravilnika? Varnosti v zračnem prometu zagotovo ne.

In vendar je rešitev tako enostavna. Potrebno je le nekaj usklajevanj med inštitucijami sosednjih držav, nekaj vzajemnih sprejemov določenih dovoljenj in zadeva je opravljena.

Nekaj dobrih praks:

Švicarji imajo kategorijo Ecolight z določenimi omejitvami. Če tip letala pridobi Ecolight certifikat, lahko vsa letala tistega tipa letijo v njihovem zračnem prostoru.

Italijani z letošnjim novembrom uveljavljajo novo pravilo, s katerim ustanavljajo kategorijo »advanced ultralight«, katerim bo dovoljeno letenje tudi v njihovem kontroliranem zračnem prostoru.

Ne vidim pa nobenega razloga, zakaj se Slovenija ne bi pridružila naprednejšim skandinavskim državam, Nemčiji, Češki, Madžarski, Franciji, Bolgariji..., kjer lahko ULN letijo brez predhodnega dovoljenja, ustrezati morajo le pogojem opremljenosti in spoštovati enake pogoje letenja kot VFR splošno letalstvo.

Ironična ali celo tragična posledica letenja v teh državah pa je, da slovensko Dovoljenje za letenje ne velja (ker velja samo za Slovenijo), njihovega pa ne moreš dobiti, ker ga ni potrebno imeti.

Guadalaraja / Španija

ZAVAROVANJE ZRAKOPLOVOV

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

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

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

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

ZAVAROVANJE ODGOVORNOSTI DO POTNIKOV

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

ZAVAROVANJE PREVOZNIŠKE ODGOVORNOSTI LETALSKEGA PREVOZNIKA DO PREVAŽANEGA TOVORA

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

KASKO ZAVAROVANJE ZRAKOPLOVOV

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

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

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

PRIPRAVLJENI NA VSE.

triglav

ZAVAROVALNICA TRIGLAV, D.D.

AKTUALNO

Tudi letalske emisije vključene v shemo trgovanja

Miha Kuzman,
pilot
AOPA ID: 0053

Pravna podlaga

S Kjotskim protokolom so prvič opozorili na veliko nevarnost ogrevanja ozračja in naredili tudi prve korake k preprečitvi nadaljnjega poslabšanja. Kjotski protokol je mednarodni sporazum, ki skuša zmanjšati emisije ogljikovega dioksida in petih ostalih toplogrednih plinov. Sprejelo ga je 141 držav sveta, da bi zaustavile segrevanje ozračja, med zadnjimi Avstralija. Protokol je začel veljati 16. februarja 2005 in predvideva ohranjanje vrednosti vseh izpustov na enakem nivoju na kakršnem so bili leta 1990. To pomeni, da se bo izpust teh plinov zaradi upoštevanja Kjotskega protokola do leta 2012 realno zmanjšal za 29%.

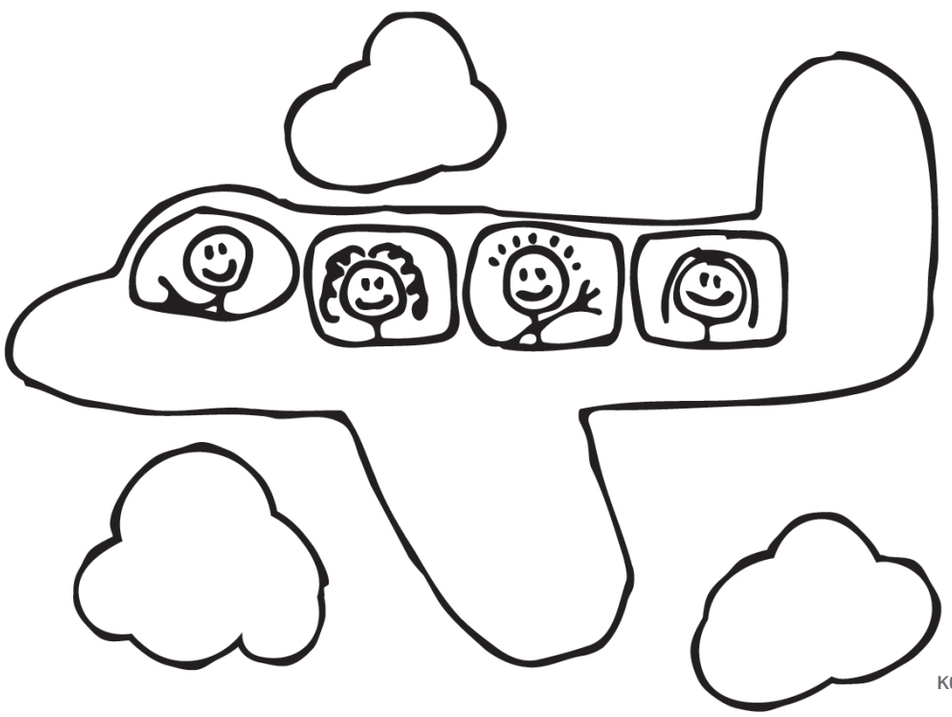
Trgovanje z emisijami v letalstvu

Evropska komisija je po dolgoletnih analizah, v sodelovanju z letalsko industrijo, raziskovalnimi in pravnimi inštitucijami prišla do zaključka, da je potrebno emisije letal vključiti v Evropsko trgovalno shemo. Z njimi se strinja tudi ICAO in Svet ministrov EU ter Evropski parlament, ki je tudi zakonodajno telo EU. Evropska trgovalna shema (ETS), ki je v veljavi od 1. januarja 2005 danes zajema okrog 10.000 industrijskih družb, ki proizvedejo polovico CO_2 v Evropi. Višino dovoljenih emisij bodo letalskim družbam dodelili na podlagi povprečnih izpustov v letu 2010. Statistiko za leto 2010 mora letalska družba pripraviti in predati posebnemu kontrolorju, ki ima licenco, dodeljeno s strani države. Na podlagi teh podatkov, ki vključujejo podatke o porabi goriva na kg prepeljane uporabne mase (potniki, tovor), bo država dodelila prevozniku določeno število kuponov. Družba bi letno dobila približno 85% potrebnih kuponov, ostalo mora kupiti na trgu. Pooblastilo za trgovanje s kuponi v Sloveniji ima državna SID Banka. Cena kuponov se trenutno giblje okoli 15 za eno tono letalskega goriva, kar ustreza 3,15 tone ogljikovega dioksida. Če bi letalski prevoznik »presegel« število dovolilnic, bi za porabljeno tono goriva plačal dodatnih 100 !

Trgovanje pa bo potekalo po enakem principu za vse zavezance – kdor ima viška kuponov, jih lahko proda, kdor ima premalo kuponov jih lahko kupi ali zmanjša izpust (posodobi floto, zmanjša število letov, zmanjša porabo goriva, uporabi alternativne vire goriva...). Trgovanje z emisijami bo v letalstvo uvedeno v dveh korakih. V prvem koraku, od začetka leta 2011, bodo ETS podvrženi vsi leti znotraj EU. V drugem koraku, od začetka leta 2012 pa bodo ETS podvrženi vsi leti, ki se bodo začeli ali končali v EU. Evropska komisija želi na ta način in z podporo ICAO njen model razširiti na cel svet. Raziskave kažejo, da bodo zaradi ETS letala na leto v ozračje spustila 183 milijonov ton manj CO2. Letalske karte naj bi se zaradi ETS podražile za 1,8 do 9 evrov.

