

II/2008 Cena 3 eur



COBISS.SI-ID: 1072252

KOPILOT

V SLUŽBI LETALCEV

Glasilo AOPA Slovenije



Marjan Bizjan

**»Letalski predpisi so zato,
da jih upoštevamo«**

Linxair, največja slovenska družba za poslovno letalstvo

Strm dvig v višave

Letenje v Afriki

**Presenečenj polna
črna celina in nebo nad njo**

Letalski in fotografski projekt

Alpe – kot jih vidijo ptice





Vedno v bližini vašega uspeha

Linxairove prilagodljive storitve so namenjene predvsem zahtevnejšim potnikom, ki cenijo diskreten osebni pristop in maksimalno učinkovito izrabo časa. Zato je naša flota sestavljena iz najsodobnejših, varnih, udobnih in razkošnih letal, ki jih krmarijo le izkušeni vrhunski piloti. Vsakemu našemu potniku zagotavljamo brezhibno storitev na visokem tehnološkem nivoju.



Embraer Legacy 600



Embraer Legacy 600



Cessna Citation Excel



Cessna Citation XLS



Cessna Citation CJ3



Cessna Citation CJ2+



Cessna Citation CJ2+



Cessna Citation CJ1

Kazalo

- 3 Uvod
- 4 Pomen in vloga združenja AOPA v novih gospodarskih razmerah
- 5 Recesija bo zagotovo prizadela tudi splošno letalstvo
- 6 Med Slovenskimi Konjicami in Beogradom
- 8 Alpe – kot jih vidijo ptice
- 10 Ko odkrijemo vzrok, strahu ne bo več
- 11 Brez višine ni letenja
- 12 »Letalski predpisi so zato, da jih upoštevamo«
- 16 Embraer 135 – Legacy 600 vse uspešnejši na svetovnem tržišču
- 18 AOPA novice
- 20 Strm dvig v višave
- 22 Presenečenj polna črna celina in nebo nad njo
- 25 Skrita težava za slovenske aeroklube
- 26 Križi in težave pooblaščenih izpraševalcev
- 27 Velik zbor članov AOPA Slovenije



*Peter Ravnak,
predsednik
AOPA Slovenije*

Uvodnik

Spoštovani bralci!

Enkrat ni nobenkrat, se glasi star pregovor, zato je sedaj pred vami že druga številka KOPILOTA, glasila, ki ga letalci ustvarjamo za letalce.

V reviji predstavljamo nekatere aktivnosti naše organizacije v minulem letu. Osrednja tema je tokrat portret letalca Marjana Bizjana, ki je nedvomno najbolj zaznamoval našo letalsko preteklost kot pobudnik za ustanovitev letalske smeri na Fakulteti za strojništvo v Ljubljani, šole, v kateri pridobivajo osnovna znanja o letalstvu že več kot dve desetletji tako rekoč vsi slovenski poklicni piloti.

Naši strokovnjaki nas seznanjajo z vplivom sedanjih gospodarskih razmer na letalstvo. Pobljže nam predstavijo dogajanja v najpomembnejših letalskih organizacijah, kot so ICAO, IAOPA, ameriška AOPA in EASE. Izvemo o dogajanjih v administraciji, kjer opisujemo, kakšne nove zahteve in z njimi povezane težave nas čakajo.

Za sprostitev lahko preberete del revije, ki opisuje letenje slovenskih poklicnih pilotov v Afriki, priprave športnih pilotov na letenje, kaj so počeli veterani, kdo je najboljši pilot v Sloveniji, pa tudi o tem, da celo piloti lahko doživijo strah pred letenjem in kako ga premagajo.

Slovensko ultralahko letalstvo brez velikih projektov ne more. Predstavljamo vam načrte njihovih novih izzivov. Nedvomno pa je letos največji podvig sprejetje pravilnika o ultralahkem letalstvu, ki bo še pospešil razvoj tega dela našega letalstva.

Prva stran je posvečena največjemu slovenskemu letalskemu podjetju na področju poslovnih letov, ki ravno te dni pričakuje prihod novega najsodobnejšega letala tega razreda v svojo številno floto.

Torej se dogaja in ni čudno, da je leto minilo kot blisk.

V novem letu želim vsem članom našega združenja in tudi vsem drugim letalcem vse najboljše.

Kolofon

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

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

Natisnili smo 1.200 izvodov.
Revija Kopilot tiska Grafika Gracer, d. o. o., Celje.
COBISS.SI-ID: 1072252

Razmišljanje

Pomen in vloga združenja AOPA v novih gospodarskih razmerah



*Zdravko Stare,
podpredsednik AOPA Slovenije*

V veliki dilemi sem, kaj naj v uvodni kolumni napišem o letalskem združenju AOPA v teh gospodarsko nepredvidljivih in globalno negotovih razmerah. AOPA Slovenije se tako kot vse druge podobne organizacije, vključno z ameriško in mednarodno organizacijo AOPA sooča s številnimi težavami, ki vplivajo tudi na delovanje splošnega letalstva. Ni dvoma - globalna ekonomska kriza bo zarezala globoke sledi tudi v letalstvo. Nekatere posledice so že vidne. Kar nekaj letalskih projektov v svetu je ogroženih in kar nekaj korporacij je, ki so ogrožene v svojih projektih.

Takšen primer je podjetje Grob Aerospace, ki mu je zmanjkalo »sape« za dokončanje razvoja reaktivnega letala Grob SPN x, ki je po mojem mnenju eden najboljših projektov v tem trenutku. Tudi del proizvodnje Eads Socata je v zastoju, in sicer celotni program TB letal. Pred kratkim je bilo to podjetje prisiljeno objaviti soudeležbo družbe Dacher na 70-odstotnem deležu ter pri tem neizbežno naznaniti nov zagon z novimi tehnologijami in produkti, ki pa so šele v razvoju. Tudi ameriški letalski industriji ne gre nič kaj bolje. Tako je Eclipse Corporation, ki je bila do sedaj pojem in vodilna korporacija v izdelavi manjših reaktivnih letal, objavila ukrepe za preprečitev stečaja, ogroženi so novi projekti. Podobno se je ustavil zagon Columbia Aircraft Corporation, ki jo je pred neizbežnim stečajem rešil nakup s strani Cessna Corporation, vendar pa so bili projekti, ki jih je načrtovala družba v normalnih gospodarskih razmerah, zaustavljeni. Podobno je tudi v drugih korporacijah. Projekt Maverick Jet sploh ni zaživel zaradi ekonomskih razlogov, težave ima podjetje Cirrus, delno tudi zaradi razvoja novega reaktivnega letala, zaradi katerega je pozabil na star program letal Cirrus (SR program).

Številne druge korporacije in podjetja so naznanila bodisi sopartnerstvo bodisi spremembe v dosedanjem poslovanju ter iskanje strateških partnerjev, ki bi jih popeljali iz krize. O vzhodnih, zlasti ruskih proizvajalcih letal raje ne bi zgubljal besed, čeprav so nekatere njihove tehnične in tehnološke rešitve tako dobre, da bi jim morda prav v tej krizi veljalo nameniti še posebno pozornost.

Ta sestavek ni namenjen podrobnim analizam vzrokov in posledic za takšno stanje, vendar je skupni imenovalec prav gotovo tudi globalna ekonomska kriza, katere posledica je zmanjšanje povpraševanja po produktih letalske industrije. Ni nujno, da ustaviti

gospodarskega zagona botruje zgolj gospodarska kriza. Vzrokov za takšno zaustavitev je lahko več - od tehnoloških do ekoloških. Zdi se, da bi tudi nove tehnološke rešitve lahko pripomogle k uspešnejšemu razvoju letalske industrije, še zlasti zato, ker so bile prav novosti v letalstvu v preteklosti velik generator razvoja tudi drugih gospodarskih panog, denimo avtomobilске in elektronske industrije.

