

VI/2012 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije



Matevž Lenarčič že drugič okoli sveta

**Najbolj pomembno je,
da zaupaš**

Zračni turizem ultralahkih

**Iz Maribora
vzdolž Jadrana
na grški Zakintos**

Po poti letala iz Romunije v Slovenijo

Orel številka 206





Cirrus

Cirrus, d.o.o. je trgovsko in proizvodno podjetje. Specializirani smo za prodajo novih in rabljenih letal, rezervnih delov in opreme za letala ter za pilotsko opremo. Zastopamo vodilne proizvajalce s področja letalstva v svetu, kot so Piper Aircraft Inc, GARMIN, Jeppesen, Michelin in ASA. Naše dolgoletne izkušnje in poslovne vezi na področju letalstva vam zagotavljajo kakovostne in konkurenčne storitve.

Cirrus, d.o.o., Trgovina, proizvodnja, storitve, Tkalska 12, SI - 3000 Celje, telefon: + 386 (0)3 428 62 30
fax: + 386 (0)3 428 62 33, VAT ID: SI88751104, e-pošta: info@cirrus.si, splet: www.cirrus.si

Kazalo

3	Uvod
4	Letalstvo združuje Evropo
6	Evropa določila pravila letenja
7	Svetovno letalsko srečanje AOPA 2012
10	Prepovedi povečujejo nevarnost v letalstvu
12	Matevž Lenarčič okoli sveta: "Najbolj pomembno je, da zaupaš"
17	Posadka za ženske rekorde
20	Administracija draži letenje
22	Zlom vzgona
24	Iz Maribora vzdolž Jadrana na grški Zakintos
28	Orel številka 206



Peter Ravnak,
predsednik
AOPA Slovenije

Uvodnik

Dolgo je že tega, kar sem sam začel svoj letalski pot, vendar se spominjam, da je bila tudi takrat strašna kriza. Pestile so nas velike finančne težave, izgubili smo slovensko tovarno letal, ni bilo več novih knjig, leteti je bilo nemogoče, saj ni bilo sredstev, pa vendar velike želje Slovencev nihče ni mogel ustaviti. Organizirali smo proizvodno dejavnost v letalskih klubih, delali smo vse živo in tako počasi, a vztrajno gradili novo, še bogatejšo bazo, ki nam je omogočila nov, še večji razcvet letalstva, ki ga do takrat še nismo poznali.

In kaj se dogaja zdaj? Spet je kriza! Tokrat ne gre samo za to, da imamo premalo denarja, ampak se soočamo tudi s strašnim pritiskom birokratskega aparata doma, kakor tudi birokracije iz tujine, za nameček pa nas daje še slabša organiziranost, saj pravega nadomestila za takratno letalsko zvezo še ni. A vendar je tu še vedno živa silna želja naših ljudi po letenju, ki premaguje vse ovire in daje našim letalcem energijo za nadaljnje delo. Izjemno dejanje Matevža Lenarčiča letos, ko je preletel ves svet, bo večno ostalo v naši zgodovini in ima mednarodni pomen, poskusi preboja v gradnji plovil v Ajdovščini in Slovenskih Konjicah, nove knjige in nove letalske šole so svetli primeri, ki kažejo, da slovensko letalstvo ne bo zamrlo, niso pa dovolj za stabilen dolgoročni razvoj, dokler se ne uredijo stvari na področju velikih igralcev, kot so naša letalska oblast in posredno večje letalske organizacije.

Kriza pa poleg negativnih učinkov deluje pozitivno na ta način, da prečisti zrna od plevla, razgali bleferje in pokaže prave junake.

O teh rečeh pišemo v naši številki Kopilota, edini slovenski letalski reviji. Ob reviji bo prvič izšla tudi priloga, ki bo koristila vsem letalcem.

Vsem letalkam in letalcem, še posebej pa junakom, ki ustvarjajo to našo revijo, želim srečno in zdravo novo leto 2013.

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:
Tehnični urednik:
Uredniški odbor:

Peter Ravnak
Miha Kuzman
Peter Marn, Vida Berglez Slana,
Matevž Lenarčič, Milena Zupančič,
Zdravko Stare, Andrej Zupan
Renata Špendal
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



MEDNARODNA PREPOZNAVNOST AOPA SLOVENIJE

Martin Robinson, podpredsednik IAOPA v Sloveniji:

Letalstvo združuje Evropo



Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije
AOPA ID: 0003

V času med 17. in 20. oktobrom je bil na naše povabilo, na obisku v Sloveniji gospod Martin Robinson, predsednik AOPA Anglije ter podpredsednik IAOPA, zadolžen za Evropo. Obisk gospoda Robinsona je bil sicer že dalj časa načrtovan, vendar pa razmere v CAA Slovenija niso dopuščale možnosti, da bi za vsako ceno na tem obisku AOPA tudi vztrajala. Gospod Robinson se je namreč želel sestati z predstavniki naših letalskih oblasti ter pristojnimi na resornem ministrstvu. Brez vsakega zadržka lahko rečemo, da je obisk gospoda Robinson v Sloveniji uspel, AOPA Slovenije pa je z njim postala tudi mednarodno bolj prepoznavna.

Bolj kot kdajkoli doslej pa smo bili tudi člani, zlasti v IO, seznanjeni s trenutnimi mednarodnimi aktivnostmi IAOPA ter njenimi prizadevanji za debirokratizacijo generalnega letalstva, kar je dokaj aktualen in obsežen problem delovanja evropskih letalskih regulatorjev, zlasti EASA (Evropske agencije za varnost v letalstvu). Gospod Martin Robinson je izraziti zagovornik in promotor procesa debirokratizacije ter v ta namen tudi kot član Svetovalnega odbora EASA koordinira obsežne aktivnosti tako v IAOPA in tudi v okviru Evropskega parlamenta in Evropske komisije. Razmere v evropskem splošnem letalstvu niso rožnate in je za to tembolj potreben pragma-

tizem pri kreiranju in izvajanju evropskih standardov v splošnem letalstvu. Razmere še zaostrejuje huda gospodarska kriza in obstaja velika verjetnost, da bo delo splošnega letalstva oteženo, če že ne onemogočeno. Sporočilo obiska gospoda Robinson je, da lahko samo s skupnim delom in tradicionalno solidarnostjo evropskih letalcev dosežemo spremembe, to pa pomeni v okviru IAOPA ter z sodelovanjem med nacionalnimi AOPA organizacijami držav članic EU ter tudi drugih držav, ki niso ali še niso članice EU. Od tod tudi interes gospoda Robinson, da se sestane s predstavniki CAA Slovenije ter predstavniki resornega ministrstva. Vse navedene predstavnike je seznanil z projektom IAOPA. Projekt se imenuje »Splošno letalstvo združuje Evropo«. Ime je sicer simbolno, je pa v njem tudi veliko resnice. AOPA organizacije so namreč prerasle zgolj interesne okvire letalcev in letalskih organizacij in dobivajo vse večji mednarodni in strokovni pomen. Navedeno pomeni, da letalstvo samo lahko največ naredi za sebe tako, da se znebi birokratskih ovir in da ob sodelovanju gospodarstva oziroma letalske industrije samo razvija tudi nove tehnične možnosti za varno letenje, kar bo pripeljalo do drugačnih in še boljših standardov ter zmanjševanja stroškov.

Gospod Robinson je nad letalsko infrastrukturo ter tradicijo slovenskega letalstva in danimi možnostmi izrazil presenečen. Pojasnil nam je, da ni pričakoval tega, kar je v Sloveniji videl, saj je mislil, da na tem področju nismo večji od kakšne Islandije. Navedeno pomeni, da moramo v Sloveniji ohranjati in razvijati to, kar imamo. Pri tem je zaželena, če že ne nujna tudi podpora civilnih letalskih oblasti, a ne v smislu še večje regulacije in birokratizacije ali s povečevanjem prispevkov. Podpora CAA je tudi v tem, da je AOPA za njih prepoznavna kot partner in strokovno združenje z mednarodno avtoriteto in znanjem, potrebnim za uveljavljanje letalskih standardov. Resen sprejem gospoda Robinson pri pristojnih predstavnikih CAA Slove-



G. Robinson (levo) na letališču Slovenske Konjice.

nija in pri predstavnikih pristojnega ministrstva Republike Slovenije je pokazal, da si CAA Slovenije želi takšnega sodelovanja – upati je le, da ne s »figo v žepu«. Resen namen bo CAA Slovenije dokazala tudi s tem, da bo pripravila ustrezne zakonske spremembe tako, da bo zakonsko opredeljena vloga naše organizacije oziroma AOPA Slovenije podobno, kot je bila do sedaj opredeljena vloga Letalske zveze Slovenije. Gospod Robinson nam je pri tem obljubil podporo ter tudi sprotno preverjanje smeri razvoja in aktivnega sodelovanja CAA Slovenije. Izrazil je aktivno pripravljenost za reševanje aktualnih problemov, kot je na primer uporaba zračnega prostora nad vojaškim poligonom Poček. Predstavniki Aerokluba Postojna in Aerodroma Portorož so gospoda Robinsona podrobno seznanili z problematiko v zvezi z vojaškim letenjem ter ekonomskimi implikacijami zaradi zapor zračnega prostora. Odraz njegovega razumevanja konkretne težave je tudi pismo, ki ga je 28. novembra poslal Vlasti Kampos Jerenec na pristojno ministrstvo. V njem se našim letalskim oblastem zahvaljuje za sprejem ter opozarja na resen problem nefleksibilne uporabe zračnega prostora, ne da bi pri tem resno sodelovali tudi predstavniki splošnega letalstva. Hkrati izraža tudi osebno pripravljenost in angažiranost ter pomoč pri reševanju tega problema.

AOPA Slovenije je po vsem zgoraj navedenem zainteresirana sodelovati v projektu »Splošno letalstvo združuje Evropo«, saj ta projekt razumemo kot pomemben prispevek k izboljševanju razmer v splošnem letalstvu. V kratkem pa bo morala AOPA Slovenije sprejeti tudi odločitve v zvezi s ponudbo, ki nam jo je dal ob obisku gospod Robinson, to pa je organizacija srečanja regionalnih organizacij ter IAOPA v Republiki Sloveniji leta 2014. Takšno srečanje je IAOPA letos organizirala na Cipru. Bistveno je, da bi AOPA Slovenije takšna organizacija zelo malo stala, saj bi vse stroške v zvezi z organizacijo nosila IAOPA ter regionalne organizacije. AOPA Slovenije bi z

takšno organizacijo pridobila še večjo prepoznavnost, hkrati pa bi bilo srečanje lahko velika promocija Slovenije, našega domačega turizma ter promocija letališke infrastrukture, ki jo imamo. IAOPA je zainteresirana tudi za sodelovanje z našo organizacijo na področju šolanja ter treninga pilotov. V zvezi s tem gospod Robinson vidi veliko priložnost, saj je imel priliko videti nekaj naših letalskih centrov, ki imajo za takšno dejavnost resnično velike možnosti in so primerljivi ter konkurenčni veliko večjim centrom po Evropi.

Organizacija obiska gospoda Martina Robinson v Sloveniji pa ni edina mednarodna aktivnost naše organizacije. Na obisku v Sloveniji je bil avgusta tudi gospod Daniel Affolter, predsednik AOPA Švice, ki nam je prinesel zanimivo in dokaj jasno sporočilo, to pa je, da si AOPA Švice želi sodelovati z nami pri večjih projektih, upoštevaje pri tem dejstvo, da Švica ni članica EU in nima svojih predstavnikov v EASA ter v Evropskem parlamentu. Švicarska AOPA je velika organizacija in smo z njo v preteklosti že dobro sodelovali. Njihovi člani radi prihajajo v Slovenijo tudi turistično. Razmisleka vredna je tudi njihova organizacija, saj so člani AOPA Švice tudi vsi prometni oziroma linijski piloti, ki v organizaciji vidijo veliko lastno podporo. Na ta način organizacija pridobi na številčnosti in je za to lahko tudi močnejša in vplivnejša. AOPA Švice je pripravljena sodelovati z nami tudi pri vzpostavitvi sistema zavarovanj v letalstvu, saj ima Švica trenutno najboljši in najbolj učinkovit sistem zavarovanj.

Vse navedeno dokazuje, da se za mednarodno prepoznavnost naše organizacije ni bati, od nas samih pa je odvisno, ali bomo znali priložnosti, ki se nam ponujajo, izkoristiti v prid boljšega položaja slovenskega splošnega letalstva. Pomanjkanje interesa ter hitrosti odzivanja na konkretne dogodke ni pot v pravo smer.

Zdravko STARE

Evropa določila pravila letenja

Mag. Peter Marn

AOPA ID: 0001

26. septembra je Jose Manuel Baroso podpisal t. i. Izvedbeno uredbo komisije (EU) št. 923/2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa. Ta uredba se je začela uporabljati 4. decembra letos in je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah EU.