Postavlja se vprašanje, kdo bo vse to plačal? Ali so v to trgovalno shemo zajeti tudi lastniki ali upravniki manjših letal? Glede na uredbo o toplogrednih plinih, dejavnostih in napravah, za katere je treba pridobiti dovoljenje za izpuščanje toplogrednih plinov oziroma izvajati monitoring emisij toplogrednih plinov (Uradni list RS) trgovanje z emisijami ne zajema naslednje lete: protokolarni, vojaški, carinski, policijski, reševalni, humanitarni in zdravniški. Prav tako niso zajeti vsi leti pod vizualnimi pogoji ter tisti, ki se začnejo in končajo na istem letališču (šolski, tehnični leti). V shemo niso vključeni leti z zrakoplovi, ki imajo vzletno maso manjšo od 5.700 kg.

Vir: Uradni list RS
Vir: www.sierra5.si



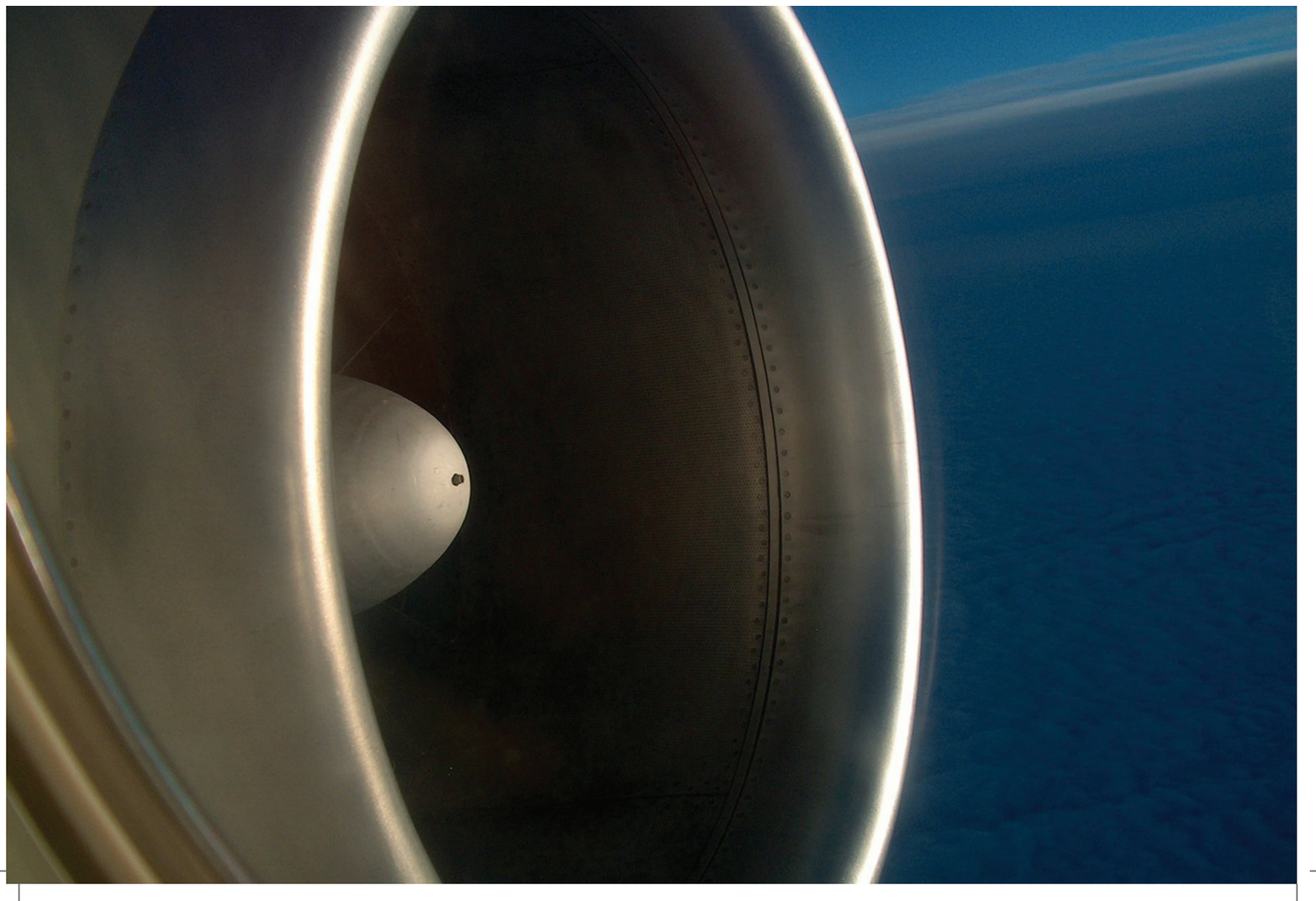
Letalski motorji in goriva

EKONOMIJA LETENJA IN ZDRAVO

Dan danes ni lastnika letala niti letalskega prevoznika, ki ne bi razmišljal, kakšno gorivo za svoje letalo bi uporabil, da bi bili stroški letenja manjši a bi bilo hkrati letenje varno, obraba letalskega motorja (motorjev) pa čim manša, samo letenje pa bi bilo tudi v skladu z vedno strožjimi ekološkimi in naravovarstvenimi standardi. Kar nekaj pogledov glede tega vprašanja obstaja. Različni so pogledi glede tehničnih zahtev letalskih goriv, pa tudi glede koncepta letalskih mororjev za uporabo cenenih goriv tako, da pri tem ni prizadeta varnost letenja ter, da so stroški vzdrževanja motorjev čim manjši.

V osnovi sta dva koncepta razvoja letalskih motorjev, ki zadostujeta zgoraj navedenim kriterijem in sicer razvoj letalskih batnih motorjev z notranjim izgorevanjem ter razvoj leatalskih reakcijskih motorjev, kot tretja rešitev pa se nakazujejo popolnoma nove tehnologije, ki so šele v fazi znanstvenih preverjanj in testov npr. pogon na gorivne celice ali pa razvoj električnih letalskih motorjev.

Današnja skupna značilnost vsem konceptom je zelo konzervativni tretman letalskih oblasti povsod po svetu glede novosti ter postavljanje zelo visokih naravovarstvenih standardov ter standardov glede varnosti delovanja letalskih motorjev in tudi glede obrabe delov letalskih motorjev. V tem pogledu se evropski koncept precej razlikuje od ameriškega, da pa je temu tako, k temu bistveno prispeva tudi naftni loby, ki trenutno še vedno globalno obvladuje najbolj profitno in donosno dejavnost to je črpanje in prodajo nafte, kot fosilnega goriva, ki predstavlja osnovo za dosedaj znana letalska goriva. Evropski loby je bolj naravovarstveno, da ne rečem ekološko naravnan. Pri tem ne gre zanemariti tudi izjemno močne letalske industrije zlasti proizvajalce letalskih motorjev, ki se zaradi ekstremnih zaslužkov otepajo novosti ter tudi civilnega letalstva kot panoge, ki je največji konzument oz. potrošnik letalskih motorjev. Kot je znano še vedno več kot letl na svetu poganjajo letalski motorji z notranjim izgorevanjem to je batni motorji, katerih značilnost so nizke kompresije ter zanesljivo delovanje. Nekoliko manj kot vseh letalskih motorjev na svetu danes, predstavljajo reaktivni oz turbo reaktivni motorji . Proizvajalca batnih letalskih motorjev z največjim tržnim deležem



OKOLJE

Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

na svetu sta Lycoming inc. in Teledyne Continental Motors inc. sledijo jim drugi npr. Rotax itd. Največji proizvajalci reaktivnih letalskih motorjev so Pratt&Withney- Canada, General Electric, Rolls Royse, Garett omeniti velja tudi nekatere francoske proizvajalce, vsi ostali tudi ruski pa trenutno ne dosegajo navedenih ne v tehnološkem ne v tržnem oz. comercialnem smislu čeprav tudi tamkajšnja industrija razvija nove tehnologije, ki bodo zagotovo boljše od do sedaj znanih.