Kakšna je lahko vloga organizacije AOPA v teh novih razmerah, je za nas temeljno in tudi utemeljeno vprašanje. Rešitev je v podpori, ki jo lahko nudi združenje lastnikov letal in pilotov. Usmeritve tako vodilne ameriške AOPA kot mednarodne AOPA ter združenj lastnikov drugod v Evropi in po svetu kažejo na podporo novim tehnološkim rešitvam v letalstvu. Gre za nove tehnologije motorjev, materialov, goriv in uporabo letal, pa tudi za nove letalske standarde.

V Sloveniji imamo velike potenciale, izkušnje in znanja o letalstvu, česar se morda niti ne zavedamo. Nimamo pa organizacije, ki bi te potenciale povezovala. Najbrž velja ponovno razmisliti o ustanovitvi letalskega inštituta, kot smo ga nekdaj že imeli, in morda tudi o ustanovitvi posebnega združenja, ki bi povezovalo vse konstruktorje, inštitucije, industrijo in uspešne posameznike doma in po svetu ter vse entuziaste, ki bi bili pripravljeni s svojim znanjem prispevati v zakladnico svetovnega znanja in izkušenj ter tehnoloških rešitev s sodobnejšo tehnologijo in pristopi v letalstvu. Takšno združenje bi lahko ustanovili kot združenje v okviru AOPA Slovenije. Ni večjega interesa združenja AOPA kot napreden tehnološki razvoj in razcvet splošnega letalstva. V tem pogledu bi lahko AOPA Slovenije igrala pomembno vlogo pri povezavi kapitalskih tokov in rešitev za takšen pristop. Prav v sedanjih časih globalne ekonomske krize je povezovanje neizbežno, naša organizacija AOPA pa bi s tem »splavala« iz povprečnih v tiste tokove, katerim je namenjena.

Ker izide naša druga številka revije Kopilot prav pred novim letom, želim vsem članom, drugim lastnikom letal in vsem pilotom varno letenje ter veliko osebnih uspehov, zdravja in sreče v letu 2009.

Je to začetek konca ali samo konec začetka?

Recesija bo zagotovo prizadela tudi splošno letalstvo

*mag. Marjan Trilar,
član Sveta AOPA, pilot*

Obeti za prihajajoče leto 2009 niso najboljši. Delniški trgi so na večini svetovnih borz strmoglavili tudi za več kot 70 odstotkov. Poslovno letalstvo je panoga, ki je neposredno odvisna od zdravstvenega stanja gospodarstva in če je le-to podhlajeno, so posledice hitro na dlani. Varčevalni ukrepi se najprej pokažejo v zmanjševanju potovanj, tudi ali zlasti poslovne narave. Marsikatera multinacionalka bo prisiljena ukiniti svoj letalski oddelek, na trgu bo naenkrat na razpolago množica letal vseh vrst in v vseh cenovnih razredih. Zasebni lastniki letal, ki so se soočili s hipotekarno krizo, se bodo želeli čim hitreje znebiti svojih letečih konjičkov. Potencialni kupci pa bodo imeli velike težave s pridobivanjem kreditov za nova in rabljena letala, kajti bankirji bodo odslej najbolj skeptična in skopa vrsta poslovnih žev. To je recesija v najbolj klasičnem pomenu. Kupna moč usiha in ponudbena raven močno presega povpraševanje.

Prvi črni oblaki na področju letalstva so se pojavili v ZDA že med konferenco NBAA v Orlando v začetku oktobra, ko je Senat sprožil prvi reševalni paket v višini 700 milijard dolarjev, potem ko je propadlo nekaj vodilnih investicijskih bank, ki so bile pravi svetilnik kapitalizma. Novi predsednik ICAO Roberto Kobeh Gonzales je v svojem otvoritvenem govoru opozarjal na poslabšanje situacije, v zasebnem razgovoru pa je bil še veliko bolj črnogled (glej priloženo sliko: tekst govora je na voljo na internetnem naslovu <http://streaming.nbaa.org/NBAA2008/podcasts>).

Takrat so se nekateri začeli spraševati, ali je to začetek konca ali konec začetka? Osebo se bolj nagibam k slednjemu, kajti pravi plaz katastrof in padcev je šele sledil. Zaškripalo je najprej v avtomobilski industriji, kajti potrošnik se ponavadi najprej in najlažje odpove novemu avtomobilu, takrat ko je prisiljen zategniti pas. Predstavniki treh avtomobilskih velikanov iz Detroita so se odpravili na pot k zakonodajalcem v Washington s prošnjo za 25 milijard državne pomoči. Prvo vprašanje državnih uradnikov na sestanku je bilo: »Ja, kako pa ste pripotovali semkaj?« Z zasebnimi poslovnimi letali seveda! »Aha, potem pa vam ne more biti tako slabo! Lahko greste!« In so šli - s praznimi malhami in z rednimi linijami so se vrnili v Detroit! Ta zgodba je več kot le anekdota, saj nam pove, kako občutljivo je javno mnenje v obdobju zategovanja pasov in kakšne neposredne posledice ima lahko na posamezne gospodarske veje.

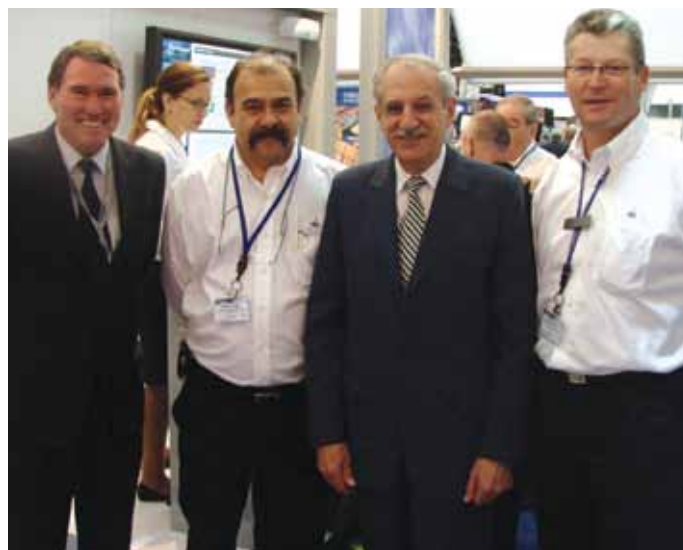
Pa nam ni treba nujno v tuje loge, saj imamo podoben primer doma. Državni Falcon 2000, ki je že pet let na »začasnem delu v tujini«, se bo predvidoma v mesecu februarju vrnil domov na Brnik. Tujemu ladjarju so se delnice nevarno zamajale in se ga želi znebiti. Naša vlada pa bi se sicer rada vozila z njim, ampak ve, da bo potem doma nastal pravi vihar. Zadosti imajo afere Patria in Rupla, zato si ne želijo še nadaljevanke o Falconu! Zgodba še nima epiloga, a bo nedvomno še zelo zanimiva.

V sektorju VLA (very light aircraft) je močno odjeknila vest, da je revolucionarni projekt Verna Reburna letalo Eclipse v hudih težavah. Lastniki so se zatekli v naročje poglavja 11 (Chapter 11) stečajne zako-

nodaje. Upniki, ki so vplačali letala, se za svoje depozite lahko obrišejo pod nosom. Menda je vsaj eden tudi iz vrst slovenskih davkoplačevalcev, pravijo dobro obveščeni iz letalskih vrst. Res škoda ambicioznega projekta, ki naj bi pomenil pravo revolucijo na področju letalskih taksi prevozov. Verjetno bo preživel, a bo rast močno upočasnjena in okrnjena. Najbrž bo kmalu sledil se kateri od proizvajalcev letal in opreme zanje.

Po ameriških in slovenskih volitvah si letalci na obeh straneh Atlantika obetajo bolj prijazno okolje. AOPA si že prizadeva navezati stike z administracijo predsednika Baracka Obame in mu predstaviti najbolj žgoče probleme splošnega letalstva, o čemer lahko naši člani preberejo več na spletnih straneh AOPA ali pa v tiskani izdaji mesečnika (nov. 2008, str. 62-71), ki ga člani AOPA Slovenije redno dobivamo po pošti. Tudi domaasedajo mesta v administraciji novi ministri. Žal ne vemo, s kakšnimi strokovnjaki na področju letalstva se bodo okrepile njihove ekipe. Upamo le, da ne bo vseh pomorila slana. Upamo tudi, da pomanjševalnica ministrovega imena ne pomeni, da se bo igral samo z vlakci na železnicah, ampak da bo naredil kaj koristnega tudi na področju letalstva. Nenazadnje je bil med drugim tudi direktor letališča Portorož, katerega osnovni posel je bilo splošno letalstvo, tako da s te strani ne bi smelo biti pomanjkanja razumevanja. Ali pač?