S tem je rešil zadrege pristojne na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor, ki imajo že več kot deset let v planu izdajo naših pravil, saj se še vedno uporablja Pravilnik o letenju zrakoplovov iz leta 1979 in 1983.

Evropska komisija je morala v skladu z Uredbo (ES) št. 551/2004 in Uredbo (ES) št. 216/2008 sprejeti izvedbene predpise, s katerimi je sprejela ustrezne določbe o pravilih zračnega prometa, ki temeljijo na standardih in priporočenih praksah ICAO in uskladila uporabo razvrstitve – kategorizacije – zračnega prostora ICAO z namenom, da se zagotovi nemoteno izvajanje varnih in učinkovitih storitev zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.

Ta uredba velja zlasti za uporabnike zračnega prostora in zrakoplove, vključene v splošni zračni promet, ki:

- letijo v Unijo, znotraj Unije ali iz Unije;
- imajo nacionalnost in registracijske oznake države članice Unije ter letijo v katerem koli zračnem prostoru, če ne kršijo pravil, ki jih je objavila država, pristojna za ozemlje preleta.

Ta uredba velja tudi za pristojne organe držav članic, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in ustrezno osebje na zemlji, ki je vključeno v operacije zrakoplovov.

Pri tem je zanimiva uporaba pojma registracijske oznake države članice, kar pomeni, da se v sistem pravil letenja uvrstijo vsa t. i. plovila, ki nosijo oznako S5.

Ne vključuje pa ta uredba vojaških operacij in usposabljanja.

Glede na to, da bo uredba veljala vsaj nekaj časa, čeprav bo Slovenija v skladu z njenimi določili odložila uporabo uredbe do konca leta 2014, smo se v AOPA odločili, da jo natisnemo in posredujemo bralcem Kopilota. Ponovno branje nam vsem ne bo škodilo.



PALM SPRINGS, KALIFORNIJA

Svetovno letalsko srečanje AOPA 2012

Mladen Kalajzić, pilot

AOPA ID: 0052

Ko sva z ženo letos načrtovala dopust v ZDA, nisem niti pomislil, da bova obiskala tudi Svetovno letalsko srečanje AOPA 2012. Po naključju sem prebral, da je dogodek ravno v Kaliforniji, kjer sva nameravala letovati. Predlagal sem ženi, da datum potovanja prilagodiva in obiščeva veliki letalski dogodek.

Svetovno srečanje AOPA je bilo zasnovano zelo ambiciozno z nizom dogodkov v štirih dneh, tako da sem se zelo težko odločil, kaj bova obiskala. Ker nisem tipičen ljubitelj splošnega letalstva, pa tudi Američan nisem – srečanje AOPA pa je namenjeno predvsem članom – sem izbral za ogled otvoritveni letalski miting, predstavitev vo-

dilnih AOPA, v naslednjih dveh dneh pa še dve delavnici in obisk razstave letal ter opreme.

AOPA in jaz

Če ne bi bilo prijatelja Petra Ravnaka - Pikčija, se najbrž ne bi nikoli včlanil v IAOPA. Toda v času skupnega letenja me je tako navdušil, da sem izpolnil >>>



>>> prijavnico slovenske podružnice mednarodne AOPA. Kmalu sem prejel prvi izvod revije Pilot in ugotovil, da je bila včlanitev dobra odločitev. Pilot je prvi letalski časopis, ki ga berem od prve do zadnje vrstice, vključno z oglasi. Ker sem že leta in leta angažiran samo v “velikem letalstvu”, sem dojel, da sem postal profesionallec, ki je izgubil velik del navdušenja za letenje in za vse, kar gre zraven. Članstvo v IAOPA me je znova “zastrupilo” z letalstvom.

Prijava

Svetovno letalsko srečanje AOPA je bilo oglaševano že veliko časa pred izvedbo, zato sem se odločil, da se bom pravočasno prijavil, saj nisem vedel, ali ni morda število udeležencev omejeno. K prijavi je bilo treba priložiti člansko številko AOPA izkaznice. In, glej, težava. Moja slovenska izkaznica ni bila primerna. Srečanje je namenjeno v prvi vrsti članom izvirne, torej ameriške AOPA. Vsi drugi se lahko prijavijo, a je za nas dražje. Matematika ni šla skupaj. Izračunal sem, da se mi bolj splača včlaniti se v ameriško AOPA, kot plačati dražjo prijavo kot nečlan. Rečeno, storjeno. Kot novopečeni član ameriške AOPA sem imel popust pri prijavi, uvrstili pa so me tudi v „boben“, iz katerega bodo izžrebali priložnostno nagrado svetovnega srečanja – letalo Aviat Husky. To je letalski

terenec in seveda letalo, katerega lastnik bi z veseljem postal.

Palm Springs

Svetovno srečanje je letos potekalo v Palm Springsu, puščavski oazi v bližini Los Angelesa. Zanimivo mesto, ki je nastalo kot pribežališče slavnih iz Hollywooda v tridesetih letih prejšnjega stoletja, se je razvilo v prezimovališče upokojencev in turistov. Življenje se odvija le v nekaj mestnih ulicah. Ob glavni so restavracije, bari, “vroče” atrakcije, sicer pa sestavlja Palm Springs le niz načrtovanih naselij. Širše območje Palm Springsa vključuje sorodna puščavska mesteca, kot so Palm Desert, Rancho Mirage, Cathedral City in Indian Wells.

Prvi stik z mestom sem imel na letališču, ki me je navdušilo. Pravo ameriško letališče – majhno in zelo funkcionalno, brez nepotrebnih poti. Zaradi ugodnega vremena poteka večina notranjih letalskih komunikacij kar pod milim nebom. Ker sva prišla z ženo dan pred začetkom, sva imela dovolj časa za ogled kraja in poti do samega prireditvenega prostora.

Na mitingu več kot 80 plovil

Uradna otvoritev Svetovnega srečanja je bil letalski miting. Samo Američani lahko izvedejo takšen spektakel!

Nastopilo je več kot 80 različnih plovil, od LSA do Citation Mustanga, letela so tudi vojaška letala. Obiskovalci, vključno z mano, smo lahko povsem prosto hodili okoli letal in med njimi, brez vsake nervoze ali ekstremnih ukrepov varnosti. Dobro koordinirani prostovoljci so usmerjali letala in jim pomagali parkirati, nikjer ni bilo nikakršnih preprek, ograj, rumeno-rdečih trakov ali policije. In vse je minilo brez kakršnegakoli incidenta.

Ko so pristali in parkirali vsi udeleženci, so se pričeli obhodi radovednežev, fotografov, vrstila so se medsebojna spoznavanja. Ob plovilih so stali bodisi njihovi lastniki bodisi piloti najemniki (ob tovarniških plovilih). Vsi so bili zelo zgovorni in zelo prijazni. Med vsemi razstavljenimi letali so name naredila največji vtis tri letala.

King Katmai

Letalo, ki je pritegnilo mojo pozornost zaradi nenavdne geometrije kontrolnih površin, je bil King Katmai. Prvič sem videl takšno hibridno kombinacijo: klasično konfiguracijo krilo – rep in dodatno še “racmana”.

Ne gre za povsem novo letalo, ampak za zelo uspešno predelavo. Osnova je Cessna 182, toda tako predelana, da so razlike med originalom in

novim letalom zares velike. Poglavitni dodatek je „racmanova“ konstrukcija, ki omogoča neverjetno dobro upravljivost letala pri majhnih hitrostih in zmanjšuje hitrost zloma vzgona na 35 oziroma 31 vozlov, kar je odvisno od modela. V pogovoru s ponosnim lastnikom (to je že njegovo tretje letalo iste družine) sem izvedel, da racmani poleg navedenih dobrih lastnosti odpravljajo tudi problem „pretežkega nosa“ pri pristanku, ki je menda prisoten pri Cessni 182, in zmanjšujejo možnost poškodbe nosnega kolesa pri pristanku, omogočajo vzlete in pristanke s krajših vzletišč in zavoje takoj po vzletu ter izboljšujejo vidnost naprej pri zelo malih hitrostih.

Poleg racmana ima letalo tudi močnejši motor, in sicer standardno motor z 260 KM, najnovejši (pred kratkim certificiran pri FAA) pa s 300 KM. Za kar najboljši izkoristek letala so mu nekoliko podaljšali krila oziroma namestili nekoliko večje zaključke kril, celotno letalo pa tudi aerodinamično izboljšali. Posebej so pazili na aerodinamiko kotov in spoja trupa s krilom.

Za celotni projekt je odgovoren inženir Todd Peterson, ki že leta in leta genialno predeluje letala ameriških entuziastov. Na razstavi so bili prikazani le modeli, ki se od osnovnega razlikujejo po podvozju in namenu. Medtem ko je model 260 SE

zgodno letalo z izjemnimi letalnimi sposobnostmi, je Katmai avanturist, pripravljen za pristanke na raznih improviziranih stezah. Gospod Peterson je zelo skromen, toda ko pokaže fotografije terenov, kjer je pristajal in vzletal s svojim ljubljencem, opazim sijaj v njegovih očeh in jasno mi je, kolikšna strast stoji za tem zelo uspešnim projektom.

Več na: <http://www.katmai-260se.com/index.htm>

Lancair Evolution

Naslednje letalo, ki me je navdušilo, je Lancair Evolution. Model je dobro poznan med letalskimi entuziasti in o njem se je že veliko pisalo. Letalo je oblikovano s pomočjo sodobnih računalniških orodij, ki so omogočila natančno aerodinamično oblikovanje in enostavno sestavo.

Čeprav se zaradi visokih tehnologij, ki so vgrajene v letalo, ne prodaja v “kitu”, temveč tovarniško sestavljen, gre v osnovi vendarle za “samogradnjo”. Ima odlične letalne karakteristike in zelo dobro avioniko. Stane okoli 1,3 milijona dolarjev. Torej precej draga igračka. Različica z batnim motorjem je približno 300.000 dolarjev cenejša, toda po mojem mnenju za takšno konstrukcijo batni motor ni primeren.

Za bodoče lastnike se zabava začne že v sami tovarni, kjer v dveh tednih skupnega dela s tovarniškimi zaposlenimi lastnik sestavlja letalo. Po tem lastnik nadaljuje z delom sam. Lancair



Mladen pred prireditvenim prostorom Svetovnega letalskega srečanja AOPA 2012.

ocenjuje, da za celotno delo zadostuje 1500 ur in da lahko povprečno spreten lastnik pripravi letalo za letenje v letu dni.

Koncept aktivnega krilnega zavihka

Med predstavljenimi letali je moja pozornost še posebej pritegnilo letalo Cirrus s krilnimi zavihki (wingleti). Krilni zavihki podjetja Tamarack Aerospace Group so t. i. aktivni zavihki, ki že tako učinkovite lastnosti zavihkov izboljšajo s posebnimi senzorji in krilci, ki se odklanjajo glede na vpadni kot krila, hitrost in podobno. Prvi njihovi zavihki so vgrajeni na Cessno Citation CJ1, kmalu pa se pričakuje tudi

certifikacija za Cirrus SR22. Skratka, zelo zanimiva zadeva.

Drugi dan dogajanja na srečanju je bil namenjen pogovoru s predsednikom AOPA, gospodom Craigom Fullerjem ter odgovornimi uredniki revije AOPA Pilot. Pogovor je bil namenjen pregledu aktivnosti v letošnjem letu ter planu za prihodnje. Po teh pogovorih sem se udeležil delavnice na temo uporabe iPada pri letenju. Vodja delavnice, John Zimmerman, nam je predstavil ogromno število različnih aplikacij ter dodatne opreme, ki pilotom olajša letenje ter zmanjša količino papirja v kabini. Nedavno je ena največjih ameriških letalskih družb uvedla t. i. “paperless cockpit” s

pomočjo iPada. Če povzamem, je iPad zelo učinkovito orodje v kabini. Seveda se da tudi AOPA FlyQ uporabljati na iPadu. Udeležil sem se tudi zelo zanimive delavnice na različne letalske teme, od tega, kako izboljšati pristajanje, do tega, kako lažje opraviti FAA preverjanje. Udeleženci smo izbrali temo, sedli za okroglo mizo ter med seboj debatirali dokler nismo zaslišali zvonca, ko smo zamenjali mizo in debatirali na naslednjo temo. Zopet, zelo zanimiva izkušnja. Preostanek dneva sem izkoristil za pregled različnih razstavljenih letal, opreme ter drugih zanimivosti. Naj fotografije povedo svoje ...





NEKOMERCIALNA LETALSKA KOMERCIALA – RAZMISLEK PO BALONARSKI NESREČI

Prepovedi povečujejo nevarnost v letalstvu

Matevž Lenarčič, pilot

AOPA ID: 0007

www.wingsforever.com

Nekega zgodnjega avgustovskega jutra se brezskrbno peljem brez najave poleta iz Slovenskih Konjic v Ajdovščino. Celotna Evropa je bila pod vplivom anticiklona. Vremenska karta s prejšnjega večera je kazala eno samo veliko jasnino, raztegnjeno preko cele Evrope. Tudi zjutraj je bilo vreme lepo in ni povzročalo nobenih dvomov, da bo takšno tudi ostalo.