Vse spremembe so začele tako, da se je najprvo poskušalo z novimi zlasti elektonskimi tehnologijami izboljšati delovanje obstoječih letalskih motorjev tako, da so bili ti varčnejši, da so imeli boljši izkoristek in so še bolj varni oz. zaneslijivi. Npr. Sistem FADEC – Full Authority Digital Engine je rezultat takšnih prizadevanj, podobno so šla prizadevanja v smeri izdelave sistemov za direktno vbrizgavanje goriva itd. itd. Nadalje so proizvajalci letalskih motorjev začeli razvijati tim. dieselske motorje glede katerih pa ima človek žal občutek, da se je pri njih razvoj na neki stopnji zaustavil. Tako npr. so nekateri proizvajalci zaradi takšnega razvoja celo bankrotirali ali pa so razvoj dieselskih motorjev opustili. SOCATA je npr.projekt dieselskega motorja, ki ga je razvijala skupaj z Renaultom, opustila.

Žal pa se na področju proizvodnje goriv za letalske motorje kar nekaj časa ni in ni veliko spremenilo. Današnja želja po spremembah je odraz globalnih razmer ter želje po zmanjševanju segrevanja ozračja, kakor tudi sprememba globalne politike do izkoriščanja dežel z največjimi nahajališči nafte na tem planetu, ki se navkljub globalnim ekonomskim razmeram še vedno kopajo v denarju in vseh presežkih, ki izvirajo iz tega.

Ključno vprašanje, ki se poraja vsakemu lastniku letala je ali bi bilo primerno in ceneje uporabiti neosvinčen avtomobilski bencin tudi za pogon letalskih motorjev in kako bi to gorivo vplivalo na obrabo in varno delovanje letalskega motorja. Razlogov za to je več, ključni je vsekakor cena goriva, pa tudi dejstvo, da 100LL ali 110LL letalskega goriva, danes primanjkuje nekatere države npr, Nova Zelandija ter tudi nekatere arabske države ga sploh več ne uporabljajo. Drugi razlog je v tem, da je letalsko gorivo tim. AV GASS izredno škodljiv okolju, pa tudi samim letalskim motorjem, poleg tega se z uporabo takšnega goriva poveča tudi poraba goriva,kar pa podraži samo letenje. V posledici takšnega razmišljanja ter zlasti pod velikim pritiskom pilotskih in letalskih združenj tako v Evropi, kot ZDA na čelu z AOPA, so popustili tudi proizvajalci letalskih motorjev . Tako je npr. Lycoming corp. za svoje motorje napovedal neosvinčeni bencin, ki je enak za avtomobilski program in sicer za motorje s standardnim kompresijskim razmerjem torej motorje s proizvodno oznako O-360 in IO-360, vendar pa bo za uporabo neosvinčenega bencina še vedno potrebno pridobiti posebno dovoljenje za obratovanje motorjev s tem gorivom. Navedeno pomeni, da certifikacija motorja ne bo avtomatična oz. bo preteklo še kar nekaj čas, da bodo takšni motorji tudi certificirani za uporabo takšnega goriva. Podobno velja za Teledyne Continental motorje oz. za strategijo tega proizvajalca.

AOPA Amerike igra pri vseh teh spremembah posebno vlogo. Za to, da bi dokazali koristnost uporabe neosvinčenega bencina v letalstvu, so imenovali celo posebno ekspertno skupino, ki se že več kot 4 leta ukvarja s to problematiko ter s testiranji motorjev na različne bencine. Vendar pa tudi AOPA pri tem ne prehiteva dogodkov in letalskemu svetu sporoča, da bo sprememba v uporabi letalskih goriv za batne letalske motorje, potekala počasi in progresivno. To pa ni samo sporočilo AOPA, pač pa tudi okoljevarstvenih agencij ter proizvajalcev letalskih motorjev, kar nakazuje na kompleksnost problematike in daljši proces uvajanja sprememb. Predlagali so tudi izdelavo in sprejem predpisov v zvezi z emisijami svinca v letalstvu in sicer tako, da bi ti predpisi z svojo močjo in ne samo v smislu priporočil, kot dosedaj urejali to vprašanje. Zadnjo besedo pri tem bodo imele letalske oblasti tako v ZDA, kot tudi v Evropi. Uspeh tega procesa je že v tem, da je premaknil dosedanja razmišljanja v popolnoma drugačen kontekst to pa je kontekst varstva okolja ter prisilil proizvajalce letalskih motorjev, da več ne razmišljajo tako, kot so deoslej ter, da ves razvoj usmerijo v izboljšanje dosedanjih letalskih motorjev in razvoj novih letalskih motorjev oz pogonskih agregatov.

Večji napredek kot pri gorivih za batne motorje je zaznati pri letalskih gorivih za turboreakcijske motorje. Tempo pri tem narekuje cena letalskih goriv, ki je v času krize potopila marsikaterega letalskega prevoznika, pa tudi zmanjševanje emisij zaradi segrevanja ozračja. Proizvajalce letalskih motorjev k temu zavezujejo številne mednarodne konvencije ter globalni trendi. Znanstveniki zlasti NASA pa tudi drugi po svetu npr. v Nemčiji, Angliji in Franciji že daljčasa testirajo goriva, ki bi bila učinkovitejša, cenejša in bolj prijazna okolju ter bi omogočala letalskim prevoznikom, da bi bili manj odvisni od dnevno političnih trendov in razmer na svetovnih trgih z nafto. Morda je k temu veliko prispevala 37. redna skupščina ICAO (Mednarodne organizacije civilnega letalstva), ki so se jo udeležili predstavniki vlad, ki so dosegli globalni zgodovinski dogovor o boju s podnebnimi spremembami. Dogovor je zgodovinski, zato, ker je prvi v enem izmed gospodarskih sektorjev. Delegati so se strinjali, da bo mednarodni letalski promet od leta 2020 zmanjševal izpuste toplogrednih plinov, ter, da se bo do leta 2050 vsako leto učinkovitost letalskih motorjev povečala za dva odstotka. Poleg tega si je ICAO za cilj zadal vzpostavitev globalnih standardov za izpuste ogljikovega dioksida do leta 2013. Vlade bodo morale predložiti akcijske načrte, v katerih bodo navedle ukrepe za zmanjšanje izpustov in povečanje energetske učinkovitosti letalskega prometa. Akcijskih načrtov ne bo treba predložiti le majhnim onesnaževalcem, ki predstavljajo manj kot odstotek svetovnega letalskega prometa. Connie Hedegaard Evropska komisarka za podnebne spremembe je sicer priznala, da dogovor ni tako ambiciozen, kot bi si želeli v Evropi, kljub temu pa je EU dobila pomembno bitko, saj je z novim dogovorom letalski promet vključila v sistem trgovanja z izpusti (Emissions Trading Scheme – ETS). Temu se krčevito upirajo ZDA, ki naj bi se ETS pridružile leta 2012. Združenje proizvajalcev letalske opreme je ob tem poudarilo, da morajo države prispevati prepotrebne spremembe v infrastrukturi, saj bo le tako mogoče doseči zastavljene cilje na področju energetske učinkovitosti motorjev. Navedeno dokazuje, da obstaja resen interes po razvoju novih tehnologij in novih letalskih motorjev. Koliko pri tem lahko prispeva Slovenija je resno vprašanje morda pa za slovensko znanost tudi izziv. Električni letalski motorji so zagotovo perspektiva.