Srečno 2009 vsem članom AOPA Slovenije z upanjem, da nas recesija ne bo preveč prizadela! Za novoletno darilo smo vsem članom naše AOPA v podjetju CERIS naredili nove priponke AIR CREW. Skupaj z veljavno ameriško izkaznico na hrbtni strani tvorita obe smiselno celoto. Vsi skupaj si želimo, da bi nam te priponke olajšale gibanje po domačih in tujih letališčih. Veselimo se vaših povratnih informacij na elektronski naslov trilair@gmail.com.



Marjan Trilar (skrajno desno) v družbi s predsednikom ICAO.



Srečanja

Med Slovenskimi Konjicami in Beogradom

Adolf Kužnik,
pilot

Prvi konec tedna v avgustu je tudi letos na vzletišču Senožet v organizaciji Aerokluba Slovenske Konjice potekalo srečanje slovenskih vojaških pilotov in prijateljev letalstva. Opažam, da se prijetne prireditve, ki je bila letos že peta po vrsti, udeležuje iz leta v leto večje število ljudi. To je priložnost, ko se med seboj pogovorimo, izmenjamo mnenja in napravimo kakšen načrt za prihodnost.

Vedno znova mi je v veliko veselje in čast srečati ljudi, ki jih zaradi njihovega prizadevnega dela na različnih področjih cenim, spoštujem in občudujem. Veseli me, da prav ta naša prireditev postaja kraj, kjer lahko srečamo vedno več takšnih imenitnih ljudi.

Letos nas je znova navdušil slavnostni govornik Drago Gabriel.

Letalec od nog do glave, dejaven na različnih področjih, ki jih brez njegove pomoči niti ne znam naštet. Obljubim pa, da ga bom enkrat poprosil za pomoč in vam ga podrobneje predstavil. Vsebinsko njegovih govorov, ki so postali že kar tradicionalni, se vedno dotakne zanimivih tem iz naše letalske preteklosti, sedanosti in prihodnosti, tako da mu radi pozorno prisluhnemo. Z vsem je na tekočem in ni dogodka, ki bi šel neopažen mimo njega. Končno smo dočakali in z aplavzom pozdravili poimenovanje mariborskega letališča po pionirju slovenskega letalstva Edvardu Rusjanu. Prav lani nas je Drago opozoril na dejstvo, da v Republiki Sloveniji še nimamo pomembnega letalskega objekta ali ustanove, razen seveda Aerokluba v Novi Gorici, ki bi nosila njegovo ime.

Nekako nam ni bilo jasno, kako lahko država pozabi na tako velikega sina slovenskega naroda. Uspelo mu je namreč le slabih šest let po bratih Wright in le tri leta po tem, ko je Alberto Santos-Dumont z letalom na motorni pogon prvič vzletel v Evropi. Upoštevati je treba, da se je to zgodilo v časih, ko se tehnološki napredek še zdaleč ni tako hitro širil po svetu kot danes. Uradno zaseda Edvard Rusjan dvanajsto mesto med svetovnimi pionirji letalstva, na področju srednje Evrope pa je bil sploh prvi, ki je skonstruiral in zgradil letalo ter z njim vzletel. Znan je po vsem svetu, le doma ...

Če se država ne zgane, se bomo pa mi, so dejali v Združenju slovenskih

častnikov Brežice pod predsedstvom Ernesta Ferka, in si zadali »projekt Rusjan«. Ernest je predsedoval tudi organizacijskemu odboru projekta. Brežiški častniki so uspešno končali svoj dveletni projekt 8. julija 2007, ko so na osrednjem beograjskem pokopališču ob Aleji velikanov odkrili prenovljen grob Edvarda



Edvard Rusjan

Rusjana in njegov doprski kip, leto poprej pa so na vojaškem letališču Cerklje ob Krki postavili Edvardu Rusjanu doprski kip in uredili njegovo prvo spominsko sobo.

Letos so ponovno organizirali obisk Beograda, ki se ga je spet udeležilo veliko število slovenskih letalcev.

Ernest nam je v pogovoru opisal, kako je združenje z obilico truda in denarja poskrbelo za odkup sosednjih parcel na pokopališču, ureditev groba in postavitev doprsnega kipa.

Človek se vpraša, kaj v današnjih časih, ko nas življenje skuša zasvojiti s čarom gmotnih dobrin, žene te plemenite ljudi, da žrtvujejo svoj čas, denar in sposobnosti za dejanja, ki pač ne prinašajo gmotnih dobrin.

To so ljudje, ki na srečo še vedo, kaj je prav in kaj se spodobi. Vedo, da obstajajo vrednote, ki so dragocenejšje od vrednosti denarja. Prav te vrednote so iz dveh milijonov ljudi naredile narod in državo.

Pred nami so pomembne obletnice v zvezi z Edvardom Rusjanom – 25. novembra naslednjega leta bomo praznovali stoletnico njegovega prvega poleta, 9. januarja leta 2011 pa stoletnico njegove smrti.

Sklenili smo, da bomo obletnice teh dogodkov obeležili pod okriljem naše organizacije AOPA. Da nas bo več!



Slovesnost ob prenovljenem grobu Edvarda Rusjana



Ernest Ferk



Drago Gabriel



Srečanje veteranov na letališču Slovenske Konjice.



Letališče Samedan na 1700 metrih nadmorske višine.

Letalski in fotografski projekt

Alpe – kot jih vidijo ptice

Matevž Lenarčič, pilot

Alpska veriga je dolga skoraj 900 kilometrov. Širina na nekaterih mestih presega 200 kilometrov. Z majhnim letalom jo lahko preletimo v petih urah. Na prvi pogled nič posebnega, vendar imajo Alpe toliko čudovitih gora, razbrazdanih ledenikov, prisojnih pobočij, temačnih sotesk in prepadnih sten, da se tistih pet ur zlahka podaljša na 500, če želimo Alpe podrobneje spoznati.

Že prvi let pokaže resnične razsežnosti. Stotine vrhov, grebenov, silhuet se staplja v neskončnost. Značilne oblike, poznane z žabje perspektive, se kažejo v povsem novi, neprepoznalni luči. Vrhovi so nižji, stene drugačne, grebeni se povezujejo drugje in zamegljujejo orientacijo.

Pred tremi leti smo pričeli s projektom Alpe - kot jih vidijo ptice (www.panalp.net), s katerim želimo predstaviti lepote te gorske verige od Monaka do Slovenije na način, kot jih vidijo ptice in hkrati opozarjati na uničujoče elemente, ki jih sedanja človeška civilizacija vnaša v ta izjemen prostor. Visokogorska smučišča, ki se pred globalnim ogrevanjem vzpenjajo v nebo, izginjajoči ledeniki, ki zmanjšujejo zalogo pitne vode, neobvladljiv promet globalne trgovine preko alpskih prelazov, masovni turizem in kratkovidno gospodarjenje z gozdovi in kmetijskimi zemljišči.

Klasična aerofotografija s helikopterja ali najetih letalnih naprav na različnih območjih je zaradi zapletene logistike in visokih cen

praktično neizvedljiva v tako kratkem času.

Pipistrelovo letalo Sinus se je pokazalo kot idealna osnova za tovrstno aerosne-manje. Več kot deseturna avtonomija, razpon uporabne hitrosti dobrih 160 km/h (min. 60 km/h, maks. 230 km/h) zagotavlja varno letenje tudi, če je pilot hkrati snemalec. Ker je pri načrtovanju poletov v Alpe potrebno uskladiti vrsto dejavnikov od vremena, dovoljenj, operativnosti letališč, do primernosti svetlobe za fotografiranje, je enočlanska posadka bistvena prednost. Nobenih kompromisov, prilagajanj. Pred vzletom je potrebno vsaj grobo teoretično poznavanje terena, saj drugače čudoviti detajli, naravne in kulturne zanimivosti, panorame ostajajo neopažene.