Pri Trebnjem se je vidljivost proti zahodu poslabšala, nad Ljubljanskim barjem pa je bilo na moje veliko presenečenje že precej temno. V smeri Brezovice sem v zraku na precej turobnem ozadju opazil dva balona in si mislil, da so postali frajerji precej korajžni. Nad Vrhniko so se pojavile močne turbulence in plohe dežja, zato sem za vsak primer poklical kontrolo letenja in sporočil svoje načrte. Med dvema nevihtnima celicama se je v smeri proti Črnemu vrhu nekoliko odprlo, vendar sem se raje odločil za obvoz proti Divači. Nekaj močnih nališov, nekaj sodre in premetavanja pa sem bil skozi na svetlem kmalu v Ajdovščini. Tam sem izvedel za balonarsko nesrečo, v kateri naj bi umrlo nekaj ljudi.

Komentarji, ki so sledili v naslednjih dneh, so pokazali na eni strani očitno zadovoljstvo (v smislu, saj smo vedeli) balonarskih konkurentov ter mučno izvijanje Agencije za civilno letalstvo, oboji pa so takoj na križ pribili pilota ponesrečenega balona, ki naj bi letel brez veljavne licence.

Vprašal sem se, če mi je moja pilotska licenca (ki je bila takrat slučajno veljavna) resnično rešila življenje, ko sem se odločil za obvoz preko Divače.

Zlahka bi lahko ravnal drugače, vendar je bil takrat splet okoliščin na moji strani.

Žal splet okoliščin balonarjev ni bil na njihovi strani in zgodila se je tragedija, kot so se dogajale v preteklosti in se bodo tudi v prihodnosti. Tam, kjer imamo prste vmes ljudje iz mesa in krvi, tam lahko pride do neustreznih odločitev, reakcij, ki vodijo v katastrofo, tako v letalskem prometu kot kjerkoli drugje. Absolutne varnosti nobena licenca ne more zagotoviti.

Zelo zanimivi in povedni dogodki so se zgodili v nadaljevanju zgodbe. Na Agenciji za civilno letalstvo se je zaradi pritiskov medijev in javnosti kar naenkrat pojavil interes, da se področje komercialne dejavnosti na sivem teritoriju zračnih dejavnosti, ki ne sodijo v birokratski paket prometnega in splošnega letalstva, uredi. Najprej z zahtevano licenco, ki je ni bilo mogoče pridobiti, kasneje pa so na vrat na nos prizemljili komercialne polete balonarjev, ki so jim kmalu sledili tudi jadralni padalci. Kot velikega vernika lahkega in ultralahkega letalstva me je silno prizadelo, da niso prizemljili tudi nas. Najbrž zato, ker je to z dekretom tako ali tako prepovedano, čeprav ta dejavnost pri nas na pol ilegalno tudi živi.

Z več ali manj nesmiselnimi dodatnimi pogoji, ki povečujejo obseg birokracije, so pričeli urejati balonarsko in padalsko komercialo, nas ultralajtaše, ki letimo visoko sposobna, natančno tehnično preverjena letala, vzdrževana po predpisih, pa so mirno ignorirali. Dokler nismo skočili pokonci in zahtevali svojih pravic, kot jih zahtevamo že nekaj dolgih let. Do sedaj so vsa naša prizadevanja obtičala v predalu uradnika, ki ga vsi dobro poznamo. Kaže, da čakajo na nove smrtne žrtve in morebitni medijski linč.

V sedanji ureditvi obstajata dva ključna problema:

1. Definicija komercialne dejavnosti v letalstvu je neustrezna, saj zajema kakršnokoli dejavnost, za katero se izstavi račun. To je nesmisel, saj vanj sodi tudi klubsko taksiranje, uporaba letal kot osnovnega sredstva za izdelavo različnih zračnih produktov, po drugi strani pa je izjema šolanje pilotov. Absolutno je potrebna deregulacija zapletenih postopkov v luči povečanja varnosti letalske dejavnosti in ne zgolj varovanja odgovornosti uradnikov. Dobra rešitev, ki jo že uporabljajo v nekaterih državah, je uvedba nacionalnih komercialnih licenc za balonarje, padalce, ultralahka in eksperimentalna letala, zmaje ...

2. Zastarelost in neusklajenost pravilnikov, ki urejajo letalske dejavnosti, ki ne spadajo pod promet in splošno letalstvo. Hiter razvoj letalnih naprav na ultralahkem in eksperimentalnem področju ter razvoj senzorike, ki postaja vse manjša in lažja, so odprli nove možnosti uporabe za nadzor, dokumentiranje in planiranje ter znanstvene raziskave. Ker so takšne letalne naprave ekološko veliko bolj sprejemljive, cenejše in tudi varnejše, jih je smiselno urediti na način, ki bo omogočal tovrstni razvoj. Tudi brezpilotna letala (UAV) imajo komercialne perspektive, vendar zaradi neurejenosti zakonodaje predstavlja njihova trenutna ilegala veliko nevarnost za varnost prometa.

Prepovedi ne urejajo ničesar, povečujejo pa nevarnost v letalstvu, saj se prizadeta dejavnost seli v ilegalno. Dokler bodo letala in tehnične možnosti, se bodo vedno našli ljudje – pionirji, ki bodo to uporabili.

S prihodom nove Agencije za civilno letalstvo so se pod krinko Easinih direktiv in priporočil razbohotili novi predpisi, ki so zahtevali tudi večji birokratski aparat, kar je povzročilo astronomski dvig cen za vzdrževanje in registracije plovil ter licenciranje osebja in operacij. Postopki so postali tako zapleteni, dolgotrajni, velikokrat nesmiselni in tako nesramno dragi, da si jih večina ne bo mogla več privoščiti. Rezultat bo beg v ilegalno, letenje brez veljavnih licenc, s slabo vzdrževanimi letali, brez registracij, kontroli letenja pa se ne bomo več javljali, da nas ne dobijo. To ni znanstvena fantastika, to se dogaja že danes. Povečana represija s strani inšpektorata gotovo ni odgovor na to stanje.

Država, ki prepozna letalstvo kot družbeno pomembno kategorijo (ne vem, zakaj bi bila Slovenija tukaj izjema), mora to dejavnost stimulirati, podpirati in urejati. Po domače povedano, potrebujemo subvencionirana športna javna letališča, subvencionirane osnovne pilotske licence, cenovno ugodno izobraževanje, enostavno pridobivanje novih pooblastil in enostavno, smiselno in cenovno sprejemljivo podaljševanje pridobljenih licenc in pooblastil. Izobraženi piloti, ki bodo zmogli kvalitetno vzdrževanje svojih plovil, bodo prispevali k varnosti v prometu in ne širjenje birokratskega aparata, nerealno dvigovanje cen, prepovedi in represija.

Razvoj je vedno bil in vedno bo korak pred zakonodajo. Pametne države zakonodajo hitro uredijo tako, da razvoja ne zavirajo.



MATEVŽ LENARČIČ Z ULTRALAHKIM ŽE DRUGIČ OKOLI SVETA

“Najbolj pomembno je, da zaupaš”

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

Leteti visoko in odleteti nekam daleč je zagotovo želja vsakogar, ki prične leteti. Le malokomu se izpolni tako v popolnosti, kot se je Matevžu Lenarčiču, 53-letnemu pilotu ultralahkega letala iz Rečice pri Savinji, ki je letos že drugič obletel svet. Njegov letošnji let je edinstven v svetovnem merilu in zato bi lahko rekli – pa čeprav Matevž noče tekrovati z nikomer – da je velik zmagovalec in letošnji svetovni letalski junak.

V dobrih treh mesecih oziroma 369 urah je Matevž s Pipistrelvim ultralahkim Virusom SW 914 turbo preletel 91.000 kilometrov, vseh sedem kontinentov, tri oceane, 60 držav, 120 nacionalnih parkov, šestkrat je prečil ekvator. Z dvigom nad „streho sveta“, Mont Everest, je dosegel višinski rekord enomotornega ultralahkega letala, poseben rekord pa tudi v ure in ure trajajočem letenju, tudi zelo nizko nad neizmernim oceanom. Južnega Pacifika ni v njegovi smeri z enomotornim letalom preletel še nihče doslej.

Matevž je tudi soavtor revije, ki jo držite v rokah. Vsaka številka Kopilota do sedaj (tudi tokratna) prinese kak drobec iz njegovih bogatih letalskih izkušenj. Če jih merimo v urah – sedaj jih bo imel 4000, ga sicer nekateri starejši piloti v Sloveniji prekašajo – toda njegove izkušnje so tako specifične, da so ga mediji letos družno poimenovali „ekstremni“, „avanturistični“ pilot. Njegovo potovanje okoli „edinega sveta“, ki ga je poimenoval Green Light World Flight, smo lahko od 5. januarja do 19. aprila, ko je ponovno pristal na Brniku, vsi skupaj sproti spremljali preko interneta, a je kljub temu ostalo še neskončno veliko snovi za pogovor. V hladnem, a sončnem jesenskem jutru sva se pred hangarjem letališča v Slovenskih Konjicah usedla v potrpežljivega, vzdržljivega Matevževega prijatelja Virusa, in Matevž je za bralce Kopilota pripovedoval o najbolj vznemirljivih, tudi težkih trenutkih dolgega leta in nekaterih svojih spoznanjih ob tem...

Veliko izkušenj za letalsko popotovanje si imel že iz leta 2004, ko si prvič obletel zemeljsko oblo, takrat sicer v krajši razdalji dobrih 38.000 kilometrov. Kako dolgo si se pripravljval na letošnji let?

„Dobro leto. Ogromno stvari sem moral pripraviti. Najprej sem seveda moral dobiti

modificiran avion za takšen let. Leta 2004 sem letel s Pipistrelvim Sinusom 912, tokrat smo se odločili za ravno tako Pipistrelvega Virusa. Moje želje so bile 4000 kilometrov doleta, da je zmožen leteti na višino Mont Everesta, torej na 9000 metrov, da je sposoben leteti pri temperaturah od minus 50 do plus 50 stopinj Celzija. To so precej velike zahteve in nihče ni vedel, ali so sploh uresničljive.

Drugo, kar me je zaposlovalo, je bilo pridobivanje vseh potrebnih dovoljenj za let. Pri pridobivanju dovoljenj mi je pomagalo nemško podjetje Flight Service. Posamezne države delajo ultralahkim letalom res veliko težav. Na primer za let čez Južni Pacifik mora imeti letalo vgrajeno KV (kratkovalovno postajo) s posebno anteno za pogovore na dolgi liniji. Težava je bila že v tem, kako jo sploh namontirati. A smo uspeli, vendar ni delovala. Napisali smo, da anteno imamo, ne pa, da ne deluje. Dovoljenja res niso šala. Ponekod so potrebna posebna dovoljenja, note ministrstva za zunanje zadeve, diplomatska dovoljenja. S tem je veliko dela. Vedno moraš napovedati konkretne datume z uro, a kako boš vedel za leto dni v naprej v tako negotovih vremenskih razmerah? Zato tudi ko sem že odletel, nekatere stvari še niso bile dorečene.

Tretje, na kar sem se moral dobro pripraviti, je gorivo. Letalo uporablja 95 oktanski avtomobilski bencin. Treba je bilo organizirati, da so pripeljali takšen bencin iz mest na letališča. Ponekod, na primer na otok Totegegje sredi Pacifika, ga je bilo treba pravi čas pripeljati z ladjo. Tudi na Antarktiko so ga pripeljali posebej za mene. Podobno vprašanje so tudi servisi za avion. Imel sem jih šest. Tudi zanje se je bilo treba v naprej dogovoriti. Organizirati je bilo treba tudi prenočišče in hrano. Predstavljam si, da preletiš ves Pacifik, potem pa rabiš – kako banalno – posteljo in nekaj za pojest.



Na letališču San Fernando v Buenos Airesu

Posebne priprave pa je zahteval tudi znanstveni projekt ogljičnih meritev, ki ga je vodil dr. Griša Močnik. Tudi tu je bilo veliko neznank in dodatnih usklajevanj. Tako da je bilo leto dni res bolj malo časa za vse skupaj.

V čem se tvoj Virus bistveno razlikuje od standardnega modela. Katere so poglobitve modifikacije?

Virus, v katerem sediva, je verzija SW, ki prazen tehta okoli 300 kilogramov, poln s padalom in gorivom vred pa 475. Za prelet Južnega Pacifika sem potreboval malo čez 4000 kilometrov doleta, zato smo preračunali, koliko goriva rabim za to pot in glede na to priredili krila. Krila so bila narejena na novo, tako da nimajo rezervoarjev, ampak je frontalni del predeljen s prekatom. Ves frontalni del krila je rezervoar. Vanj gre 300 litrov, še 50 litrov pa sem imel s seboj v prtljažniku. Na novo je bilo treba izumiti odzračevanje. Prtljažnik ima centralni rezervoar, kamor se stekajo vsi povratni vodi in odzračevanja, tako da ni nobenih izgub skozi standardne oddušnike. Standardni Rotaxov motor 90-12 smo zamenjali z 90-14, ki ima turbino, zato je težji. Turbino smo potrebovali zaradi dviga na 9000 metrov. Turbina ima dodan še interkuler. Nihče ni vedel, ali bo to dejansko delovalo na takšnih višinah.