Žal pa ne glede na vsakodnevne polemike Slovenci nismo prvi, ki poskušamo razviti električni letalski motor o tem obstaja cela znanost, ki bi jo morda obogatil sam Nikola Tesla, ki je verjetno prvi imel v glavi takšno zamisel. Velik del letalske industrije se ukvarja s to problematiko saj je po vsem zgoraj opisanem jasno, da bo pravi napredek v letalstvo prinesel prav razvoj novih –okolju prijaznih in za eksploatacijo cenenih letalskih motorjev. Tudi polemike v zvezi s tem nam dajo slutiti, da čas, ko bo letenje postalo užitek in del vsakdana vsakogar ni daleč.

Film

V letu Petega elementa – Leeloo sreča PPlane

Iztok Šalamon, pilot,
AOPA ID: 0062

Kultni znanstvenofantastični film z Bruce Willisom (Korben Dallas) in fatalno Milo Jovovich (Leeloo) se sicer dogaja v 23 stoletju, vendar so leteči taksiji in druga vozila, ki se zdijo, kot da kljubujejo gravitaciji nekje med visokimi stolpnicami New Yorka, primerna ilustracija za uvod v predstavitev futurističnega EU projekta PPlane.

Naj za lažjo predstavo opišem možen scenarij uporabe takšnega futurističnega vozila.

Predstavljate si, da se leta 2050 pripeljete na lokalno letališče, kjer vas čaka zračno vozilo, za upravljanje katerega ne potrebujete zapletenega znanja pilotiranja, planiranja leta, planiranja rute glede na vreme, gostoto zračnega prometa, itd. Za vse poskrbi popolna avtomatizacija. Vozilo še vedno nadzira za to usposobljen pilot, vendar v vozilu ne zaseda sedeža, vseeno pa preko podatkovne povezave nadzoruje skupino takšnih vozil iz kontrolnega centra na zemlji.

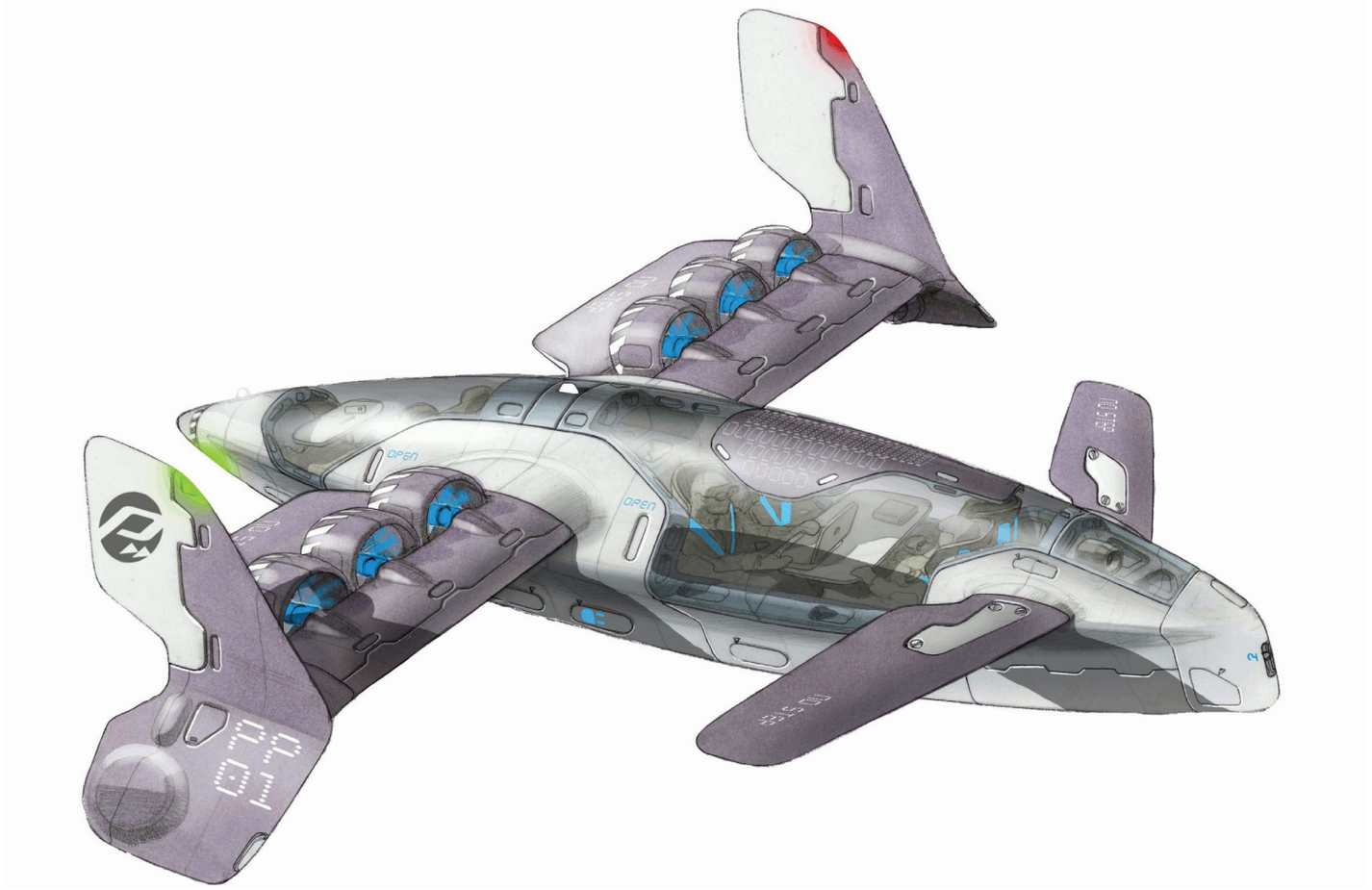
Vozila so eno za drugim postavljena na tiru z magnetno levitacijo. Sedete v prvo prosto vozilo, se identificirate z digitalnim osebnim podpisom, izberete destinacijo, sistem vam izračuna čas potovanja in ceno, vstavite mastercard, čez 4 minute že pospešujete po tiru, ki vas po 500 metrih s hitrostjo 250km/h izstreli do višine 100 metrov, kjer se aktivira učinkovit in okolju prijazen pogon, ki vas dvigne do optimalne višine za let do vaše destinacije. Med letom vam je na voljo sistem za zabavo z zadnjimi filmskimi uspešnicami Bollywooda (ki je že prevzel Hollywood), satelitski internet, elektronske knjige.

Da je potovanja konec se zavete šele, ko vam malo nestrpno na okno potrka premražen vzdrževalec, ki želi pregledati vozilo, da bo pripravljeno na novega potnika.

Naloga vseevropskega konzorcija zbranega na projektu PPlane (financiran s strani EC – 7FP), je zasnovati kompleksen sistem , ki bo omogočal takšen in druge verjetne scenarije. Končni cilj pa je definirati probleme in nakazati potencialne rešitve pri uvajanju - integraciji avtomatiziranega osebnega letalskega transporta v evropskem zračnem prostoru.

In ker revijo, ki jo držite v rokah, beremo večinoma piloti, naj vas pomirim, da nas bodo še vedno potrebovali. Še vedno bomo počeli to kar znamo najbolje. Verjetno pa bo ena od možnosti v prihodnosti, da bomo cockpit v letalu zamenjali za klimatizirano pisarno v centru za nadzor osebnih zračnih vozil.

Več o projektu na: http://pplane-project.org



Varnost za manj izkušene

Dobra priprava na vsak let v izogib težavam

Andrej Zupan, pilot, član sveta AOPA
AOPA ID: 0004

Že dolgo nazaj je, ko sem slišal, a niti ne dobro razumel, da sta samo dve vrsti pilotov: mladi in stari. Potem sem nekje slišal, da je najboljši pilot tisti, ki se reši iz še tako težkega položaja. Še boljši od najboljšega pa je tisti, ki v težak položaj sploh ne zaide. Ta spis je prvenstvo namenjen pilotom z manj urami izkušenj. Starejše pa prosim, da ga preberejo in povedo, če je kaj narobe ali če kaj manjka.