Gorsko letenje je posebna in zahtevna zvrst letenja. V hribih se »dela« vreme hitreje in močneje. Različne kamenine, doline in planote se različno segrevajo, kar povzroča zapletene termične vzorce, vlaga jezerskih dolin ali frontalnih motenj se kondenzira na hladnih vrhovih, laminarni tokovi vetra se v gorah spremenijo v zmešnjavo rotorjev, zračne mase se spuščajo, dvigajo, njihova hitrost se v ozkih dolinah in škrbinah nenavadno povečuje. Spuščajoče zračne mase na zavetrni strani grebena hitro presežejo sposobnost vzpenjanja letala, ki kljub polni moči brezupno tone v globino. Možnosti zasilnih pristankov zaradi odpovedi motorja ali vremenskih težav je v gorah bistveno manj, pa še tiste redke grenijo zapleteni tokovi zračnih mas v ozkih dolinah.

Letenje v takšnih razmerah zahteva dobro poznavanje terena ter sposobnosti letala, predvsem pa veliko ponižnosti in spoštovanja. Aroganca in pretirana samozavest lahko vodi v katastrofo.

Vrsta svetlobe je za dobro fotografijo bistvenega pomena. V trdi dnevni svetlobi so si vsi hribi zelo podobni. Šele posebni trenutki, zjutraj in zvečer s toplimi barvami in mehkiimi prehodi v sence, ali svetloba različnih vremenskih dogajanj dajejo goram njihovo posebno podobo. Običajen letalski dan se zato skoraj vedno prične daleč pred sončnim vzhodom in konča s spuščajočo se temo.

Po dobrih 350 urah letenja v Alpah in številnih pristankih na majhnih travnatih vzletiščih in velikih mednarodnih letališčih so ostale predvsem dobre izkušnje. V večjem delu je še vedno

veliko »svobodnega« prostora, kjer transponder nadomešča pretirano govorjenje s kontrolo letenja. Radarska pokritost italijanskih Alp je slaba, zato je potrebno nekaj več izmenjave mnenj s Padovo in Milanom, ki pa seveda na srečo potihne, kakor hitro se spustimo pod višino okoliških hribov. V Dolomitih je koristno - vsaj med tednom - brati NOTAM sporočila, da ne doživimo bližnjega srečanja z vojaškimi letali v njihovih koridorjih. Drugega prometa pa tako skoraj ni. Francoske doline so nekoliko bolj nepredvidljive, bližnja srečanja z nadzvočnimi vojaškimi letali bolj verjetna. Zato je dobro upoštevati nasvete lokalnih letalcev.

Projekt Alpe - kot jih vidijo ptice se bo končal pomladi 2009. Izmed 100.000 posnetih fotografij bomo izbrali 250 reprezentativnih za veliko knjigo o Alpah ter potujoče razstave na prostem. Namen projekta bo dosežen, če se bodo ljudje pričeli zavedati neizmerne bogastva alpske pokrajine, biotske raznovrstnosti ter predvsem ogromnega vira pitne vode, ki lahko kmalu usahne.





**Mag. Vida Berglez Slana,
dr. vet. med., pilotka**

Veliko je bilo že napisanega o strahu pred potovanjem z letali, o teorijah, kako premagati ta strah. Tudi svetovalni centri seznanjajo ljudi, kako premagati strah in učijo o vzrokih ter posledicah te naporne iluzije ali fobije.

Odločila sem se, da napišem članek o tem, ker sem se nekoč tudi sama soočala s temi težavami.

Začelo se je nenadoma, leta 1990. Bila sem na izletu v Rimu. Ves dan smo opazovali lepote Rima in znamenitosti, zvečer pa smo se utrujeni vračali spat v bližnji kraj s podzemno železnico. Mirno se peljemo po tekočih stopnicah strmo navzdol proti postaji podzemne železnice, ko me nenadoma brez kakršnegakoli vzroka ali notranjega opozorila zgrabi strahovita panika: »Navzdol pa ne grem več. Moram ven!« Postajalo me je bolj in bolj groza. Morala sem hitro na prosto, na zrak, da vidim nebo nad sabo. Neverjetno hitro sem bila zunaj. Zadihala sem zrak s polnimi pljuči, nebo nad mano je bilo sicer oblačno, toda dajalo mi je občutek prostranosti in varnosti.

Kako se vrniti iz Rima v Ljubljano? Vedela sem, da me bo v letalu prav tako strah. Hotela sem z avtobusom, vendar to ni prišlo v poštev, saj smo že imeli letalske karte za povratek. »Dve uri boš pa že zdržala v letalu,« je komentiral mož, ki se mu ni niti sanjalo, kaj prestajam. Zaprt prostor me je utesnjeval, ne da bi vedela zakaj.

Tako se vkrcamo v letalo Alitalie. Takoj, ko so bila vsa vrata zaprta in ni bilo več poti na prosto, se je začela v meni prebujati groza, zvijanje v črevesju, nabijanje srca in začutila sem, kako postajajo noge in roke hladne in kako ta hlad prehaja po celem telesu. Komaj sem zadržala tresenje telesa, ki ga je pozročalo ohlajanje. Na srečo je bilo stranišče ves čas prosto in vsaj to mi je olajšalo dveurni polet.

Doma se je strah pred zaprtim prostorom še poglobljal, tako da se nisem mogla normalno voziti z dvigalom, predori so postajali osovražen del vožnje z avtom in tudi potovanje z letali ni bilo več del mojega življenja. Ker pa tedaj nisem več sama letela, nisem mogla testirati, kako bi reagirala, če bi sama pilotirala letalo.

Začela sem se spopadati s tem strahom. Najprej, kaj je sploh to? V literaturi sem prebrala in ugotovila, da gre za strah pred zaprtim prostorom ali klavstrofobijo. Zdravniki mi niso znali pomagati, ker je takrat fobija veljala za neozdravljivo. Nikakor se nisem mogla sprijazniti, saj na ta način nisem želela živeti. Povsod so namreč zaprti prostori: sobe, dvigala, vzpenjače, predori, vlaki in letala. Izogibala sem se prostorov, kjer se ni dalo odpreti oken, v predoru sem mižala, če nisem ravno sama vozila, po stopnicah sem se rekreirala s hojo, namesto da bi se peljala z dvigalom. Odpovedati sem se morala potovanjem z letali, nebu in zraku, kjer sta moji svoboda in radost. Hotela sem spoznati vzroke mojega stanja. Torej mi ni preostalo drugega, kot da začnem s samoanalizo. Leta 2002 se je pojavila priložnost, da se udeležim predavanj in delavnice za samoraziskovanje v Nevadi v Ameriki. Večjega izziva sploh nisem mogla dobiti. Če sem hotela priti v Nevada, sem morala potovati z letalom do San Franciska. Predvideno je bilo dvanajst ur in pol letenja. Iskala sem možnosti, da bi let nekako skrajšala, da bi bilo vmes

Strah pred potovanjem z letali

Ko odkrijemo vzrok, strahu ne bo več



več pristankov, da bi šla z ladjo, pa žal te možnosti niso bile uresničljive, torej mi ni preostalo drugega, kot ostati doma ali preživeti dvanajsturni let.

Preden sem se odpravila na to potovanje, sem tri mesece sama sebe preizkušala, kako bom toliko časa v zaprtem prostoru. Predstavljala sem si, da sem v letalu, da ne morem nikamor in poizkusila podoživeti enako stanje občutkov, ki sem jih v resnici doživljala in tudi poskusila predvideti, kaj bi bilo lahko še huje. Pomembna ugotovitev je bila, da me ni strah letalske nesreče ali da bi se mi kaj zgodilo. To mi je olajševalo presegati občutek strahu.