Kako pa se je obnesel v preizkusih?

Samo enkrat sem imel priložnost preizkusiti motor na veliki višini, drugič pa mi kontrola letenja ni več pustila vzpona na potrebno višino. Tudi poln avion smo samo stehali, poletel pa pred potovanjem z njim nisem, saj s polnim ne bi upal pristati. Toda na poti se je odlično izkazal. Brez turbine ne bi šlo, ker bi motor z višino preveč izgubljal moč. Če dodaš turbino, do višine 5500 ali 6000 metrov, ohranja moč. Na višini čez 6000 metrov se zaradi manjšega zračnega upora turbina pregreva in jo moraš na nek način hladiti. In interkular pregrevanje turbine preprečuje.

Torej si brez težav preletel skoraj devettisočmetrski Mont Everest?

Ta del leta je bil precej stresen predvsem zaradi močnih vetrov, ki pihajo nad Himalajo v zimskih mesecih s hitrostjo 200 kilometrov na uro in več. Zato nimaš s takim aviončkom tam kaj iskat. Ta veter se šele maja pomakne nad Tibet in takrat je Himalaja dostopna za alpiniste. Tudi tokrat je bil močan veter in treba je bilo računati na srečo, da bo popustil. No, kadar popusti, je običajno tako, da udari iz doline navzgor vlaga, naredijo se oblaki in zelo hitro sneži. Časa imaš največ pol dneva. Takšna luknja se je pokazala v mojem času. Postavil sem si osebno mejo: pri hitrosti vetra

do 50 vozlov bom letel, pri močnejšem ne. Pihal je s 45 vozli in sem vzletel. Nižje je bilo precej turbulentno, na višini Everesta pa gladko, ampak kljub temu v zavetrje Everesta nisem upal, saj bi lahko bila za njim močna turbolenca.

Potemtakem si letel točno čez vrh?

Konkretno čez njega ne, pač pa okrog 100 metrov od vrha, čez Nuptse, Lotse, Južno sedlo in kakšnih 100 metrov nad Everestom, torej okrog 9000 metrov.

Kako dolgo si bil v položaju, da bi kakršnakoli okvara letala pomenila zate absolutni konec? Nekaj časa, ko si letel čez Himalajo, s tabo ni bilo zveze...

V tem delu leta je bilo precej neznank. Ena je kisikov sistem. Tisti, ki sem ga imel, je bil preizkušen do 7000 metrov. Proizvajalca sem vprašal, ali misli, da bo deloval tudi višje. Rekel je, da misli, da bo, vedel pa ni. Druga neznanka je bila, kako se bo letalo na takšni višini obnašalo, saj se območje med minimalno in maksimalno hitrostjo zelo zmanjša (tako imenovani Coffin Corner). Hitro bi lahko zdrsnil v kovit in bi se težko izvilkel. Tretja težava je bilo dovoljenje za let. Imel sem dovoljenje za letenje po Nepalju do 4000 metrov, drugega pa nisem dobil. Nepalce je nekoč okoli prinesel en Francoz, ki se je dotaknil vrha Everesta s helikopterjem, čeprav je to prepovedano. Od takrat so zelo previdni. Ker nisem imel dovoljenja, sem ugasnil vse komunikacije, tudi transponder. Ves čas sem vsaki dve minuti sicer oddajal singal preko satelitskega sistema Iridium (pozicija, višina, smer leta in hitrost), torej mojo pozicijo, je bilo ves čas možno spremljati na internetu. A v tem času smo izključili tudi internet. Oglašil sem se šele, ko sem priletel v Indijo. No, Pipistrel me je vseeno našel preko nekega ameriškega serverja.

Bil si torej v večkratnem ilegalnem položaju in skril si se pred vsemi. Kaj pa, če bi se kaj zgodilo?

Kje sem, je vedel kolega Domen Grauf in ostala ekipa (Vojko, Petra, Nataša, Andreja), ki so mi ves čas pomagali iz Ljubljane. Domen je odličen pilot, strojni inženir, star nekaj čez 30 let. Ves čas je bil za računalnikom. Ne vem, ali bi se moja pot brez njega enako dobro končala. Takrat, ko sem letel v Himalaji, pa je bila cela ekipa v Nepalju.

Domen je bil tvoj kopilot? Kdaj ti je najbolj odločilno pomagal?

Vgrajen sem imel Stormscope za merjenje razelektritev v zraku, s pomočjo

>>>



>>> katere bi videl 200 milj daleč, kje so verjetne nevihte. Ta instrument je odpovedal že prvi dan nad Afriko. Bil sem brez informacij o vremenu, slep. Domen je doma gledal satelitske in radarske slike, kjer so pač bile na voljo, in mi preko satelitskega telefona pošiljal sms sporočila. Kar nekaj etap je bilo takih, da so bile njegove informacije zame zelo pomembne. Med Cookovimi otoki sredi Pacifika in Novo Zelandijo – gre za razdaljo dobrih 3000 kilometrov – je bila čez ves ocean razpotegnjena hladna fronta. Nisem imel pojma, kako bom prišel skozi njo, okoli pa tudi nisem mogel. Pred mano je bilo 13 ur letenja. Domen je rekel, da bo štiri ali pet ur od tega letenje skozi fronto. To je vse, kar sem vedel. Oblaki so bili skozinskoz do morske gladine, sploh nisem nič videl in nisem vedel, kaj se dogaja. Medtem je Domen v Ljubljani gledal na radarju, kje je najbolj rdeče in mi govoril, kako naj letim: malo bolj levo, malo bolj desno. Za Domna je bilo to še bolj stresno kot za mene. Sekiral se je, ker v resnici ni vedel, kako je z mano, ni imel v rokah pilotske palice, da bi lahko karkoli napravil. Tudi on je – enako kot jaz – precej shujšal v času mojega potovanja. In še to: ko sem bil na drugi strani sveta, je bil z mano ponoči, podnevi pa je moral v svojo službo.

Kako pa je bilo v fronti? Praviloma nihče ne leti zanalašč v fronto, sploh ne s takšnim peresnim letalom.

Bilo je res težko in nepredvidljivo, zelo turbulentno in večji del v oblakih. Vsake toliko časa sem zapeljal direktno v kumulus, ker ga pač nisem videl.

Bi lahko bilo nevarno za konstrukcijo letala? Kakšna pa so bila dviganja in spuščanja zraka?

Samo dviganje ti ne pove kaj dosti. Imel sem merilnik za G-obremenitve, pa ga nisem mogel niti pogledati, ker nisem imel časa. Turbulence so bile takšne, da sem mislil, da avion ne bo zdržal. Česa takega nisem doživel še nikoli.

Je avion ostal v horizontalnem položaju?

Ja, ni ga obrnilo. A ga je zvijalo gor in dol, sem in tja. To je verjetno po malem pripelalo do tega, da sem v Avstraliji potreboval konkreten servis letala. Prišla sta Tomaž Avsenak iz Albatrosa in Matej Fučka iz Pipistrela in ga v štirih dneh spravila v red.

V letalske pogovore nekako ne sodi, da bi se pogovarjali o nevarnostih. Kot da moramo

vse premolčat in se delat, da je letalstvo najbolj varna stvar na svetu....

Ne, aviacija je relativno nevarna. Nimaš vedno pod seboj terena za pristat. Če letiš čez ocean, čez gore, čez puščavo pa še sploh ne. Tudi kadar letiš čez Slovenijo, ga nimaš vedno.

Toda ti zastaviš svoje lete tako, da se izrazito ne oziraš na tveganje. V klasičnem letenju, na primer potniškem, je tveganje zmanjšano na minimum...

Vsak pilot se mora zavedati, da lahko umre. Brez tega ni letenja. A tudi če letiš v Sloveniji iz Konjic v Portorož, so določena tveganja. Če letiš čez Pacifik, je tveganje večje. Ne drži, da je letenje potniških letal povsem varno, saj vidimo, nesreče se dogajajo. Tudi tam je tveganje, le da je vse vkalkulirano v razna zavarovanja in statistično gledano nevarnost ni velika. Vedno se moraš sam pri sebi odločiti, za kakšno tveganje se odločiš, ne glede na to, kje letiš. Je pa težko za nazaj reči, da si bil v smrtni nevarnosti, če pa še živiš! Težko je reči, da je avion skoraj razpadel, če pa ni. Vedno gre za občutek.

Ali si imel v teh treh mesecih večkrat občutek, da gledaš

Matevž Lenarčič, biolog, alpinist in pilot, tudi med pionirji jadranskega padalstva pri nas. Za motornega pilota se je šolal v Aeroklubu Velenje, a ni bil nikoli član aerokluba, ampak letenje zmeraj plačeval neposredno, tudi z denarjem, ki ga je zaslužil s fotografiranjem iz zraka. Do danes je izdal enajst knjig in postavil nekaj velikih razstav zračne fotografije. Načrtuje tudi knjigo o letošnjem poletu okoli sveta. Dokler ni nabavil lastnega ultralahkega letala, je letel tudi v Solinairu v Portorožu. Do danes je naletel blizu 4000 ur (z ultralahkimi dobrih 3000). Je solastnik podjetja Aerovizija za zračno snemanje.

smrti v oči?

Ko si v takšnem položaju, ne misliš na to. Ko pa premišlujem za nazaj, ja, lahko bi se končalo drugače. Ena taka točka je bila opisana fronta na Pacifiku, tudi Everest je bil takšen in v Avstraliji bi se lahko drugače končalo z letalom. Tudi v nočnem letu z letališča pri Dakarju v Senegalu takrat mi tudi ni bilo vseeno. Preveč sem bil naložen, vsi instrumenti so utrpali rdeče, ker se je motor pregreval,



Puščava Atakama v Čilu

nisem se mogel dvigniti in sem letel v temi precej časa, zagotovo eno uro zelo nizko, mogoče 1000 feeto nad morjem, da sem porabil nekaj goriva in sem se lahko dvignil. Potem v francoski Gvineji je bilo ravno tako zelo živahno zaradi vremena, prav tako med Teksasom in Kalifornijo, kjer je pihal močan nasprotni veter s hitrostjo okrog 80 vozlov na uro in so bile ubijalske turbulence. Pestro je bilo. Tudi turbolenca v Novi Zelandiji in pristanek s 40 vozli bočnega vetra. In še kaj bi se našlo.

Kako si pomagaš v takih trenutkih?

Vedno moraš kar se da dobro vse v naprej predvidet, potem pa zaupati samemu sebi, letalu, vremenu, skratka, moraš se zaneesti na to, da boš imel srečo. In biti pripravljen na postopke v sili. Američani pravijo temu “well managed risk”.

Bi odprl padalo, če bi se ti kaj zgodilo nad oceanom?

Padalo odpreš, če se ti odlomi krilo ali če se avion zlomi ali zaledeni. Drugače pa pristajaš. Ko bi pristal na vodi, bi zlezel iz aviona, aktiviral gumijasti čoln, ki sem ga imel s sabo, in čakal, da me najdejo. Lepo se sliši, ne? V Južnem Pacifiku bi najbrž precej dolgo trajalo, da bi prišli po mene, ker tam praktično ni nobenega prometa, niti tovarne

niti potniške ladje ne vozijo in še celo potniška letala ne letijo čez. To je najbolj odmaknjen prostor na svetu.

Pogovor sva pričela s tem, da si želel letalo, ki preleti v enem kosu 4000 kilometrov. Zakaj ravno toliko?

V mojih prejšnjih poletih se je izkazalo, da v nekaterih državah,

konkretno v Rusiji in Kanadi, zelo težko dobiš dovoljenje za prelet z ultralahkim letalom. Dolet 4000 kilometrov mi omogoča, da se tem državam izognem. Razdalja med Čilom na Velikonočnim otokom je dobrih 3700 km in zelo neugodni nasprotni vetrovi, pa nekaj rezerve...

Zakaj ne marajo ultralahkih?

Menijo, da so prenevarna, pre-

malo zanesljiva in da jih s tem ogrožaš. Če strmoglaviš v Atlantiku, te morajo priti rešiti in to so velikanski stroški. V resnici jih ne zanima tvoja varnost, ampak se hočejo izogniti morebitnim stroškom. Z Rusijo, na primer, sem leta 2002 celo podpisal dokument, s katerim sem se odpovedal reševanju. Kanada niti v to ni pristala. Po dolgih pogajanjih so



Virus SW 914 turbo, proizvajalec Pipistrel iz Ajdovščine

>>>

Matevž Lenarčič je drugič obletel svet – 91.000 kilometrov v 369 urah - z ultralahkim Virusom



me spustili v državo, toda čez njihov del severnega Atlantika nisem smel.