Kako se izogniti težavam? Te pridejo tako ali drugače. Ali lahko kaj storimo, da bi jih bilo čim manj? Seveda lahko. Bilo bi preveč brezupno, če ne bi bilo mogoče.

Najprej tisto, kar nas učijo učbeniki in inštruktorji, ko se pripravljamo na trenutek samostojnega letenja. Priprava na let in še enkrat priprava na let, če je še tako vsakdanji let nad domačim letališčem, rešuje ogromno problemov. Kolikokrat sem se že zalotil, da sem šel →

površno v Triglav, ki ga vsak dan gledam skozi okno moje domače delovne sobe. Uganili ste. Lepo vreme, sončen dan ima včasih prav zahrbten veter v višinah. Prav nič ni vseeno, iz katere strani hriba letiš. Torej vremenska napoved za veter in pritisk, pregled destinacije na google-earth, če gremo nekam prvič, podatke o letališču (smer steze, nadmorska višina, radio, vrsta steze, vrsta kontrole), pregled letala. To so postopki, ki jim v tujini pravijo rutina. Ne rutina v smislu, da delaš itak vedno vse enako in znaš vse na pamet, ampak rutina, da postopke resnično opraviš, pa čeprav vedno enako, ker ni enako. Tako sem se nedavno peljal s pilotom, ki ima več tisoč ur naleta, pa je vendarle lepo vzel „check“ listo in šel po vrsti skozi njo, čeprav mu je vse že stokrat znano. Pomislil sem, da ga je morda prav ta rutina pripeljala do statusa „starega“ pilota. Spet drugi, več tisočurni pilot mi pokaže, kako je naredil „check“ listo za cessno 172, ki gre v denarnico, čeprav je to letalo letel že neštetokrat. Stari piloti poznajo pripravo na let.

Naslednja stvar za varen polet so izkušnje. Seveda so najboljše lastne izkušnje. Na napakah se učimo. Vsaj v letalstvu pa ni modro delati veliko napak za več znanja. Mnogo ceneje in učinkoviteje je poslušati druge pilote, ki so pripravljeni povedati svoje izkušnje. Včasih se je to delalo v „rinčku“, ki ga danes skoraj ni več. V razvitem svetu pa je to „hangar talk“ in zadnje čase letalski forumi na internetu. Ampak, žal ni tako pri nas, v Sloveniji. Po moje bi morali biti klubski forumi namenjeni samo izmenjavi izkušenj in ne pranju umazanega perila.

Še bolj poučne pa so izkušnje drugih iz nesreč. Sam preberem vse o nesrečah letal piper, ki jih dobim na spletu. Poznan je rek, da so vsa pravila v aviaciji napisana s krvjo. Tri take nesrečne dogodke sem nekako videl od blizu. Najprej nesrečo s tragičnim koncem v živo, pred mojimi očmi. V dveh primerih pa sem se lahko pogovarjal s pilotoma, ki sta imela gromozansko srečo, da sta s sopotnikoma preživela.

V tragični nesreči bi lahko rekel, da je kar nekaj viselo v zraku. Večkratno nizko letenje, podcenjevanje navodil in opozoril in na koncu, kot kaže, še slabo oziroma nezadostno vzdrževanje letala, ki je imelo praktično nov motor. A kljub vsemu bi rekel, da je bila stvar v „pripravi na let“. Med vzletom je ugasnil motor. Pravilo je, da se pred drugim zavojem ne vrača nazaj na letališče. Prav to je pilot storil in letalo prevlekel.

Kako se obnašati ob takem dogodku? Najprej: predpoletni pregled, ogrevanje (da se preveri delovanje motorja), potem vzpenjanje s hitrostjo, ko pridobivamo največjo višino, potem naj bi vsak pilot imel v glavi neko taktiko, kako zasilno pristati (na njivi, v gozdu, med drevesi, na vodi...).

Pri drugi nesreči kaže, da je bilo slabo branje in izvajanje nalog po „check“ listi, če se je sploh izvedlo. Spomnil sem se na prijatelja, Šveda, ki je na Brniku na G vzel v roke papir in preverjal vse tako, da se je s prstom dotaknil stvari po listi. Malo je spravil ob živce ljudi v stolpu, a je to le način, da je dočakal preko 2000 ur letenja.

V tretjem primeru je šlo za za odlično samogradnjo. Še nihče, niti pilot, ne ve z gotovostjo, kaj je bil vzrok nesreče. Mogoče tehnična napaka. Takrat sem pomislil na vzdrževanje lastnega letala – cherokeeja. Ni čudno, da ima v letnem pregledu več 100 točk za kontrolo. Verjetno je vsaka od teh točk nekoga nekoč pripeljala v težave. Ne želim karkoli prejudicirati. Če je bila tehnika, potem razumem, zakaj so take „check“ liste. A pilota sta se rešila predvsem zaradi akrobatskih sposobnosti pilota. Ker so prijele samo komande za navdol, je letalo obrnil na hrbet in ga tako zravnal, da ni priletel naravnost v zemljo. Tudi o akrobatiki ne vemo običajni piloti veliko. Mogoče bi bilo pametno narediti kaj takega, kot so naredili za voznike: šolo vožnje za „izkušene“ voznike.

Dragi bralci Kopilota, mogoče boste našli kakšno idejo v zgornjem zapisu, kako bi lahko bolj varno leteli. To je bil namen zapisa, ne poučevanje.

Sam čez mistične Ande z enomotornim Cirrusom SR22T

Bojan Andrejaš, pilot - inštruktor

AOPA ID: 0033

Že nekaj dni dežuje, kot da sploh ne misli več nehati. Reke so začele prestopati bregove, v klet mi vdira voda, jaz pa nekaj ur pred odhodom pakiram zadnje stvari za pot v Ameriko. V ročno prtljago stisnem še pilotski priročnik (POH) za letalo Cirrus SR22. Na poti v Dulluth bom imel več kot dovolj časa, da ponovim vse redne in izredne postopke, pregledam razpredelnice in grafe in utrdim čim več podrobnosti o trenutno najsodobnejšem letalu generalnega letalstva. Na mednarodnem kongresu letalskih inštruktorjev na letalih Cirrus (Cirrus Standardized Instructor Pilot ali kratko CSIP) me čaka tudi podaljšanje enoletnega pooblastila, ki obsega tako teoretično, kot praktično preverjanje usposobljenosti. Preverjanje izvajajo pod okriljem fakultete za letalstvo Univerze Severne Dakote (UND). Za uspešno opravljeno podaljšanje sem imel kar nekaj motivov. Doma me čaka še nekaj kolegov, ki se želijo prešolati na ta tip letala, Američani pa so mi ponudili, da lahko v Peruju zainteresiranim kupcem predstavim sposobnosti letenja novega modela SR22T na letališčih z veliko nadmorsko višino. Do tja je še dolga pot. Zjutraj me doma pobere Matjaž, ki me z avtom odpelje na ljubljansko letališče, od tam pa s CRJ-jem še v München. Na poti imava težave s poplavo, polet pa je potekal brez težav. Od Münchna naprej pa so se zamude samo množile (ne seštevale), zato sem prišel v Dulluth s skoraj celodnevno zamudo.