Prišel je dan, ko sem se odpravila na pot. Let do Frankfurta mi je pobral ogromno energije in moči in do tja me je spremljal mož. Z vsem pogumom, ki sem ga premogla, sem vstopila v letalo Boeing 747 družbe Air France. Začutila sem, da je to okolje, kjer sem včasih tako uživala in v katerem sem popolnoma varna. Vso pot, ki se je še celo za eno uro podaljšala, se ni pojavil noben občutek, ki bi me potegnil v paniko ali neugodno občutje.

Na seminarju v Nevada Cityju mi je uspelo dobiti odgovor, zakaj občutiš strah, ko se zaprejo vsa vrata letala. Spoznala sem, da je za strah lahko veliko različnih vzrokov in ni nujno, da je vzrok pri vseh osebah enak. Veliko ljudi srečujem, ki mi zaupajo, da jih je strah potovanja z letali. Pri sebi sem odkrila, da sem nagnjena k nadzoru vsega (različnih dogodkov, oseb in stvari). In kadar je vse pod mojim nadzorom, se počutim varno. Kadar pa se mi je ta kontrola izmikala iz mojega kroga, sem postajala negotova, nemirna, izgubljala sem nezavedno iluzorno oporo. To sedaj vem in te iluzije ni več. Naučiti sem se morala zaupati drugim in verjeti v njihovo sposobnost, da svoj posel opravljajo profesionalno.

Pri potovanju z letali to zaupanje velja pilotom, ki so usposobljeni, da nas varno pripeljejo do naših ciljev. Nenehno izobraževanje in varnost je v letalstvu vedno na prvem mestu, letala so konstrukcijsko izdelana za varno letenje, tako da je strah popolnoma odveč.

Sedaj spet potujem z letali in včasih se celo prikrade občutek, ki me hoče ponovno potegniti v območje neugodja, vendar nima več moči nad mano. Z veseljem lahko povem vsem tistim, ki jih je včasih ali pogosto strah letenja, da je to iluzija in da jo je kot vsako drugo iluzijo lahko premagati, ko odkrijemo vzrok zanjo.

Varnost letenja

Brez višine ni letenja

Andrej Zupan, športni pilot

Včasih človek pride v težave, ne da bi točno vedel, zakaj. Vse je nekako videti v redu, pa se kljub temu lahko le s težavo privlečemo čez kakšen hrib po vzletu, ali ne pridemo do vrha Triglava in se vlečemo mimo Kredarice. Delček razumevanja k temu dodata obe višini, ki sta pomembni v letalstvu: višina glede na zračni pritisk in druga, manj poznana višina glede na gostoto zraka.

Višina glede na pritisk zraka (Pressure altitude - PA: QNH, QFE) je tista, ki jo vidimo na višinomeru in ki jo vidi radar, če je transponder vključen, ali pa jo odčitavajo instrumenti, ki preprečujejo bližnja srečanja v zraku. PA je izjemno pomembna za varnost letenja.

Pri nas pa sem nekako spregledal ali »prešprical« višino glede na gostoto zraka (Density altitude - DA). Ta se včasih kar precej razlikuje od višine PA. DA je višina, po kateri letalo leti glede na svoje zmogljivosti. Bral sem, da je to višina, na kateri letalo »misli«, da leti. Drugače povedano: tabele o zmogljivosti letala in motorja se nanašajo na DA, ki je tako pomembna, da jo imate na vsakem GPS ali programu za dlančnike, ki delujejo v povezavi s GPS sistemi.

DA je višina glede na pritisk zraka, popravljena za temperaturo in vlago ter s tem prevedena na standardno ISA (International Standard Atmosphere) ozračje (QNH=1013, temperatura 15 stopinj Celzija na višini morja). Vse tabele o zmogljivosti letala so narejene na osnovi ISA pogojev. DA je pomembna pri ustvarjanju vzgona krila, pri moči motorja in s tem pomembno vpliva na dolžino vzleta, stopnjo vzpenjanja in višino, ki jo sploh lahko dosežemo.

Poglejmo primer za moje letalo cherokee s 150 konjskimi močmi pri maksimalni teži ene tone. Po tabeli naj bi moj piper rabil 600 fitov (200 metrov) za vzlet z višine nič metrov nad morjem (Krk, Vrsar) pri ISA atmosferi. Pri 32 stopinjah po tabeli za preračun PA v DA znaša to že kar 2.100 fitov. Na tej

višini rabi moj »piperček« že kar 1.200 fitov (400 metrov) steze. V Vrsarju je dolžina steze 700 metrov in če piha še šibek veter v napačno smer, smo že nekako na meji varnosti. Zato tukaj nikoli ne vzletam s polnimi rezervoarji.

Poleti se v Lescah odločim, da bom letel do Triglava. Temperatura je 30 stopinj Celzija, steza je na nadmorski višini 1.600 fitov, kar pri 30 stopinjah nanese 3.300 fitov DA. Pri teh pogojih je dolžina vzleta že 1.400 fitov (nekaj čez 400 metrov), kar ni nobena težava, tudi če ni vse lepo pokošeno in če je malo vetra v hrbet. Ampak Aljažev stolp je na višini približno 9.500 fitov PA, kar pa pri temperaturi 30 stopinj Celzija nanese že okrog 13.000 fitov DA. To že skoraj presega zmogljivost mojega »aviončka« ali cessne z manj kot 180 konjskimi močmi. Kakšen Mauterndorf je pa že kar resno treba preračunati. Ravno zato je pametno poleti narediti kakšen krog nad Slovenj Gradcem ali Konjicami, preden se odpravimo čez hribe.

Vzpenjanje na morski gladini (še vedno govorimo o piperju) je približno 660 fitov na minuto, na višini 3.300 fitov v primeru Lesc približno 500 fitov na minuto, na 12.000 fitih (Triglav) le še 100 fitov na minuto, če pravilno osiromašim mešanico, sicer še tega ni ... Se pa zato poveča dolet kar za 100 milj pri 70 odstotkih moči (2.550 vrtljajev na minuto) na višini 8.000 fitov v primerjavi z letom na 2.000 fitih DA (manjša se poraba). Treba je pametno določiti višino, da se največ tretjino časa vzpenjaš, tretjino letiš vodoravno in se tretjino časa spuščaš.

Vse moje številke so približne, vsak zase in za vsako letalo posebej si mora izračunati svoj DA za vsak let posebej, če hoče seveda. Vesel bom, če me bodo strokovnjaki popravili. Že na začetku sem povedal, da je to pogled športnega pilota, namenjen neizkušenim (kot sem sam), ki bo morda vsaj malo pripomogel k razumevanju težavic, ki jih lahko doživi prav vsak pilot. Veliko zanimivih člankov na to temo najdemo tudi na spletu pod geslom »density altitude«.





Na letu čez Pacifik z MD 80 – Marjan Bizjan (desno) in »Pete« Charles Conrad, kozmonavt, komendant druge odprave na Luno.

Marjan Bizjan, šef pilotov in inštruktor v Adrii, oče letalske smeri na fakulteti in slovenskega letalskega inšpektorata

»Letalski predpisi so zato, da jih upoštevamo«

Piše Milena Zupanič, pilotka in učiteljica jadralnega letenja

»Nekega dne zgodaj spomladi sem se usedel na tramvaj, da bi prišel na letališče. Namesto v Moste je peljal na Žale. Izstopil sem in šel čez same travnike – danes so tam stolpnice in trgovski centri – šel sem in šel, dokler nisem prišel do klobase. Tam so bili hangar, letališka zgradba in letala. Gledal sem, kaj delajo, in kmalu so rekli: »Daj, pomagaj porinit.« To je bila zame največja čast, da sem se lahko prijel aeroplana,« pripoveduje Marjan Bizjan o tem, kako je sedaj že davnega 1954. leta kot šestnajstletni gimnazijec prišel prvič na ljubljansko letališče. Letalstvo je postalo njegova velika ljubezen, v njem je dosegel vse, kar si je sploh mogoče misliti. Ne le, da je bil kapetan vseh tipov potniških letal na Slovenskem in vrsto let šef pilotov v Adrii, Bizjan je tudi oče letalskega oddelka strojne fakultete v Ljubljani, kjer so se izšolali vsi današnji slovenski poklicni piloti, na noge pa je po osamosvojitvi Slovenije postavil tudi letalski inšpektorat.