Zelo dolgo si si prizadeval tudi pridobiti dovoljenje za prelet južnega tečaja in zdaj si vendarle bil na Antarktiki. V čem je bila težava?

Tri leta sem si prizadeval pridobiti to dovoljenje. V resnici je tako, da lahko letiš na Antarktiko kadarkoli, brez potnega lista, ker je nikogaršnja dežela. Toda, če tam potrebuješ gorivo, si odvisen od tuje pomoči. Delovanje na Antarktiki ureja mednarodni dokument Antarctic Treaty, ki ga zaradi arogance naših birokratov Slovenija še vedno ni podpisala. Tudi če bi ga podpisala, bi se moral držati splošne določbe, da vse, kar na Antarktiko prineseš, moraš tudi spraviti z nje. Se pravi, da moraš imeti v naprej pripravljeno logistiko za odstranitev aviona, če bi morda kje obtičal. Če hočeš to zagotoviti, pa moraš najeti ameriško podjetje Antarctic Logistics & Expeditions, ki ima edino na svetu dovoljenje za to delo. Izračunali so, da bi takšen servis za moje letalo stal 350.000 dolarjev, k temu je treba dodati še nakup goriva, ki bi na tistem mestu stal 25.000 dolarjev za

200-litrski sod. Rabil bi vsaj štiri sode, torej še 100.000 dolarjev. Tega denarja nisem imel. Zato je južni tečaj padel v vodo, čeprav sem si tudi kot biolog vedno želel delati na Antarktiki.

... a saj si pristal na njej?

Ja, sem, a sem zelo malo videl. Pristal sem na skrajnem južnem delu Palmerjevega polotoka, ki se še šteje za Antarktiko. Letel sem čez otoka Deception in Elephant), to je vse. Časa sem imel samo en dan in pol. Več časa nisem imel zaradi vremena. Tam se nenehno vrstijo drug za drugim cikloni, ki potujejo v zahodni smeri, hkrati pihajo zelo močni vetrovi. Trije vremenski sistemi (Antarktika, morska ožina Drake, Ognjena zemlja) se

Zakaj ni bil nikoli član aerokluba Velenje? „Pravila so bila zelo omejujoča. Če sem hotel iz Velenja v Portorož, so rekli, to pa ne. Če sem hotel v 20 minut oddaljen avstrijski Gradec, ni bilo mogoče. Omejevanje človeka ubija. Vsak pilot mora v letalstvu najti določen smisel. Jaz ga vidim v fotografranju iz zraka in v potovanju. Moje letenje ni nikakršna elita. Vedno sem ga pokrival s prodajanjem posnetih fotografij.“

morajo postaviti v takšno linijo, da se naredi vremensko okno, in le dan ali dva časa je, da prideš skoz. Tako sem moral po pristanku že naslednje jutro nazaj. Če ne bi ujel te luknje, ne bi bilo več šans tisto leto. Poletje se je iztekalo, jesen in zima pa prinesejo zelo nizke temperature in viharje. Tudi nazaj grede je bilo nad Ognjeno zemljo že slabo vreme, nizkimi oblaki z zaledenitvami, tako da je bilo sploh zelo težko vrniti se na celino. Moral sem leteti tik nad morjem pri treh stopinjah nad ničlo, vlažnost je bila visoka. Letel sem na vhod Magellanovega preliva in po njem velikokrat brez zunanje vidljivosti do Punte Arenasa. To je bil tudi en tak cukrček.

Ultralahko letalo ima razne omejitve za letenje. Kako si jih zaobšel?

Zaradi modifikacij smo ga registrirali kot experimental. Čeprav so bili na letalu certificirani inštrumenti za instrumentalno letenje uradno z njim ne bi smel leteti brez zunanje vidljivosti, a sem približno tretjino poti letel IFR. Tudi nočno ne bi smel leteti, pa ni šlo drugače, kot da sem. Zagato smo zaobšli tako, da v priročnik letala nismo napisali, da je prepovedano, in računali, da kar ni prepove-

dano, je dovoljeno. No, približno tretjino vsega časa sem letel nad oceani. Do sedaj me še nihče nikjer (letel sem že v več kot 100 različnih državah) ni vprašal po dokumentih. Američani so bolj praktični, pri njih lahko letiš tudi z eksperimentalnimi letali instrumentalno, če imaš potrebno opremo in znanje.

Si prišel do kakšnega posebnega spoznanja v teh ekstremnih razmerah?

Najbolj pomembno je, da zaupaš. Brez zaupanja ne gre. Družba nas hoče naučiti, da ne smemo zaupati, da je treba vse predvideti, vse izračunati, se za vse mogoče zavarovati. A to nikamor ne pelje, to nima smisla. Zdravniku moraš zaupati, avionu moraš zaupati, otroku, ko gre v šolo, ravno tako. Ko sem imel v Namibiji odpoved motorja, sem imel hudo krizo. Moral sem leteti še čez Angolo, čez džungle centralne Afrike, čez saharsko puščavo, a nisem bil več stoodstoten v letalo. In takrat se naučiš: zaupati je potrebno brez razloga. Če iščeš argumente, to ni več zaupanje, temveč verjetje. Tu se zelo približaš religioznemu dojemanju sveta oziroma mišljenju, da je vendarle večina stvari v naprej določenih.



Cvetka Klančnik Belin je druga z desne (stoji).

Vir: Vida B. Slana

SPOMINI NA LETENJE S CVETKO KLANČNIK BELIN

Posadka za ženske rekorde

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

Med izjemne slovenske letalkin in športnic se je vpisala tudi Cvetka Klančnik Belin. Njeno življenje je bilo posvečeno letalskim dejavnostim, pri katerih se je izkazala kot padalka, jadralka, športna letalka in tudi izjemna organizatorka in povezovalka slovenskih ljubiteljev letalstva. Bila je prva ženska, ki je osvojila »zlato C« značko in tudi prva jadralka, ki so ji podelili Bloudkovo nagrado za dosežke v letalskem športu. Rodila se je 15. oktobra 1931 v Ljubljani. 17. julija 1977 se je z letalom smrtno ponesrečila v Lescah.



Ekskluziven pogled: tik pred pristankom na otočku Totegegje sredi Pacifika



>>> Njeni prvi stiki z letenjem so se začeli leta 1948, ko se je včlanila v Aeroklub Ljubljana in se uspešno udejanila kot padalka. Njen talent se je pokazal na 1. republiškem padalskem tekmovanju v Lescah, kjer je osvojila 1. mesto v ženski konkurenci in 5. mesto v skupni razvrstitvi (30 tekmovalcev). V naslednjih letih je bila tudi učiteljica padalstva.

Motorno letenje jo je učil Zvonko Pelikan in 1950. leta je naredila izpit za športno pilotko. Naletela je 221 ur in opravila 1027 letov.

Izobraževanje in učenje letenja je nadaljevala v ZJC Vršču, kjer je tudi kot motorni pilot v aerozapregi vlekla jadralna letala na jadranja. Kmalu se je tudi sama vključila med jadralne letalce in pokazala svoj talent za jadranje in ljubezen do letenja. Pri 24 urah letenja je osvojila pogoje za »srebno C« značko in 5. septembra 1952 postavila prvi državni rekord v prostem preletu. Za vrhunske dosežke in neumorno delovanje na področju letalske dejavnosti jo je leta 1958 Letalska zveza Jugoslavije odlikovala z zlato medaljo Franja Kluza in dve leti kasneje še z državnim odlikovanjem.

Uspehi v letalstvu so se vrstili od leta 1953 do 1959. Dosegala je rekorde v enosedu in v dvosedu. Osvojila je 26 državnih in dva svetovna rekorda. Sodelovala je tudi na prvenstvih Poljske in prvenstvih v posameznih mestih bivše Jugoslavije. V jadralnem letenju je dosegla 27 jugoslovanskih ženskih rekordov in dva svetovna rekorda, in sicer leta 1956 v hitrostnem preletu

200-kilometrskega trikotnika v enosednem jadralnem letalu s povprečno hitrostjo 15 m/s (54 kilometrov na uro) in leta 1958 100-kilometrskega trikotnika v dvosedežnem jadralnem letalu skupaj s Silvo Trauner s povprečno kitrostjo 23,728 m/s (85,42 km/uro). Leta 1960 je osvojila »zlato C« značko z dvema diamantom. V zraku je preživela 1130 jadralnih ur v 2921 poletih in preletela 13.672 km.

Njeni dosežki so podani v tabeli, ki je dostopna na internetni povezavi: http://www.opensoaring.com/Krila_slavnih/krila_slavnih.html

Na vrhuncu športne kariere se je umaknila kot aktivna športnica in ustvarila družino. Ves čas pa je bila v stiku z letalci in sledila razvoju in spremembam v letalstvu. Po 13 letih se je leta 1973 ponovno vrnila med aktivne letalce zaradi vzpodbude in prigovarjanja učencev, prijateljev in kolegov. Tako je v letalski šoli Beograd obnovila letalska dovoljenja in se vključila v Letalski klub Novo Mesto. Ponovno se je udeleževala državnih prvenstev in postavljala državne rekorde.

Cvetko Klančnik Belin sem osebno spoznala leta 1973 na I. zboru žensk letalk Jugoslavije ob praznovanju dneva letalstva Jugoslavije 19. in 20. maja v Beogradu. V Beogradu smo se zbrale ženske letalke – padalke, jadralke in motorne pilotke v počastitev 25. obletnice obstoja Letalske zveze Jugoslavije. Bile smo gostje Zveznega odbora LZ Jugoslavije, komandanta

vojaškega letalskega generala Čurgusa.

Iz Slovenije se nas je srečanja udeležilo 21 letalk, povezovalje in potovanje v Beograd je vodila Cvetka. Skupaj nas je bilo 105 udeleženk. Cvetka me je pritegnila s svojo močno voljo, entuziazmom in prijaznostjo. Med nami je obujala spomine, nam pripovedovala o svojih doživljajih iz časa šolanja in tekmovanj. Njeno pripovedovanje je bilo vedno zanimivo in duhovito.

Skupaj smo si ogledale raketni center in prikaz letenja v Batajnici. Obiskale smo tudi letalski muzej, grobove naših prvih letalcev Edvarda Rusjana in Mihajla Petrovića. Največje presenečenje in veselje smo doživele na športnem letališču Lisičji Jarak, kjer smo dobile cvetje, nekatere pa so tudi poletele z najnovejšimi letali.

Za udeležbo Slovenk na srečanju žensk v Beogradu se je Cvetka aktivno angažirala, poiskala vse letalke, tudi tiste, ki niso bile aktivne. Borila se je za priznanje žensk v letalstvu in družbi. Želela je, da nas je čim več, da nas poveže, združi in omogoči medsebojno spoznavanje ter navezovanje stikov ter izmenjavo izkušenj. To srečanje nam je ostalo v spominu z veliko lepimi občutji in doživetji.

Naslednje leto je Cvetka izbirala »kopilotko«. Bila sem izbrana za spremljevalko v posadki dvoseda za doseganje novih rekordov. Sodelovali sva na slovenski akciji za doseg visoke kvalitete v jadralnem letenju v Lescah, ki je trajala od 15. maja do 2. junija 1974. Izboljšali sva 8 državnih rekordov:

Prosti let – 153 km; Lesce – Zagreb
Ciljni let – 153 km; Lesce – Zagreb
Ciljni let s povratkom – 166 km, Lesce – Celje – Lesce
Relativna višina – 2.480 m, Lesce
Absolutna višina – 2.980 m, Lesce
Ciljni let s povratkom – 234 km, Lesce – Maribor – Lesce
Prosti let – 204 km, Lesce – Maribor – Novo mesto
Ciljni let – 204 km, Lesce – Maribor – Novo mesto

Vsi leti s Cvetko Klančnik Belin so bili nepozabni in vsak let posebej edinstven. Vedno je bila nasmejana, polna elana, poguma ter predana letenju, z izrednim občutkom za vodenje letala. Vsak dan je prinesel kaj novega. Pred letom sva si naloge porazdelili, tako da med letom ni prihajalo do različnih mnenj ali konfliktov. Čeprav je bilo vreme precej muhasto, sva vsak dan startali. Nikoli ni pokazala strahu ali neodločnosti. Letenje z njo je bilo prijetno, saj sva se kljub resnim ciljem tudi zabavali, vmes pa me je seznanjala s svojimi izkušnjami, ki jih ni bilo malo. Njeni nasveti in znanje so mi kasneje velikokrat pomagali pri jadranju.

Najbolj mi je ostal v spominu let Lesce-Zagreb. Imeli sva izredno srečo, da sva ujeli termiko pred prihajajočo fronto. Pred nama se je odpirala cesta, ki so jo zaznamovale ravne baze hitro nastajajočih kumulusov, za nama pa so se že dvigali kongestusi visoko v nebo. Nevihta se nama je od zadaj hitro približevala, zato sva morali razmišljati o pristanku. Ker so dviganja postajala bolj in bolj šibka, sva se odločili pristati v Zagrebu, kjer sva doživeli lep in navdušujoč sprejem.