Prednosti najsodobnejšega Cirrusa

Naslednje tri dni so nas seznanili z novim letalom, z načrti tovarne v prihodnosti in z analizami nesreč letal Cirrus. 44 rešenih življenj zaradi uporabe padala je res lep dosežek. Število nesreč je glede na število preletenih ur primerljivo tudi z manj zahtevnimi letali, število žrtev pa je zahvaljujoč vgrajenemu padalu najmanjše. Seznanitev z novim modelom SR22T je bila prav tako zelo poučna. Letalo ima nov Continetalov motor s 6 valji, ki je bil načrtovan prav za to letalo. Za razliko od prejšnjega »turbo normalized« motorja, ki je s pomočjo turbine ves čas ustvarjal pritisk polnjenja valjev, ki je enak morskemu nivoju, novi motor z enako prostornino stalno ustvarja nadpritisk (overboost). S tem se je moč motorja še nekoliko povečala (iz 310 na 315 HP), prav tako so višje hitrosti križarjenja pri različnih režimih letenja, poraba pa se je opazno zmanjšala. Poleg tega je novi motor pripravljen za uporabo avtomobilskega bencina, ko bo dozorel čas za to. Teža novega motorja je nekoliko manjša, nosna noga je spremenjena, da prenese večje obremenitve pri »slabših« pristankih na nosno kolo, kar je bil največkrat vzrok za poškodbe letala pri trdih (nekontroliranih) pristankih. Pri elektroniki (pri inštrumentaciji Garmin 1000 Perspective in Garmin 3000 touch screen) je na novo dodan program ESP, ki skrbi za to, da pri ročnem upravljanju (brez uporabe avtopilota) letala ne moremo spraviti v nepravilni položaj. ESP nam ob približevanju mejnih vrednosti kota vzpenjanja, spuščanja ali nagiba z določenim pritiskom na krmilno palico nakaže pravilno reakcijo. To velja tudi za približevanju mejnim hitrostim (V_{NE}, V_{MO}). Seveda ima letalo poleg bogate serijske opreme tudi veliko dodatne opreme, kot je certificirana oprema za letenje v pogojih zaledenitve, pod krilne kamere za nočni in IR pogled, vgrajene naprave za uporabo kisika na večjih višinah... Za udobje in varnost pa skrbijo klimatska naprava, usnjeni oblazinjeni sedeži, ki blažijo udarce do 60g, varnostni pasovi z vgrajenimi zračnimi blazinami in seveda vgrajeno padalo.

Dvomi in pričakovanja pred letalsko avanturo

V učilnici sem prebil precej časa, saj sem se želel dobro pripraviti na letenje v Andih. Dva leta s tovarniškim inštruktorjem sta bila skoraj premalo, da bi lahko spoznal vse prednosti novega turbo motorja. Pa še tremo sem imel, ker sem hkrati opravljal test za podaljšanje statusa CSIP. Podaljšanje sem uspešno opravil. Zadnji dan mi ostane čas za ogled tovarne in nekaj drobnih nakupov za najdražje. Spet lije kot iz škafa, napovedane so poplave in kot po tradiciji imam naslednje jutro polet proti Peruju (Lima) preko Chicaga in Houstona. Noč pred poletom mine presenetljivo mirno, kar pa ne morem trditi za polet iz Houstona do Lime. Nad mehiškim zalivom se je razvil globok tropski ciklon, ki ga kljub izogibanju občutimo kot precej močno turbulenco, skozi okno potniške kabine pa zgleda, da sega precej višje od višine našega leta (FL310). Neverjetno, kako nemir posameznikov hitro okuži skoraj celotno druščino v letalu. Nemir se opazi po zmanjšanju glasnosti pogovora in se umiri šele, ko se zunaj stemni. Temu primerna je znova glasnost potnikov.

Skozi okno Boeinga 767 (letalske družbe Continental, ki nima nič skupnega s proizvajalci motorjev Continental, vgrajenih v Cirruse) opazujem megleno večerno pokrajino okoli Lime, glavnega mesta Peruja, in kakor se letalo spušča proti »destinaciji«, tako trema počasi leze v vse pore telesa. »Ali bom opravil zaupano nalogo? Bom kos vsem nepoznanim in nepričakovanim dogodkom, ki samo čakajo, da mi dokažejo kako lahkomiselno sem se podal v to avanturo?« Za obisk WC-ja je že prepozno, saj zaradi turbulence že nekaj časa sveti napis za pripete varnostne pasove. Sopotnica na sedežu poleg mene pa ne neha in ne neha razlagati (bolje nalagati) stvari, ki me ta trenutek sploh ne zanimajo. Saj ne rečem, da ne bi bilo dobro izvedeti, katero hrano je vredno poizkusiti, česa in kje pa za nas »Gringote« ni dobro jesti, če želiš imeti mir v »spodnji palubi«, ampak meni je začelo črevesje pridno delati že brez hrane. Zanimivo je vedeti, da gojijo v Peruju 60 vrst krompirja, da so morski prašički gurmanska poslastica, da ponujenih kokinih listov ne smeš sprejeti z roko, ker s tem užališ darovalca.

Ampak, lepo prosim, ne zdaj, ko se ne morem spomniti, na kaj vse moraš paziti pri nastavitvi zmesi pri vzletu z letališča z veliko nadmorsko višino. Za tiste, ki ne poznate tega občutka, naj pojasnim, da je to tako, kot bi na televiziji spremljal zadnje trenutke napete nogometne tekme, ko te najdražja (v tem primeru beseda izhaja iz glagola dražiti) sprašuje: »Ali se ti ne zdi, da sem se malo zredila?« Avtomatični odgovor »Da, draga« situacijo samo še poslabša. Ko končno dočakam kovček (ne vem, zakaj pride moj vedno med zadnjimi), ki je tako zdelan, kot bi ga celo pot vlekli za sabo, me v avli letališča pričaka vsaj nekaj meni poznanega. Domačin, ki drži v roki tablo z mojim imenom. Gneča na letališču je kljub pozni večerni uri neverjetno velika, še večja pa je vlaga. Zrak je precej težak, vonji velemesta, ki ti takoj dajo vedeti, da si samo mravlja v velikem mravljišču, pa še dodatno pritiskajo nate. Promet je za naše razmere nemogoč. Ko prispem v hotel, grem samo še pod tuš in v posteljo.

V megli, vetru in turbolenci

Naslednje jutro po zajtrku me šofer odpelje na letališče, kjer me že čaka predstavnik Cirrusa, ki je zadolžen za to, da mi preda letalo in pripelje zainteresirane kupce. Bolj me zanima vreme, ki je spet hkrati megleno in vetrovno, česar pri nas nismo vajeni. Na letališki ploščadi v meglici opazim dve letali. Prvo je nedvomno Cirrus. Vzamem telefon in naredim sliko. K meni takoj pristopi varnostnik in me opozori, da je fotografiranje prepovedano. Kasneje me predstavnik opozori, da tudi v zraku ne smem fotografirati, saj je to strogo prepovedano. Pri predpoletnem pregledu letala ugotovim, da se bova dobro ujela. Letalo je skoraj novo (300 ur TT) in v dobri kondiciji. Poleg »mojega« stoji še en čisto novi SR22T. Pa so mi rekli v Dulluthu, da tukaj Cirrusov še ni veliko. Predstavnik mi je povedal, da bo potrebno opraviti dva poleta, dolga do 1 ure.

V meteo sem dobil podatke o vremenu, ki so kazali na celodnevno motnost ozračja (vidljivost 3 km) in veter (15 KTS), ki se bo popoldan še okrepil. Še dobro, da popoldan odletim z redno linijo preko Andov v mesto Cusco. Prvi trije zainteresirani gospodje niso znali niti besedice angleško, jaz pa seveda ne špansko. Dokler je bil z nami predstavnik, smo se še uspeli pogovoriti. Želeli so se le peljati, zato sem sedel na levi sedež. Po vzletu je bila turbulenca kar precejšnja. Motnost ozračja smo prebili na 4000 ft, kjer nas je pričakal čudovit pogled. Leteli smo vzdolž ogromnega temnega pogorja, ki je segalo od severa do juga.