Davnega leta 1954, ko je Marjan Bizjan prvič prišel na ljubljansko letališče v Mostah, ni steklo takoj vse gladko. Kljub temu da je hodil na letališče vsak dan in čakal na obljubljeni tečaj za jadralsce, je prišel leteti šele naslednje leto, 1955. Najprej na rodi in z vitlom, kot je bilo takrat običajno, nato s čavko. »V Ljubljani je bilo veliko učiteljev letenja, a noben si ni vzel pravega časa za učence. Vedno se je tudi kaj strgalo ali pa je potegnil neprimeren zahodnik, ki nam je sredi tistega leta stolkel rodo. Preden smo vse pokrpali, je bil oktober in prvič smo vzleteli samostojno šele novembra. Začeli smo v dveh skupinah, a laširala sva samo dva. Potem je zapadel sneg,« se spominja Bizjan svojih letalskih začetkov. Časi so bili pač drugačni kot danes, letalstvo šele v povojih. »Vse je bilo stihijsko, neorganizirano, nihče ni bedel nad dejavnostjo,« pravi sogovornik. In vendar je že čez dve leti postal tudi sam učitelj jadranskega letenja, v letu 1956 pilot motornega letala na trojki, leta 1962 učitelj motornega letenja, istega leta je položil tudi izpite za poklicno dovoljenje. Toda pravo poklicno letenje, sen vsakega letalca, je bilo vendarle videti zelo daleč. »Sploh nisem upal, da bom kdaj prišel v Adrio,« se spominja svojega takratnega razmišljanja.

Zibelko ljubljanskih pilotov je preraslo mesto

Ljubljanskega letališča v Mostah, kjer so se zbirali Marjan Bizjan in drugi naidebudni fantje in dekleta, da bi prvič okusili ptičje prostranstvo, že dolgo ni več. Tam, kjer je pred pol stoletja sredi travnikov osamljeno plapolal letalski vetrokaz, kjer so mladi piloti v jutranjih meglicah potiskali na start svoje lesene ptice in cele dneve poslušali petje čričkov, je danes množica cest in vrsta poslovnih in trgovskih zgradb, med njimi kinozabavišče Kolosej in kopališče Atlantis. Cesto, ki je peljala na letališče, so takrat poimenovali Letališka in tako se imenuje tudi danes, le da ni o letališču ne duha ne sluha več. Na koncu te ceste še vedno stoji hangar, a v njem ni več letal, pač pa zastopstvo avtomobilov. Ljubljansko letališče v Mostah, kjer so pristajala prva potniška letala na Slovenskem, je posrkal razvoj mesta, pilote in letala pa že davnega leta 1964 pregnal drugam.

»Mesto je vse bolj pritiskalo na letališče. Tako se je država v začetku 60-ih odločila, da nadaljuje nemški projekt na Brniku. Na Brniku so Nemci med vojno naredili poseko za letališče,« pove Marjan Bizjan, ki je bil v zadnjih letih pred preselitvijo upravnik ljubljanskega športnega letališča. Prometno letalstvo se je na Brnik preselilo konec leta 1964. »V začetku nam je bilo všeč, da so šli, a usoda ljubljanskega športnega letalstva je bila s tem zapečaten. Začeli smo si ogledovati nove terene za športno letališče,« pripoveduje Bizjan. Najprej v okolici Dobrunja, nato blizu Šentjakoba na levem bregu Save, pa v Klečah ob Nemški cesti, nato v bližini Brezovice na Barju. Zvezde novemu ljubljanskemu športnemu letališču niso bile naklonjene. Iz nobene od naštetih lokacij se kljub trudu ni izcimilo nič, Ljubljančani so danes v Podpeči, kjer morajo upoštevati niz omejitev.

Stoodstotni kapetan in inštruktor

Marjan Bizjan se je kmalu po preselitvi poklicnega letalstva na Brnik preselil tudi sam. Pisalo se je leto 1966. »Adria je imela razpis in Milan Dolinar me je začel prepričevati, naj se prijavim. »Kako pa,« ga vprašam, »ko pa še nimam 1.000 ur?« To je bil nenapisan pogoj. Manjkalo mi je še 60 ur, a sem se potem le prijavil. Deset so jih sprejeli, po naletu in drugih podatkih sem bil zadnji. A ker sem imel dobre športne rezultate - tekmoval sem že v akrobatskem letenju in na evropskih relijih - je pokojni Majcen rekel: »Če je dober tam, bo dober tudi v Adrii.« Začel sem se učiti in vse tečaje sem naredil z desetko. S Frančkom Mordejem, s katerim sva bila skupaj, sva mislila, da nama teorija gre, ker sva inženirja strojništva. A ljubi bog, kaj bo na simulatorju! Tudi tam ni bilo težav. Naguliš se, pa je. Dobil sem najboljšo oceno, za mano Franček. V redu, toda ko pridem na letalo, bo zagotovo hudič, sem si mislil. Za inštruktorja sem imel Zvonimirja Planinca, ki je veljal za zelo strogega. Nad mano ni nikoli dvignil glasu, ker sem vedno naredil to, kar se je dalo. Na linijo sem se prebil med prvimi. Tako sem prišel s travnika na DC 6.«



Na krilu KB 6 - Marjan Bizjan s Francem Mirnikom na letališču Tatovi pri Atenah, udeležba na evropskem aeroraliu leta 1963.

Že v prvem letu je letel med vsemi celinami. »Adria je bila na dobrem glasu, da smo najbolj točni. A propelercem je odbijala zadnja ura, treba bi bilo iti na reaktivna letala. V Adrii se je začela kriza. »Trhle veje v gospodarstvu je treba požagati,« je takrat rekel vodilni slovenski politik Stane Kavčič, ko je prišel na sestanek v Adrio. In tako je Adria šla v stečaj, piloti smo dobili odpoved. Potem se je pojavil Janez Nedog, župan v Šiški, bivši predsednik ljubljanskega aerokluba, ki je tudi sam letel. Nekako se je zrinil za prisilnega upravitelja Adrie in jo je uspel rešiti. V Ameriki je dobil kredite in nabavili smo devetke. Takrat mi je sekirca v med padla. Kregali so se, kdo od kapetanov se bo prešolal na DC 9, bili so tudi nizki udarci. Šef pilotov je bil takrat Karel Rankel, zelo fin gospod, ki ni dopustil intrig. Glavnega intriganta, kapetana, ni poslal na prešolanje, pač pa mene, čeprav sem bil kopilot,« se spominja Bizjan. Tako je bil na prešolanju za DC 9 v Ljubljani, ki so ga vodili ameriški inštruktorji, skupaj s petimi kapetani. Dosegel je odmeven uspeh. V svetovnem merilu prvi je pri prešolanju opravil teste 100-odstotno! Zadostovalo je 86 odstotkov in dejstvo, da je bil pri testih popoln, je veliko pripomoglo k njegovemu dobremu imenu tudi doma. Marjanu Bizjanu so bila takorekoč odprta vsa vrata.