Cvetka Klančnik Belin se je borila za letalski vrhunski šport. Zavedala se je, da je veliko perspektivnih letalcev, vendar nimajo ustreznih pogojev, odvisni so sami od sebe in lastne volje pri vztrajanju do letenja. Borila se je za priznanje tega športa in za enakovrednost žensk tekmovalk. Verjela je, da bi morali obstajati večja in bolje organizirana enotnost in povezava v celotnem jugoslovanskem prostoru z jasnimi in trajnimi koncepti, s katerimi bi bilo možno doseči njeno večjo pozornost in pomoč. Pravzaprav so taka merila še vedno aktualna, tokrat v okviru Slovenije.



Cvetka Klančnik Belin in Vida Berglez Slana.

Vir: Vida B. Slana

Literatura:
(1974). Zbor letalk Jugoslavije. Krila, št. 2, leto IV, maj-junij.
(1974). XII. Slovensko prvenstvo. Krila, št. 4, leto IV, julij-avg.
(1976). Cvetka Klančnik – Belin. Krila, št. 2, leto VI, marec-april.
http://www.opensoaring.com/Krila_slavnih/krila_slavnih.html
<http://www.rtv slo.si/radioprvi/novica/4928>

Ob vsej letalski aktivnosti je sodelovala tudi pri letalski reviji Krila z mnogimi članki, kjer je obveščala o aktivnostih športnega letenja, o zgodovini in tekmovalnih rezultatih s svetovnih tekmovanj.

Žal se je njena pot končala tam, kjer je bilo njeno srce – na letališču. Vedno se je bom spominjala kot topel sončni žarek, ki je žarel in osvetljeval vse naokoli sebe.



Slika: Cvetka Klančnik Belin in Vida Berglez Slana v letalu Blanik na letališču Lesce pred poletanjem.

Vir: Vida B. Slana



Andrej Zupan, športni pilot
AOPA ID: 0004

KAKO ZMANJŠATI STROŠKE ZA PILOTA – LASTNIKA

Administracija draži letenje

Letenje ni poceni. Ko sem se začel soočati z naraščajočimi stroški, sem analiziral, kam gre največ denarja. Če izvezem nakup letala, so glavni izdatki za zavarovanje, letne preglede, podaljšanje plovnosti in parkiranje.

Zavarovanje

Pred nekaj leti se je močno podražilo **obvezno zavarovanje** letala in vsakega sedeža posebej. AOPA se je kar dobro angažirala in cene smo uspeli precej znižati. To je omogočil ustrezen dogovor z zavarovalnico Triglav, ki so ji potem sledile še druge. Tukaj bi dodal še eno, morda manj pojasnjeno zadevo. Obvezno zavarovanje je določila uredba EU v znesku SDR-ov. En (1) SDR je vrednost mešanice valut in je vreden približno en evro. Največji znesek je zavarovanje proti tretjim osebam, potnikom in prtljagi. Pred uredbo EU to ni bilo urejeno, kar je v primeru smrti pilota in potnikov pomenilo tožbe naslednikov potnikov za velike stroške, ki so lahko uničili pilotovo družino. To zavarovanje sicer pomeni, da dobijo svojci ponesrečencev izplačane kar velike zneske in niso več možne naknadne tožbe. Razen v primeru ugotovljene pilotove napake, ko se zavarovalnine izplačajo, a ni omejitve glede tožb.

Seveda je tu potem še kasko zavarovanje, ki pa se zelo razlikuje od zavarovalnice do zavarovalnice.

Še en razlog več za dobro pripravo leta, pregledov dokumentov ...

Letni pregledi

O tem sem pisal že v naši reviji decembra 2009. Še enkrat bi rad povedal, da mnogo del pri letnem pregledu lahko naredi pilot, lastnik ali ustrezno zadolžen član kluba za klubsko letalo. Menda sva trenutno samo dva, ki sva se lotila tega posla. Moram pa povedati, da je dejansko nekaj dela predvsem z dokumentacijo. Kar se tiče pregledov, je po predpisanih „checkih“ za letni pregled večina takšnih, ki jih naredi pilot sam brez velikih tehničnih znanj. Bistveno pri tem je, da vse ostale „checke“ naredi pooblaščen oseba ali pooblaščen servis.

Torej: dokumentacijo in enostavne (so opisani) preglede lahko izvaja pilot sam, ostalo pa z delovnim nalogom naroči pri ustreznem servisu.

Podaljšanje plovnosti

Težava je nastala v letu 2011 z uvedbo nove tarife za različna opravila Agencije za civilno letalstvo. Podaljšanje plovnosti se je za letalo tipa Piper Cherokee ali Warrior, Cessna 172 podražilo skoraj za 10-krat (s 30 na 290 evrov). AOPA se je poskušala lotiti tega problema, a brez velikega uspeha. Cena je bila utemeljena z dvema obiskoma pilota v CAA in dvema obiskoma inšpektorja pri letalu. Menim, da je potrebno ločiti takso, ki se plačujejo državi za podobne zadeve, in delo, ki ga ima CAA s posameznim lastnikom. Če nekdo potrebuje dva obiska inšpektorja in dva obiska CAA-ja, naj to plača. Če pa ima lastnik urejeno dokumentacijo, ni potreben prav noben obisk.

Obstaja pa še ena težava. Ko sem pripeljal letalo iz tujine, je temeljiti pregled AD notesa opravil inšpektor za export cerificat. Ko sem ga spravil v naš register, je pregledal vso dokumentacijo naš inšpektor. Ko se je zamenjal naš inšpektor, je vso dokumentacijo ponovno pregledal novi inšpektor itd. To ni malo dela za nekoliko starejše letalo, saj je treba slediti vse AD note, vse servisne biltene itd., ki pa jih v zadnjem obdobju skoraj ni več. Tudi tu bi morala AOPA ponovno stopiti v stik s CAA, da pokusimo urediti zadeve.

Parkiranje

Parkiranje je precej odvisno od lastnika letališča. Če je lastnik letalski klub, verjetno ni težav. Na drugih letališčih pa je drugače. Nastajajo stroški, ki jih je treba na nek način poravnati. Priporočam predvsem sodelovanje pilotov in lastnika letališča. Lastniki ali člani klubov lahko z lastnim delom precej znižajo stroške. Delno pa je tudi tukaj kriva zakonodaja oz. razne stroge uredbe EU (npr. o gasilcih), kjer bi tudi lahko skupaj s CAA kaj poenostavili.

Omenil bi še, da na poenostavljanju zakonodaje dela tudi IAOPA skupaj z EASA z željo, da bi skupaj omogočili razvoj splošnega letalstva (GA), ki je prav tako sedaj v krizi.

Če sem kaj zgrešil ali kaj narobe interpretiral, se opravičujem v naprej in bom v naslednji izdaji naše revije Kopilot tudi ustrezno popravil.

Zavarovanje zrakoplovov

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

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

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

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

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

Zavarovanje odgovornosti do potnikov

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

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

Zavarovanje prevozniske odgovornosti do tovora

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

Kasko zavarovanje zrakoplovov

Zavarovalnica s kasko zavarovanjem krije fizično izgubo ali poškodbo, ki nastane na zavarovanem zrakoplovu, 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 izposajo.

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



Zavarovalnica Triglav, d.d.

triglav

www.triglav.si



ALI ŠE VEMO VSE O AERODINAMIKI

Zlom vzgona

Igor Zrinski
FI(A), FI(H), akro(A)

Kaj pa je lahko novega v poglavju o zlomu vzgona? Nič, tema je že precej stara in dodobra razdelana, saj je bila v centru pozornosti v 60. letih. Pa vendar obstaja razlog, zaradi katerega se mi zdi vredno o tej temi ponoviti nekaj stvari.

Precej časa so »motorne sekcije« v Sloveniji bazirale na Utvah, Cessnah, Super-Cubih, Warriorjih in Tomahawkih. Vsa ta letala imajo svoje korenine ravno tam, v 60. letih, ko se je uglajenim karakteristikam ob zlomu vzgona posvečalo zelo veliko pozornosti. V tistih letih so se pojavili prvi "racmani", ki so jih oglaševali ravno z njihovo absolutno odpornostjo na zlom vzgona.

Struktura majhnih letal pa se je v zadnjem času precej spre-

menila. Od visoko sposobnih prodornih letal z visoko krilno obremenitvijo, kot je Cirrus, do necertificiranih, a aerodinamično zelo učinkovitih ultralahkih letal. Danes ni v ospredju odpustljivost letala za pilotske napake, ampak zmogljivost. Še več, pri optimiranju zmogljivosti najbolj trpi ravno odpustljivost. Vprašanje je torej: Koliko znanja o zlomu vzgona še imamo, ko pa ga dolga leta v naročju pohlevnih letal sploh nismo potrebovali?

Vpliv tlorisne oblike krila

Ko na predavanjih za osnovno licenco zaradi majhnega števila ur, ki je na voljo za aerodinamiko, divjamo skozi snov, se po naših učnih programih pojav zloma vzgona zmeraj razlaga na profilu krila, torej v 2-dimenzionalnem toku. Vplivi tlorisne oblike in drugih parametrov krila so tu in tam celo omenjeni. Če ob tem upoštevamo, da kandidat sčasoma pozablja snov s predavanj, te postranske omembe najhitreje izginejo iz spomina.

S tem delamo krivico, ker je na obnašanje letala vpliv tlorisne oblike precej večji kot pa vpliv profila samega.

Porazdelitev vzgona po razpetini krila kar sama teži k eliptični obliki. Ker tlorisna oblika krila običajno ni eliptična, bi lahko rekli, da prihaja do nekih presežkov in primanjkljajev površine krila. Za lažjo predstavo narišimo krilo eliptične tlorisne oblike, čez njega pa najprej pravokotno, nato pa še trapezno krilo z enako razpetino in površino. Povsod tam, kjer bo tetiva krajša od tetive na eliptičnem krilu, imamo primanjkljaj površine. Kjer je ta primanjkljaj največji, bo najprej prišlo do zloma vzgona. (Slika 1)

Pri pravokotnih krilih je primanjkljaj največji v korenu, zato se tam zračni tok najprej odtrga. To je razlog, da pravokotno krilo ne potrebuje geometrijskega zvitja, da bi se preprečilo odtrganje toka v območju krilc in s tem izgubila krmarljivost.

Pri trapeznih krilih je drugače. Glede na zožitev tetive (razmerje med tetivo na koncu krila in tetivo v korenu krila) pride do največjega primanjkljaja nekoliko vstran od trupa. Najhuje je ravno pri močnih zožitvah, kjer tetiva na koncu predstavlja le 25–30 % tetive v korenu. Ta krila izkazujejo največji primanjkljaj ravno v področju krilc. Začetek zloma vzgona bo tako hkrati pomenil, da letalo ne uboga komand po nagibu, možno je celo suvanje palice. Letalo Aero-3 je imelo točno tako krilo in precej črno statistiko ravno zaradi tega, dokler ga niso nekoliko popravili z geometrijskim zvitjem. S tem je sicer aerodinamično dobro krilo izgubilo del zmogljivosti.

Če pride do odtrganja toka najprej v območju krilc, obstaja tudi dodatna možnost, da zaradi bočnega drsenja nastopi odtrganje na eni polovici krila nekoliko prej kot na drugi. Posledica tega je nesimpatični, živahni padec na krilo, ki se ob neustreznem pilotiranju lahko razvije v sveder. Vse

to nam prinašajo aerodinamično učinkovitejša krila.

Pravi obraz zloma vzgona

Le kdo se je spomnil besede »zlom« vzgona? Saj smo je vsi navajeni, a slabost tega izraza je, da nam nehote vsiljuje prispodobo nečesa nenadnega, drastičnega, nepopravljivega. Nič od tega pa za »zlom« vzgona ne drži.

- Zlom vzgona je predvidljiv.
- Zlom vzgona je postopen.
- Zlom vzgona je razen na premajhni višini neškodljiv.
- Zlom vzgona preneha takoj, ko se vpadni kot zmanjša.

A to je le fizika. Letalo pilotira živ človek, ki se zmeraj ukvarja s stvarjo, ki se mu tisti hip zdi najbolj pomembna, z vsem ostalim pa zgolj toliko, kot mu ostane časa. Razvoj dogodkov v nekem trenutku lahko povzroči, da človek gladko spregleda celo paletu opozoril in predznakov. In potem je kriv zlom vzgona ...

Zelo pogosto pri zlomu vzgona dajemo poudarek na neprave kazalce:

Zelo nas moti, če letalo ob zlomu vzgona pade na eno stran. V glavnem reagiramo s sunkovito »kontra palico«. Tukaj gre zgolj za naš ego. Enostavno ne maramo, da letalo dela nekaj po svoje. To nam daje zelo slab občutek in posledica je refleksna reakcija.