Če povem primerjavo v jeziku mojega sina, bi rekel, da po količini kamenja nimajo naši Julijci niti za burek. Po potopu nazaj v meglo je Cirrus opravil instrumentalni nalet z odliko. Drugi let sem opravil z desnega sedeža. Na levem sedežu je letel pilot, ki je imel v svoji pilotski knjižici vpisanega precej več letenja od mene. V Cirrusu je sedel prvič in ga takoj vzljubil. Seveda je znal govoriti angleško, zato sva se veliko pogovarjala in podaljšala let za 15 minut. Pristanek je z rahlo asistenco opravil brez vseh težav.

Potem pa je sledil šok. Ko sem predstavnika povprašal po letalski karti za polet v Cusco, kjer bi me naj čakalo drugo letalo, mi je povedal, da me drugo letalo čaka tukaj. Takoj mi je bilo jasno, da je drugi Cirrus tudi »moj«. Le zakaj ga niso že Amerikanci preleteli v Cusco, kot so mi obljubili. Baje ni bilo vreme primerno za prelet. A danes pa je? Pa tudi, če je vreme pogojno primerno, ali sem jaz primeren za solo let čez Ande? Zakaj so poslali pilote, ki niso sposobni preleteti Andov? Kot pravi angleški pregovor »Don't send a boy to do a men's job!«. Ali kot vprašajo naši fantje: »As dec, al baba?« Zdaj bi bil zelo rad »baba«. Tako pa..... Začnem razmišljati, kaj bi naredili na mojem mestu domači kolegi. Leon bi rekel:«Zaj...., gremo!«. Jani bi verjetno še enkrat preveril situacijo, potem pa prav gotovo šel. Matjaž bi tudi šel. Le zakaj nisem pomislil na nobenega, ki bi verjetno previdno odstopil od naloge? Tudi teh je nekaj. Kaj pa vse poplave in zamude, ali niso bile napoved nečesa? Kot bi rekel Leon: »Zaj..., gremo!« z malim popravkom, da grem sam. Če strmoglavim v Andih, ne bom imel kaj (koga) pojesti. Kar v letalu naredim načrt poleta, ki pokaže, da bo let trajal dobri dve uri, ali še manj, če bo pihalo, kot je napovedano. FL230. Ker nimam nobenega zemljevida, ga poizkusim dobiti pri posadki potniškega letala nacionalne letalske družbe. Oba člana posadke precej slabo govorita angleško in ne verjameta, da bom sam v enomotornem lahkem letalu letel do Cusca. Ko dojameta, sem pravi mali heroj. Seveda to mojo tremo samo še poveča. Pri nalaganju prtljage pomislim, da bom po pristanku prvi dobil kovček. Dobra tolažba.

Ko s Cirrusom zlezeva iz oblakov, je pogled na Ande čaroben

Ko se pripenjam v letalo, trema izginja. Okolje mi je toliko znano, da se počutim domače. Kri se počasi vrača v roke in noge, ki zopet dobivajo prijeten topel občutek. Tudi usta niso več suha in komunikacija s kontrolo letenja kljub močnemu španskemu naglasu poteka gladko. Čeprav se meteorologi niso zmotili in je veter močnejši, kot zjutraj (piha 22KTS), je vidljivost še vedno slaba. Čudim se, saj me to sploh ne moti. Takoj po vzletu pa se začne pravi rock&rol. Turbulenca je tako močna, da avtopilot takoj izpade. Polet nadaljujem »na roke«, premetava pa me tako, da pomislim, da sem tudi jaz, ki se imam za izredno previdnega, dočakal dan, ko sem prekoračil svoje sposobnosti in znanje. Še dobro, da ima letalo tako dober sistem pasov, da brez težav uresničim pregovor »južnih bratov«: »Bolje ispasti glup, nego iz aviona!« Neumen se zdim sam sebi tako dolgo, dokler ne dosežem višine 6000 ft, kjer s Cirrusom zlezeva iz oblakov. Čeprav sem tak pogled ta dan že enkrat doživel, me ponovno očara. Pot me še nekaj časa vodi na jug vzdolž grebenov, na varni višini pa odločno obrnem proti vrhovom, ki se proti vzhodu razprostirajo do neskončnosti.

Turbulenca se na FL140 umiri in čas je, da si nadenem masko, skozi katero bom preostanek poleta dobival kisik. V nadaljevanju me čaka miren mistični polet čez mogočne Ande. Tudi nad hribi je precej kumulusne oblačnosti (6/8), kljub temu pa še vedno lahko občudujem tla pod mano. Barva Andov je v prvem delu čokoladno rjava in v kombinaciji s kumulusi me vse spominja na slasten čokoladni puding. Ko Cirrus hrabro nabira višino proti FL230 (pri FL170 s še vedno 1000 ft/min), tudi vrhovi rastejo in belino kumulusov na najvišjih točkah začenja zamenjevati sneg. Pokrajina je tako enolična, da se ti počasi zazdi, da kljub hitrosti skoraj 230 KTS (GS) lebdiš. V radiu vlada popolna tišina. Nebo si delim le s kondorji, ki pa jih ni od nikoder. Škoda! Osamljenost se počasi prikrade v zavest in večkrat pomislim na prijatelje letalce, ki bi jih želel imeti ob sebi. Verjamem, da bi zdaj vsi brez izjeme neznansko uživali.

Zopet pregledam inštrumente. Novi turbo motor dela kot ura. Avtopilot je kmalu spoznal, da v letalu ni le za okras in pridno vodi letalo po začrtani poti. Nastavitev zmesi je na turbo motorju dosti enostavnejša od navadnega »zračnega« motorja. Z rastočo višino zmes siromašiš tako, da kazalec pretoka goriva poravnaš z modro črtico. Kljub prepovedi fotografiranja naredim dva posnetka. Ne za spomin. V mislih bo slika precej bolj barvita in živa, kot jo lahko pokaže katerakoli fotografija. Za dokaz. Ko barva terena pod menoj postaja bolj rjavo rdeča, preklopim na frekvenco letališča v Cuscu.

Dober dan, »visoki« Cusco

Cusco je mesto s 400.000 prebivalci. Leži 3400 metrov visoko, v kotlini, obdani s hribi, in iz zraka je videti kot velika ponev, ki je po celotni površini posuta z malimi hiškami. V sredini ponve, med vsemi hiškami, se kot tanka zareza razteza več kot 3 kilometre (11.146 ft) dolga letalska steza. Odločim se za vizuelni prihod, ki mi omogoča, da si malo bolje ogledam okolico mesta. Drevja je zelo malo. Hribovje, ki se precej strmo vzpenja okrog mesta, je poraslo z rjavo travo, na kateri so izpisani (pokošeni) veliki napisi. Na vrsti je prvi pristanek na veliki višini. Tako visoko v šolskem krogu še nisem bil (12500 ft). Ura je 14 po lokalnem času, zunanja temperatura je 18°C. Šolski krog precej razširim, da imam dovolj časa za »stabiliziran prihod« (stablized approach), o katerem so tovarniški inštruktorji za varnost letenja toliko govorili. S polnimi zakrilci držim hitrost 85 KTS (po priročniku 80 KTS), kar znaša na tej višini več kot 100KTS (TAS). Vetra skoraj ni, zato je hitrost pri dotiku zeloooo velika. Ker je steze dovolj (dolžina je malo večja kot nadmorska višina), ne trpinčim zavor, pa se kljub temu brez posebnega truda ustavim pri odcepu. Šele zdaj se zavem, da kljub kisiku diham precej hitro. Pri taksiranju počasi zapiram dovod kisika, da ne bi doživel kakšnega presenečenja ob prehitrem preskoku na redek zrak. Letalo parkiram na robu velike, povsem prazne ploščadi. Follow se odpelje in ostanem sam. Počasi izpolnim formularje in, ko izstopim iz letala, me naenkrat prešine znani izrek Monty Pythonovih fantov: »And now something complete different!« Posadka letališča je malo zbegana. Niso me pričakovali in ne vedo postopka. Na žalost pa tudi angleško ne znajo preveč dobro, zato se sporazumemo le s težavo. Kaže, da s pomanjkanjem kisika izginjajo tudi nasmehi. K sreči vodička govori zelo dobro angleško in sem rešen. S šoferjem me odpeljeta v hotel. Na poti se še enkrat zavem, da sem za naše razmere v precej drugačnem svetu. Na prvi pogled se vidi, da ljudje živijo skromno. Ulice (razen glavne avenije) so ozke, hiške ob njih pa skromne in