Največji uspeh: ustanovitev letalske smeri na fakulteti

»V tistem času smo veliko leteli, 800 ali 900 ur v polletni sezoni, pozimi smo bili prosti. Že 1971 sem položil izpit za kapetana, leta 1974 za inštruktorja, leta 1976, pri osemindesetih sem postal šef pilotov. Danes se mi zdi, da je šlo kar malo prehitro,« razmišlja Bizjan. S tem, ko je Bizjan delal na vodstvenih položajih, se mu je širil tudi splošen razgled nad letalstvom in ureditvijo Adrie. »Šef pilotov sem postal v zelo težkem obdobju, ko je bila za Adrio cela vrsta nesreč. Podjetje je v začetku zaposlovalo le vojaške pilote, ki so bili sicer odlični, a niso bili pripravljeni prevzeti postopkov, ki bi izboljšali varnost. Takrat se je Adria zelo širila, v kadrovanju se je preusmerila na travniške pilote, bili so le na pol izšolani, a tudi teh je pričelo primanjkovati. Odločil sem se, da bom prepričal podjetje, da mora vlagati v šolanje pilotov, mora jim nuditi trenaja, omogočiti, da gredo dvakrat na leto na usposabljanje na simulator in obnovijo znanje. Bilo je težko pionirsko delo, imeli so občutek, da gre za razmetavanje denarja. Potem se je zgodil Ajaccio, ki je izviral še iz prejšnjega sistema usposabljanja. Pogled na varnost se je pričel izboljševati in nesreč ni bilo več.«

V začetku 80-ih se je zaradi opisanih razmer začelo kazati, da Adria ne more dobiti dovolj kvalitetnih pilotov. Čeprav je bila ustanovljena zagrebška letalska šola, od tam ni dobila veliko pilotov, saj so Hrvati Slovence ovirali pri šolanju. Zahtevali so namreč, da bi slovenska izobraževalna skupnost plačevala šolanje Slovincem, a ta za to ni imela posluha. Pilotov ni bilo, treba je bilo nekaj narediti, se spominja Bizjan, ki je bil takrat vodja šolstva v Adrii in predsednik temeljne izobraževalne skupnosti za letalski promet. »Dal sem pobudo ljubljanski strojni fakulteti, da bi šolala tudi pilote, a jih to ni zanimalo. Nato je beograjska prometna fakulteta ponudila, da bi ustanovila svojo enoto v Ljubljani in organizirala v Sloveniji popoldansko izobraževanje. Prišli so v Adrio, direktor Nedog jih je poslal k meni, jaz pa sem jih peljal k dekanu ljubljanske strojne fakultete Leopoldu Leskovarju. »To pa ne,« je dejal Leskovar in takrat je vse takoj steklo. Strojna fakulteta je ustanovila letalsko smer. To, da sem prispeval k ustanovitvi letalskega oddelka na strojni fakulteti, štejem za svoj največji uspeh,« ugotavlja sogovornik ob pogledu na prehojeno poklicno pot.

Z diplomsko nalogo prihranil Adrii 410 tisoč dolarjev

Adria dobiva iz te šole tudi danes takorekoč vse svoje pilote. Avtorja večjega dela letalskega učnega programa sta bila Marjan Bizjan in profesor na fakulteti Dominik Gregl. A tu se pokaže še ena zanimivost in značajska lastnost našega sogovornika. Potem ko je soustanovil letalski oddelk in delno napisal učni program zanj, se je še sam vpisal na oddelk in tudi diplomiral. »Imel sem že prvo stopnjo strojne fakultete, bil sem s travnika in imel bogate pilotske izkušnje. Zakaj ne bi imel še formalne letalske izobrazbe, sem si mislil. Tako sem se s 45.



Pred jadralnim letalom Weihe na starem letališču v Ljubljani. Prisotni Venceslav Žakelj, Dušan Ivanuš, Franc Kralj, Marjan Bizjan in Ciril Močnik.



Tekmovalca Marjan Bizjan in Ciril Križnar na evropskem aeroreliju leta 1964 – priprave na vzlet z letalom KB 11.



Podvojena posadka Adrie pred dolgim letom z DC 8.



Prevzem prvega letala MD-80 za Adrio v Long Beachu – Charles M. Forsyth, podpredsednik Douglas Aircraft Company, in Marjan Bizjan (desno).



Posadka pred vrati A 320.



Marjan Bizjan z mlajšim sinom na Storžiču leta 2000.

leti vpisal na letalsko smer. Na stara leta mi je šel študij dobro od rok, Adrii sramote nisem delal. Za diplomsko nalogo pa sem izbral nekaj, kar ni bilo čisto brez koristi,« pove Bizjan.

Naslov diplomske naloge se je glasil prilagoditev performans MD 81 pri montaži novih motorjev na MD 82. Bizjan pojasni, da bi takrat Adria morala dokumentacijo za prilagoditev močnejših motorjev za drugo letalo kupiti pri ameriškem proizvajalcu, ki je zahteval zanj 410.000 dolarjev. Bizjan je nakup dokumentacije takratnemu direktorju Janezu Kocijančiču odsvetoval in hkrati prosil za mesec dni študijskega dopusta za izdelavo diplomske naloge. »Za dipolomsko nalogo o prilagoditvi performans sem dobil desetko. Izkazalo se je, da ni treba na letalu narediti skoraj nič, da so podatki primerni, treba je bilo samo malo drugače vezati računalnik. Skupaj z Adriinim inženiringom smo vsebino diplomske naloge preoblikovali v dokumentacijo. Jugoslovanski register letal je to dokumentacijo potrdil, podjetju smo prihranili veliko denarja,« pripoveduje sogovornik. Ali je imel kaj od tega? Takrat nič, a mu je Adria omogočila kasnejše prešolanje na letalo Airbus kljub temu, da je že bil star 50 let, kar je bila starostna omejitev za prešolanje. In kaj je za pilota nujnejšega in lepšega, kot leteti nov tip letala? Entuzijazem, pa čeprav službeni, na tem polju ne pozna meja. »Naredili so mi uslugo, ker sem prihranil toliko denarja pri dokumentaciji,« pripoveduje. Na airbusu je letel še pet let, potem pa iz zdravstvenih razlogov prenehal leteti.

Z avtoriteto več kot z represijo

A poklicna pot za Marjana Bizjana kljub izpolnjenim letom za upokojitve še ni bila končana. Bil je čas osamosvojitve Slovenije, hkrati z njo pa ustanovitve lastnih (državnih) služb. Tako je Marjan Bizjan pred upokojitvijo postavil na noge še slovenski letalski inšpektorat, ki je bil prej v pristojnosti zveznih oblasti. Ali se pogled letalskega inšpektorja bistveno razlikuje od pogleda pilota? »Seveda se,« pravi Bizjan, kot izjemno dobro pa izpostavi dejstvo, da je poznal »obe strani palice«. Kot dolgoletni vodstveni delavec in pilot je vedel, kje in kako delodajalec krši pravila, pa tudi, kje je vseeno, če jih krši in kje jih nikakor ne sme.

»Zakonodaja je bila tako slaba, da nisem mogel na osnovi takratnih predpisov urediti skoraj nič. Poznalo se je, da sem imel v letalstvu ugled. Z avtoriteto sem lahko dosegel več kot z represijo. Vedel sem, kakšni ukrepi so potrebni, koliko časa bo potreboval delodajalec, da jih izpelje, svetoval sem, pomagal. Šele če nekdo ne bi hotel narediti, kar sem predlagal, bi prišle na vrsto sankcije. A niso bile potrebne.« Je posegal tudi v Adrio? Je, predvsem glede delovnega časa pilotov, kjer je bilo kršitev največ. »Piloti so leteli preveč v enem kosu in premalo počivali. Ker sem vedel, kako se goljufa, sem vedel, kje iskati. Za to niso bili krivi piloti, ampak letalska operativa. Vem, v kakšni vlogi je pilot. Če se upre, povzroči, da podjetje ne bo moglo izvršiti neke naloge, povzroči stroške in četudi ima prav, bo kriv.« Je zakonska omejitev letenja nujna? »Ja, nujno potrebno je, da je delovni čas omejen. Mlad človek ogromno zdrži, a zanesljivo zaradi varnosti letenja ne sme leteti več, kot določajo predpisi. Morebiti prva prekoračitev ni usodna, če pa je prekoračitev več, se utrujenost nalaga. Ni pomemben le maksimum letenja, spoštovan mora biti tudi ustrezen čas počitka, še posebno, če so vmes časovne zone. Nekateri piloti lahko zaspijo takoj, ko nastopi čas počitka, vsak pa ne more. A to so posegi v bioritem, ki pomenijo velik stres za telo in prinesejo sčasoma velike zdravstvene posledice. Zakoni niso nekaj nepotrebnega, čeprav posegajo tako v interese podjetja kot tudi v interese tistega, ki ga ščitijo.«

Marjan Bizjan je danes upokojenec. Živi v Vrhnjah na Gorenjskem, le dober streljaj od športnega letališča v Lescah, a vendar le redkokdaj sede v letalo, sam pa sploh ne leti več, odkar je nehal leteti v Adrii. »Nima smisla vztrajati, s starimi smo imeli na letališču vedno same težave,« pravi v šali. Kaj bi naredil, če bi imel priložnost in bi življenje lahko začel ponovno od začetka? »Še enkrat bi postal pilot in šel bi po enaki poti, a marsikaj bi popravil in kakšne neumnosti ne bi naredil,« odgovarja Marjan Bizjan, legenda slovenskega letalstva s 17.000 urami poklicnega, 1.500 urami jadralnega in 1.000 urami športnega letenja.