Prava nevarnost je velika hitrost spuščanja, ki nastane v prevlečenem letu. Ker se letalo ni nagnilo na krilo in nos ostaja nekako blizu horizonta, sploh nismo pozorni, da letalo drvi proti tlem. Med šolanjem za pooblastilo za akrobatsko letenje v prvi vaji pokažem prevlečeni let in vsakemu kandidatu močno odleže, ker ga »akrobacki avjon« kljub pričakovanju ne prevrne na glavo, ampak z blagim guganjem in drhtenjem leti naravnost. Hkrati pa nihče od njih sploh ne opazi, da nam variometer začne kazati tudi 20m/s spuščanja. Ljudje, 20 metrov na sekundo!!! To je 72 km/h navpično dol! Kaj je nauk? V prvem primeru letalu izgubi znatno manj višine kot v drugem, preden spet leti normalno.

Dodatni problem je, da v te pogoje zaidemo zmeraj samo v kombinaciji. Zelo verjetna problematična kombinacija je odpoved motorja v začetnem vzpenjanju do 1. zavoja. Hote ali ne, v prvem trenutku pogledamo, kaj je narobe z motorjem. S tem že izgubljam čas. Le dobro šolanje in dovolj pogosto razmišljanje o takem dogodku nam zagotovi refleksni – pravočasni pomik palice oz. volana naprej. Če tega ne naredimo, stvari sprva niti ne izgledajo slabo, letalo celo samo od sebe rahlo spusti nos. Ravno to nam zamegli potrebo po takojšnji reakciji. Ampak ker smo v vzpenjanju, hitrost ob izgubi vlečne sile hitro pade, vzgona bo manj in letalo se začne gibati proti tlom. Nos je na horizontu, zato bo vpadni kot velik. Mi ne moremo videti, kam se letalo zares giblje, zmeraj pa si želimo verjeti, da se giblje tja, kamor je usmerjen nos letala. Pri majhnih hitrostih to ni res. (Slika 2)

Najslabša glede tega so ultralahka letala z močnimi motorji, ki po vzletu pri razmeroma majhnih hitrostih letenja omogočajo zelo strme kote vzpenjanja.

Pri odpovedi motorja »palica naprej« še zdaleč ni potrebna samo zato, da zagotovimo pot »po hribu navzdol« in s tem hitrost, ampak da zmanjšamo inducirani upor in preprečimo

velike vpadne kote, ki povzročajo širjenje področja z odtrganim tokom in izgubo krmarljivosti. Dva pilota, ki sta doživela odpoved motorja pred prvim zavojem, sta mi v prvih trenutkih po »pristaniku« povedala, da letalo »ni ubogalo«. Se ujema, bi lahko dodali, na kritičnih vpadnih kotih letalo nima veliko posluha za naše želje.

»Drugi režim«

Poteg palice povzroči dvig nosu letala in hkrati prehod v vzpenjanje, kajne? Hm, ne zmeraj. Pri počasnem letenju blizu minimalne hitrosti se letalo obnaša nekoliko drugače. Poteg palice bo sicer povzročil dvig nosu letala, a ker se s tem močno poveča upor, letalo preide v spuščanje. In nasprotno, palico moramo popustiti naprej, da zmanjšamo spuščanje. Ne zveni povsem logično, saj so nam o tem pripovedovali samo pri zaustavitvi svedra. Pa je, manjka nam le praktičnih izkušenj, saj tako obnašanje letalo izkazuje samo, ko smo zelo blizu minimalne hitrosti. Namenoma lahko do tega pridemo samo z zelo natančnim pilotiranjem.

Vzrok za tako obnašanje je inducirani upor. To je tisti upor, ki se »narobe« obnaša. To je tisti, ki je večji, če letimo počasi. Pa ne samo on. Precej prispeva tudi širjenje področja z odtrganim tokom po razpetini.

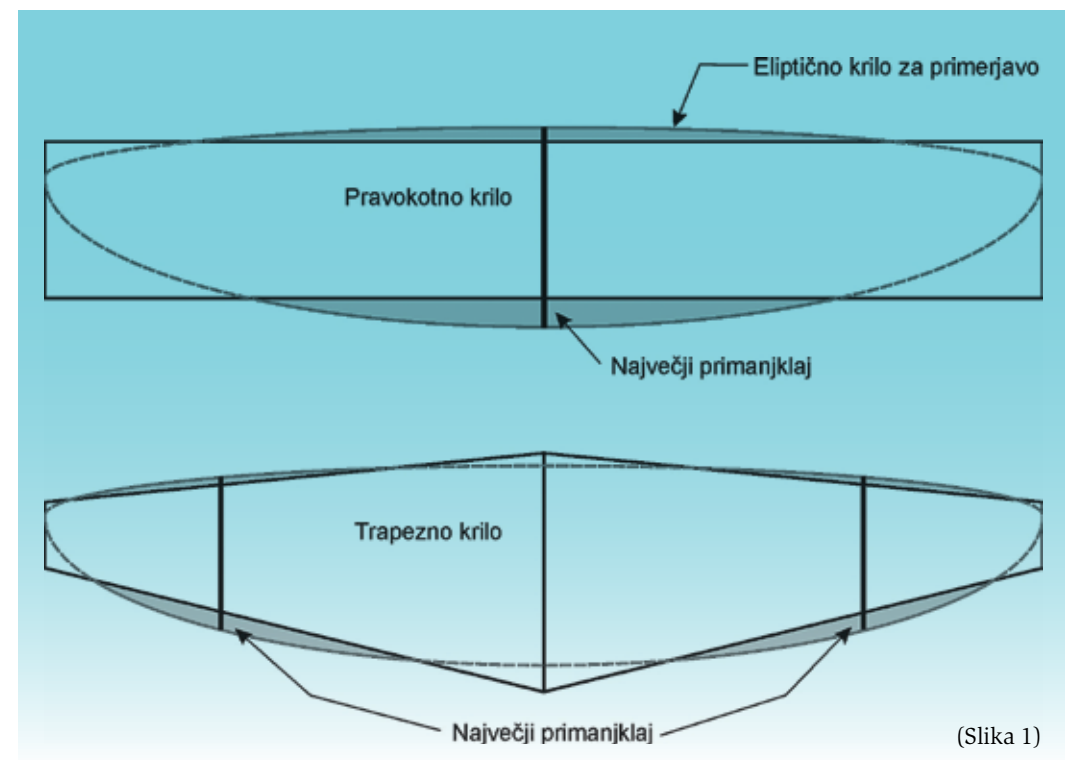
Potrebno je povedati, da je z letalom mogoče še zmeraj leteti, čeprav je tok zraka po znatnem delu krila že odtrgan. Drži, da je upora ogromno in da najbrž tudi polna moč ne bo dovolj za horizontalni let. Dodatni podatek je, da po preseganju kritičnega vpadnega kota vzgon pade največ za 40 %. Preostanek še zmeraj deluje.

Pa vendar drugi režim ni ravno uporaben, zato: »Palico naprej in ven iz njega!« Je pa del obnašanja vsakega letala, zato nas prav preveč ne sme presenečati.

Povzetek

Nazadnje moramo dodati še popravek. Ves čas omenjamo minimalno hitrost, a zgolj zaradi lažje razlage. Zlom vzgona je bolj povezan z vlečenjem palice kot s hitrostjo, zato do zloma vzgona lahko pride pri različnih hitrostih in položajih. Bolj natančno: z vlečenjem palice in položajem težišča. Bolj kot je težišče zadaj, manj vlečenja palice potrebujemo, da bomo zlom vzgona dosegli.

Čeprav se letala med seboj različno obnašajo ob zlomu vzgona, se bomo s temi razlikami v času šolanja seznanili. Zlom vzgona postane nevaren samo, če nanj in na njegove učinke pozabimo.





Iz Maribora vzdolž Jadrana na grški Zakintos

**Matthias
Gorjup,
pilot**
AOPA ID: 0077

V Letalskem centru Maribor (www.lcm.si) deluje sekcija ultralahkega letenja od leta 2007. Po začetnem spoznavanju Slovenije, hrvaške obale in madžarske ravnine je v sekciji dozorelo prepričanje da gremo malo dlje ... Po poletih na Malto in Korziko v letu 2010 smo sklenili, da leta 2011 'pade' Grčija. Najprej se je na polet do Aten s Stingom TL2000 S5-PEC odpravil naš upravnik Danilo Kovač, mi pa smo sklenili, da opravimo polet v formaciji dveh ultralahkih letal TL2000 Sting, z oznakama S5-PEC in S5-PEA, na grški otok Zakintos. Ekipo smo sestavljali Darko Šuštar in Matija Gorjup, oba učitelja letenja, ter Viljem Očko in Matej Žunkovič, lastnika licence za ultralahka letala.



Ekipa Zakintos 2011 – Matej / Matija / Viljem / Darko.

Obe letali poganja motor Rotax 912ULS, opremljeni sta z dodatnimi rezervoarji za gorivo v krilih, kar nanese skupaj 100 l goriva, z reševalnim padalom ... in seveda reševalnimi jopiči. Polni rezervoarji zadoščajo za varnih 5 ur letenja in tako smo tudi preračunali našo pot. Predvidna maršruta je bila: Maribor – Dubrovnik – Krk – Zakintos. Dobrih 600 NM in glede na načrt poleta bi to pomenilo ETE 6 ur 30 minut letenja. Za celotno pot smo predvideli in si doma izbrili tri dni, dan za polet tja, počitek in dan za polet nazaj. V grškem AIP-ju smo ugotovili, da se je potrebno za pristanek na Krku (LGKR) in Zakintosu (LGZA) najaviti vsaj 48 ur pred prihodom in dobiti potrditev, da bo zagotovljeno parkirno mesto na GA platformi. Tako smo kljub malo negotovi vremenski napovedi poslali najavo prihoda in tudi dobili potrditev, da lahko priletimo na Krk in Zakintos. Jasno, to vse naredimo preko e-pošte in telefona, dobimo dovoljenje in FP oddamo preko elektronskega sistema www.homebriefing.com. Vreme spremljamo že 14 dni, zadnjih nekaj dni pa zelo intenzivno. Kaže, da bo vzdržalo, vsaj da pridemo do morja, potem naj bi bilo vse do Grčije CAVOK. Predviden zbor je bil v petek, 15. julija, ob 06:30 in odhod iz LJMB ob 08:00 'sharp', vendar ... Stanje zjutraj na letališču ... vreme ena sama kislina, Pohorje 'zabito', proti hrvaški le za odtenek bolje. Vreme nekako ni hotelo sodelovati. Po opravljenih carinskih formalnostih na LJMB smo tako šele ob 10:15 LT poleteli proti Dubrovniku. Nizka oblačnost nas je spremljala vse do Plitvic, kjer se je vreme začelo popravljati. Na obalo smo prišli pri Splitu, ki je bil zavrt v čudne koprenaste oblake, ki so bili posledica požarov na Braču. Preleteli smo ga na 3000 ft, ter takoj zavili proti Braču in naprej Hvaru.



S5PEA Hvar – južni del otoka.

Nad hrvaškimi otoki in morjem je vedno lepo leteti in hitro smo bili nad Korčulo, kjer smo se že začeli pripravljati na pristanek v Dubrovniku. Kontrolor letenja na LDDU je bil zelo prijazen in točno po treh urah letenja smo pristali brez težav, saj je MD-80, ki bi nam lahko povzročil kake neprijetne turbulence, moral počakati na nas. Pilot MD-80 ni bil ravno vesel, ko je videl, zakaj je čakal, kot smo lahko slišali po radijski zvezi. Je pa res, da je nas bilo več ...



Dubrovnik LDDU GA-parking.

Po plačilu obveznosti in polnjenju rezervoarjev smo poleteli naprej, mimo Črne gore ter na točki PETAK vstopili v albanski zračni prostor. Polet ob albanski obali je minil mirno in s kontrolo letenja v Tirani smo se slišali zelo poredko. Bili so zelo prijazni. Kar nas je presenetilo na albanski obali, je bila odsotnost vsakega turizma. Če sta bili hrvaška in črnogorska obala preplavljeni s turističnimi objekti in plovili, je bilo moč pričetek albanske obale prepoznati že od daleč. Takorekoč nobenih hotelov, v morju nobenih plovil, obala prazna. Neverjetno, da kaj takšnega še obstaja.

Pred mestom Vlore smo nato zavili naravnost proti Krku, ki je bil naša naslednja destinacija. Leteli smo nad čudovitim narodnim parkom Llogara.



LGKR Krk finale RWY 35.

Kar se tiče 'handlinga', so bili Grki zelo hitri – z Matijo sva dobila osebno spremstvo dveh prijaznih dam, kar je pomenilo, da sva dobila prevoz in vodenje po pisarnah in sva lahko plačilo taks in papirje uredila zelo hitro, medtem pa sta Darko in Vili natankala letali. Po slabi uri smo bili pripravljeni za nadaljevanje proti LGZA. Let nad Jonskim morjem in ob otokih Ithaki in Kefalonija je bil miren, saj se je dan že prevešal v večer.