stare. Na cesti je precej prometa. Prevladujejo Toyote , Mazde, Hyundayi in ostali »poševnooki« avtomobili. Cusco je izhodišče za obisk starega Inkovskega mesta Machu Picchu (izgovori se »Maču Pihču« in ne Maču Piču, ki pomeni nekaj, kar bi vsi moški želeli imeti), ki velja za eno največjih svetovnih znamenitosti, zato je v mestu veliko turistov in temu primerno veliko hotelov. Hotel, ki bo tri dni moj dom, je zelo lep. Na zunaj nič posebnega in se zato lepo vključuje v revno okolico, znotraj pa vse po evropskih standardih. Popoldan je namenjen aklimatizaciji na višino. Povsod ponujajo čaj iz kokinih listov, ki naj bi blažil težave hipoksije. Čeprav ga uživajo tudi domačini, se mi zdi, da gre bolj za psihološki oz. ritualni učinek. Nič posebnega. Proti večeru se ulije. Malo me skrbi za mojega Andija, kot sem ljubkovalno imenoval »svojega« Cirrusa, pa se spet izkaže, da se je sekiranje izplačalo (pravijo, da se 90 odstotkov stvari, za katere se sekiramo, ne zgodi, torej se je vredno sekirati), saj nevihta hitro ugasne.

V naslednji številki bom pisanje o letenju v Andih nadaljeval. Če vas zanima okus morskega prašička, srečanje z meter veliko žabo, Indijanci z otokov na jezeru Titikaka (Ritikaka), letenje skozi Venturijevo cev in zgradba lunarnega modula, ne zamudite naslednje številke revije Kopilot.

AEROPOLIS LJUBLJANA – KRIŽIŠČE PRILOŽNOSTI

Ob osrednjem slovenskem letališču bo v naslednjih desetih letih na 80 hektarjih zemljišča zraslo pravo mesto - Aeropolis Ljubljana. Gre za enega najsmelejših razvojnih projektov nacionalnega pomena, na strateško pomembnem sečišču dveh evropskih prometnih koridorjev.
Projekt Aeropolis je osrednji razvojni projekt, s katerim bo letališko podjetje Aerodrom Ljubljana, d.d. posodobilo infrastrukturo in zadostilo potrebam po hotelskih namestitvah, pisarniških prostorih, trgovskih lokalih in logistiki – dejavnostih, ki se zdijo sodobnim uporabnikom letaliških storitev samoumevne, jih pa danes na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana še ni.

RAZVOJNE FAZE

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

1. razvojna faza (7 ha)

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

2. razvojna faza (7 ha + 17 ha)

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

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

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

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

Železniška povezava bo zaokrožila novo podobo Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Javni promet bo organiziran v okviru novega komunikacijskega vozlišča, večja prometna pretočnost in dostopnost letališča pa bosta najbolj odsevala v nadaljnji širitvi logističnega centra.
PROJEKTI

Hotelsko-kongresni center

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

Poslovni center

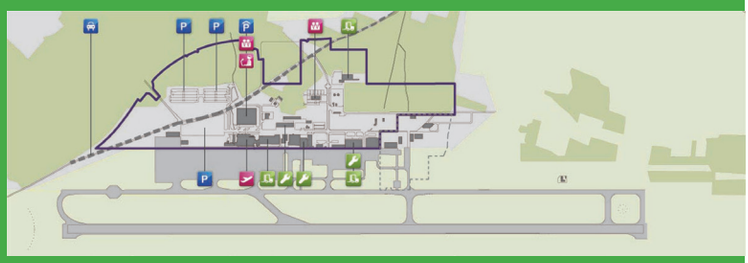
Območje poslovnega centra obsega 22.000 m2, kar ob upoštevanju prostorsko-urbanističnih pogojev pomeni zazidavo do 20.000 m2 bruto tlorisnih površin.
Poslovni center je namenjen storitvenim dejavnostim, predstavništvom in podjetjem visoke tehnologije. V pritličju bodo gostinski lokali in druga dopolnilna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

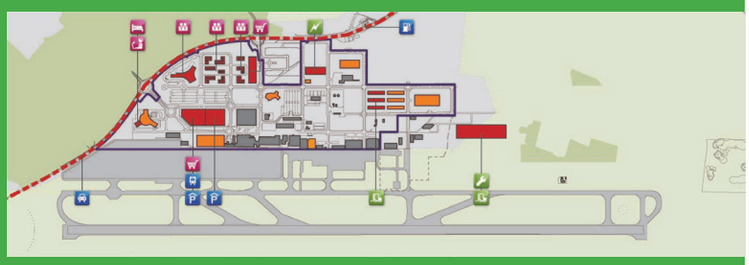
Poslovno-trgovski park

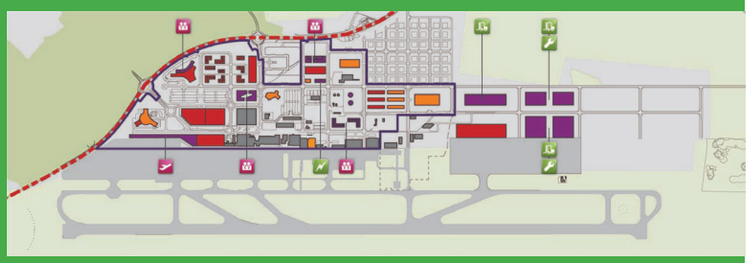
Aeropolisov poslovni park je namenjen podjetjem, ki jim dostopnost do mednarodnih prometnih povezav veliko pomeni. Zlasti, če želijo hkrati s poslovno stavbo graditi tudi svoj ugled.
Območje 50.000 m2 ob novi obvoznici bo namenjeno nizki zazidavi s kar 60 % zelenih površin, zato smo ta del Aeropolisa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

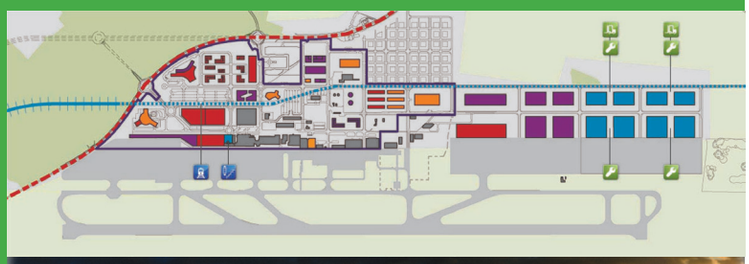
Logistični park

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









Aeropolis
LJUBLJANA

Prijava na spletu – prej na letu.

Prijava na let prek www.lju-airport.si

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

www.lju-airport.si