Albanska obala iz zraka.

Predvsem zaradi goriva, saj na Zakintosu nimajo goriva za nas. To je pomenilo tudi dviganje na višino 6000 ft, saj so bili pred nami kar visoki hribi. Kmalu smo bili zopet nad morjem, tokrat že grškim, in po 2 urah in 15 minutah pristali na Krku iz južne smeri RWY 35.



Nad grškimi otoki.

Še nekaj minut smo se zamudili v kroženju zaradi zahteve kontrole letenja Andravida Air Force Base, saj so imeli določen bolj pomemben promet kot dve ultra lahki letali. Vendar so nas hitro spustili naprej, tako da smo kmalu zagledali naš cilj, letališče LGZA – Zakintos. Po navodilih smo preleteli kraj Laganas in ob 19:34 po lokalnem času pristali v levem šolskem krogu za stezo 34. Od Krfa do Zakintosu smo potrebovali 1 uro in 14 minut. Grki so nas prijazno sprejeli, hitro smo pospravili stvari, poiskali hotel ter si privoščili dobro grško večerjo v kraju Kalamaki.





LGZA Zakintos finale RWY 34.

Naslednji dan smo si s pomočjo skuterjev ogledovali otok, poležavali na plaži, uživali v grški hrani in si tako malo odpočili od letenja. Dan je hitro minil. Zvečer smo v hotelu ponovno preverili vreme na poti nazaj, se odločili, da se vrnemo preko Brača in ne Dubrovnika, oddali FP preko elektronskega sistema in določili uro bujenja. Dan se je začel ob 6. uri zjutraj, bilo je prijetno sveže in brez veliko gneče. Hitro smo bili na letališču, uredili papirje in pripravili letali. Tu nam je zelo pomagalo dejstvo, da je Matija član AOPA, saj smo na ta račun prihranili približno 60 % glede na normalne cene storitev. Super ... vse v redu, potem pa se je zapletlo. Kontrola letenja nima našega FP za polet proti Krfu in naprej. Hm ... nerodno, saj smo ga oddali in dobili potrditev. Tako smo čakali v letalih z ogretim motorjem, se malo gledali in ugotavljali, ali ni mogoče bolje, da jih ugasnemo, saj ni bilo jasno, kdaj gremo naprej. Pa se je situacija kmalu razpletla, saj grški kontrolor ni opazil, da ima naš FP na mizi že od prejšnjega večera. Samo da ga je našel.

S5PEC po vzletu iz LGZA.

Formacija ultralahkih nad Jonskim morjem.

Tako smo ob 8:15 LT poleteli proti Krfu, kjer smo pristali 1 uro in 20 minut kasneje. Zopet smo do polnega napolnili rezervoarje za gorivo. Ob 10:15 LT smo že poleteli naprej proti Albaniji. Pot nas je vodila ob albanski obali, hudega prometa v zraku ni bilo.



Pred vstopom v albanski zračni prostor, proti narodnemu parku Llogara.

Zopet smo naleteli na prijaznega kontrolorja in poslušali, kako je enega izmed 'ta velikih' opozarjal na našo ultralahko formacijo, dokler nas pilot ni videl na svojem radarju. On je nadaljeval proti Tirani, mi pa smo pred Črno goro zavili proti otoku Mljetu. Vreme je bilo idealno, vidljivost odlična in tudi mi smo se počutili že doma, čim smo vstopili v hrvaški zračni prostor. Leteli smo nad čudovitim Mljetom, kmalu smo preleteli mesto Korčula, nadaljevali mimo Pelješca in Hvara ter najavili pristanek na letališču Brač.



Korčula.

Nad Bračem smo doživeli zelo turbulentno ozračje, na kar nas je opozorila tudi kontrola letenja letališča Brač. V tem času so namreč na Braču ravno divjali požari. Približevanje letališču in pristanek na Braču tako ni bil ravno prijeten, saj sta nas veter s sunki in rotorji ter termika ves čas opozarjala, da smo ultralahka aviacija. Tako smo po 2 uri in 53 minut pristali na LDSB - Braču v smeri RWY 22, kjer pa je bilo zelo vroče. Vzeli smo si malo časa za ohladitev v letališki kavarni. Nadaljevanje je bilo manj

turbulentno, saj nam je kontrola letenja dovolila letenje na 9000 ft, tako da smo se dvignili nad termiko. Ne samo da je bilo mirno, tudi prijetno hladno je postalo.

Tako smo mimo Splita nadaljevali proti VFR točki PALEZ, naprej proti Karlovcu in nad kumulusi nadaljevali vse do Slovenije. Na letališču LJBM smo pristali po 2 uri in 20 minut letenja in tako uspešno zaključili svoj let do Grčije in nazaj. Seveda smo ostali pri obljubi, da najdemo čas in še kdaj ponovimo kaj podobnega. Mogoče pa res ...



S5-PEC v domačem hangarju.

Matej Žunkovič & ekipa Zakintos 2011



Letalo po obnovi v hangarju na vojaškem letališču v Cluju.

PO POTI LETALA IZ ROMUNIJE V SLOVENIJO

Orel številka 206

Adi Kužnik, pilot
AOPA ID 05955844

Začelo se je s prijateljskim srečanjem vodstev dveh sorodnih organizacij – romunske organizacije ARPIA (Asociatia Romana pentru Propaganda si Istoria Aeronauticii – Romunsko združenje za propagando in zgodovino letalstva) z njenim predsednikom, upokojenim generalpolkovnikom romunskega vojaškega letalstva, Iosifom Rusom na čelu in našega Društva vojaških pilotov vseh rodov in ljubiteljev vojaškega letalstva SLO AIR FORCE pod vodstvom njenega predsednika, upokojenega kapitana potniškega letalstva, Draga Gabriela. V slovenski delegaciji, ki se je 6. junija 2011 sestala v Vopovljah sta bila še člana IO SLO AIRFORCE Adi Kužnik in Jože Konda, upokojeni brigadir Slovenske vojske, ki med drugim skrbi tudi za koordinacijo dela med Zvezo slovenskih častnikov in našim društvom. Šele z njim je generalpolkovnik Iosif Rus dobil tudi po vojaškem činu primerne sogovornika.



Vopovlje 06.06.2011 – od leve proti desni Adi Kužnik, Jože Konda Drago Gabriel in Iosif Rus.

Romunska delegacija je bila na poti v Torino na sestanek Evropskega partnerstva organizacij vojaškega letalstva (EPAA), organizacije, v kateri ima status opazovalca tudi naše društvo.

Romuni so na dolgi poti do Torina sklenili prenočiti v Vopovljah blizu Cerkelj na Gorenjskem in so se ob tej priložnosti želeli srečati s slovenskimi kolegi, ki so bili v tistih dneh prav tako namenjeni v Torino na isti sestanek.

Ljudi, ki jim je skupna ljubezen do letalstva, običajno ni treba posebej siliti k pogovoru. O čem bo govora, je tudi že vnaprej jasno. Beseda je hitro stekla in seveda smo se morali slej ko prej dotakniti tudi teme, ki je bila v 70. letih prejšnjega stoletja skupna Jugoslaviji in Romuniji: projekta YURUM ali skupni izdelavi vojaškega letala

J-22 – Orel.

Med našimi člani jih je kar nekaj, ki so z njim leteli.

Potožili smo, da zdaj v Sloveniji ni več nobenega primerka, niti v muzeju ne.

V tistem trenutku se je rodila zamisel, ki sta jo Iosif Rus in Jože Konda zgrabila čvrsto v svoje roke, in pričelo se je vrteti kolesje zapletene organizacije in številnih povezav med ljudmi, ki se dotle niso poznali.

Naloga je bila na videz dokaj preprosta: v Romuniji najti Orla, ga obnoviti, pripeljati v Slovenijo in zanj poiskati primeren prostor, kjer bo na ogled javnosti.

Če bi želel podrobno opisati, kaj vse se je potem v dobrem letu dni dogajalo in kdo vse je žrtvoval svoj prosti čas in denar, bi porabil >>>



>>> odločno preveč prostora.

Med drugim sta bili potrebni dve potovanji naših ljudi v Romunijo. Prvo v začetku marca in drugo v začetku septembra 2012. V delegacijo, ki je s slovenske strani vodila celotno zadevo, so se poleg Jožeta Konde vključili še upokojeni brigadir Jožef Žunkovič, sekretar našega društva, Miran Terčič, upokojeni major letalstva, mag. Matjaž Ravbar iz Vojaškega muzeja SV in upokojeni polkovnik letalstva Zvonko Knaflič, ki je v svojo knjižico letenja poleg drugih letal vpisal tudi Orla in ima na to letalo še posebej živahne spomine.

Kako mu jo je skoraj novo letalo s komaj 50 urami letenja med preizkusnim poletom pri pristanku na letališču v Cerkljah nekoč zagodlo, ker se mu ni hotelo zakleniti podvozje, in kako ga je vrhunsko usposobljenemu pilotu uspelo rešiti, namesto da bi s padalom raje reševal sebe, je seveda druga zgodba, ki nam jo bo moral Zvonko Knaflič v reviji Kopilot enkrat podrobneje opisati.

Vsa prizadevanja številnih ljudi in organizacij na romunski in slovenski strani so obrodila prve sadove in v začetku januarja 2012 je romunska vlada dala soglasje, da se Orla številka 206 lahko podari Republiki Sloveniji. Zadeva se je torej z meddruštvene povzpela na meddržavno raven ob podpori in sodelovanju Ministrstev za obrambo in zunanje zadeve obeh držav, Zveze slovenskih častnikov in številnih drugih organizacij.

Pri sami organizaciji obnove in njenem financiranju sta nesebično sodelovala tudi Marko Simič, predsednik Poslovnega kluba Triglav-Carpati ter Adrian Tiron, direktor turistične organizacije in nekdanji častnik romunske vojske.

Ob koncu avgusta 2012 je obnovljeno letalo že čakalo na prevoz v novo domovino. Sprejeta je bila odločitev, da bo razstavljeno v Parku vojaške zgodovine v Pivki. Prevoz naj bi potekal z dvema kamionoma v organizaciji in na račun podjetja CEM-TIR gospoda Martina Corniallija in gospe Martine Winkler, ki sta kot pomembna donatorja že poskrbela za prevoz drugega pomembnega eksponata v Parku vojaške zgodovine – podmornice P-913.

Letalo naj bi naložili na vozili, ki sta medtem že prispeli v Cluj 11. septembra. Tedaj pa je prišlo do zapleta. Aprila 2012 je po izglasovani nezaupnici padla romunska vlada in nekdo v novi vladi je nenadoma ugotovil, da je dajanje daril vrednih "nekaj milijonov evrov" koruptivno dejanje, ki nikakor ni v skladu z novim Zakonom o preprečevanju korupcije.

Romunsko Ministrstvo za pravosodje je moralo zadevo temeljito pretehtati in spet je bila potrebna pomoč številnih ljudi, ki so z argumenti, da tisti kup na eni od zgornjih slik pač ni vreden nekaj milijonov evrov in da so obnovo financirali sponzorji in donatorji, prepričali oblasti, da ne gre za korupcijo. Končno soglasje pričakujemo v kratkem.

Na koncu morda še beseda ali dve o videzu samega letala. Kar nekaj članov Društva ima pomisleke, ker je letalo po barvano v romunski barvni shemi. Bolj domača bi jim bila različica, ki smo jo videli na nebu nekdanje Jugoslavije in ki se je od romunske nekoliko razlikovala tudi po opremljenosti. Vsi, ki so leteli na tem letalu, to sicer natanko vedo, vendar pa so v primerjavi s številnim občinstvom, ki si ga bo, tako upamo, v kratkem lahko ogledovalo v Pivki, v izraziti manjšini. V resnici moramo v tem primeru upoštevati starodavno pravilo, da se podarjenemu konju ne gleda v zobe. Hkrati pa zgolj zaradi videza ne gre omalovaževati izjemnih naporov in zaslug vseh dobronamernih ljudi na romunski in slovenski strani, ki so si prizadevali za uresničitev tega projekta. Prepričan sem, da smo jim za izkazano skrb za našo – tokrat skupno z Romuni – tehnično in vojaško dediščino dolžni iskreno zahvalo.



Dokaj žalostna podoba "našega" Orla v začetku.



Isto letalo po obnovi v hangarju na vojaškem letališču v Cluju.



Zvonko Knaflič obuja spomine.



Kabina letala, opremljena z vsemi instrumenti.

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

Nudimo vam:

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



VIP-salon in dodatna ponudba

Potnikom centra splošnega letalstva, ki bi si želeli še več udobja in zasebnosti, je na voljo VIP-salon. Zaradi uglajenega ambientsa je primeren tudi za poslovna in druga srečanja ali konference. V brezcarinski prodajalni lahko pred poletom ali ob prihodu izbirate med raznovrstno ponudbo čokoladnih izdelkov, žganih pijač in vin ter parfumskih izdelkov priznanih znamk. **Za člane posadke velja 10-odstotni popust.**