Najnovejši Linxairov avion z registracijo S5-ABL

Pot med cenjene

Embraer 135 – Legacy 600 vse uspešnejši na svetovnem tržišču

Andrej Mastnak
dipl. inž. stroj., prometni pilot

Slovenski poslovni letalski prevoznik Linxair, d.o.o., krepi floto z Embraer Legacy 600. Po letu dni operacij prihaja novo letalo, zato je bilo treba podvojiti tudi pilotski kader na tipu letala. Svojevrsten uspeh je pridobitev TRTO (Type Rating Training Organization), kar omogoča prvo šolanje novih pilotov za letalo Legacy 600 z domačimi inštruktorji in izpraševalcem. Družba se je odločila izšolati za nov tip letala štiri nove pilote. Dva sta uspešno končala šolanje v FlightSafety International v Houstonu, ZDA, druga dva pa sta se šolala pri Linxairu na najetem simulatorju v Franciji.

LEGACY 600

Brazilski proizvajalec letal Embraer je leta 2000 na letalski prireditvi Farnborough Airshow predstavil novo poslovno letalo, ki izhaja iz potniške verzije letala Embraer-145 oziroma iz njegove krajše različice EMB-135. Letalo je razmeroma nov predstavnik zgornjega srednjega razreda poslovnih letal. Poleg notranjosti letala je največja razlika med potniško različico in novim poslovnim letalom Legacy 600 v dodatnih trupnih rezervoarjih in v krilnih zavihkih (angl. winglet), ki so letalu omogočili dodatnih 1600 navtičnih milj doleta. Letalo lahko preleti razdaljo iz Londona v New York brez vmesnega postanka. Legacy se največkrat pojavlja v konfiguraciji med 13 in 16 potniškimi sedeži z zelo razgibano paleto postavitve sedežev in opreme. Odlikuje ga velika potniška kabina in v svojem razredu največji prtljažni prostor, v katerega je možno dostopati tudi med letom. Poleg ostale opreme nudi letalo potnikom zelo sodoben prikaz poteka letenja za potnike (angl. airshow sistem), DVD predvajalnik, satelitski telefon, faks in dostop do medmrežja.

Legacy 600 poganjata dva na repu nameščena turbinska agregata znamke Rolls-Royce, vsak s po 4000 kilogrami (8800 liber) potiska. Operativna višina leta letala je 41.000 čevljev (12.500 metrov). Največja dovoljena vzletna masa letala je 22.500 kilogramov, vključujoč 8.323 kilogramov goriva, kar ga ponese zavidljivih 3250 navtičnih milj (6.000 kilometrov) daleč. Vgrajena je elektronska oprema znamke Honeywell Primus 1000 s petimi elektronskimi zasloni (angl. full glass cockpit). O kvaliteti in funkcionalnosti letala priča podatek, da je brazilski proizvajalec v zadnjih sedmih letih prodal več kot 130 letal tega tipa v 20 različnih držav.

ŠOLANJE ZA TIP LETALA LEGACY 600

Šolanja za pridobitev licence tipa letala EMB-135 Legacy v Flight-Safety International v Houstonu sta se udeležila dva Linxairova pilota, in sicer kapetan Milan Moro in kopilot Andrej Mastnak, medtem kot sta se kapetan Miran Pečolar in kopilot Andrej Vivod šolala v domači organizaciji in simulatorju v Franciji. Osnovno šolanje za pridobitev dovoljenja za tip letala je sestavljeno iz dveh delov. Prvi del zajema teoretično pripravo, drugi del praktično letenje, bodisi na letalu ali v večini primerov na simulatorju. Teorija zajema 60 ur predavanj, v katerih piloti do podrobnosti spoznajo vse sisteme na letalu. Po uspešno opravljenem testu teorije, ki ga pripravi in potrdi za to pristojna uprava, sledi praktično usposabljanje v simulatorju (full flight symulator). Prednost usposabljanja v simulatorju pred šolanjem na letalu je, da se lahko v simulatorju bolj kakovostno posnema najrazličnejše odpovedi posameznih sistemov, ne da bi s tem kogar koli ogrožali oziroma po nepotrebnem obremenjevali letal. Za predelavo vseh normalnih postopkov in kasneje kritične odpovedi različnih sistemov je treba odleteti v simulatorju najmanj 28 ur in dveurni izpitni let. Ker je letalo EMB135 Legacy 600 podobno letalu EMB 135/145, sta simulator in šolanje enaka kot za pilote, ki se šolajo za potniško različico, enako je tudi pridobljeno dovoljenje za tip letala.

Letalo je dobro sprejeto tako med piloti kot tudi med vse zahtevnejšimi potniki. Embraer si je ravno z letalom Legacy 600 in ostalimi poslovnimi letali pridobil več kot le dober sloves. Prej skoraj neznani proizvajalec postaja eden vodilnih proizvajalcev poslovnih letal na svetovnem tržišču.



Pisec članka, Andrej Mastnak (desno) in kapetan Milan Moro v simulatorju v Texasu.



AOPA novice

*Prof. Miha Kuzman,
univ. dipl. inž., športni pilot*



AOPA ZDA

AOPA US ima novega predsednika. To je Craig Fuller, ki je zamenjal dosedanjega dogoletnega predsednika Phila Boyerja. Boyer odhaja po 18 letih vodenja v pokoj. Craig Fuller bo prevzel mesto predsednika s 1. januarjem 2009. Fuller je pilot že več kot 40 let. Na svoji poklicni poti pravnika je služboval kot svetovalec predsednika Ronalda Reagana ter Georga Busha. Je znan kot dober lobist, kar bo organizaciji z več kot 600.000 člani omogočilo še večji vpliv na administracijo v Washingtonu pri uveljavljanju njihovih predlogov. Fuller se je članom AOPA prvič predstavil na AOPA EXPO 2008, ki je letos potekal med 6. in 8. novembrom na letališču San Jose v Kaliforniji. Na EXPU so predstavili tudi nov projekt internetnega načrtovanja letov v realnem času - t.i. AOPA Internet Flight Planner, ki so ga razvili v sodelovanju z podjetjem Jeppesen. S tem programom lahko kjerkoli na svetu preko interneta planirate let, ki upošteva trenutno vreme, no-tame, omejitve ipd. Do tega programa lahko dostopate tudi vsi člani AOPA Slovenija, saj ste obenem tudi člani AOPA. Povezava na AOPA Internet Flight Planner: <https://www.aopa.org/login/index.cfm?method=loginrequired>.

IAOPA

V Zürichu je potekalo 18. oktobra že 119. regionalno srečanje IAOPA. Srečanje je bilo namenjeno predvsem pripravi pripomb k predlogu sprememb licenciranja letalskega osebja, ki ga predlaga EASA. Nekatere spremembe bodo prinesle pozitivne učinke, druge pa bi lahko imele katastrofalne posledice za splošno letalstvo v Evropi. Predlog, ki ga IAOPA podpira, je ponovni prehod dodeljevanja zdravniških spričeval, ki so izdane v skladu z JAR-FCL3, na ICAO zdravniška spričevala. To bi mnogim pilotom, ki niso dobili zdravniškega spričevala in so zaradi tega izgubili letalsko licenco, omogočilo ponovno letenje. Dober predlog je tudi ta, da inštruktorjem letenja, ki poučujejo kandidate za PPL, ne bi bilo potrebno izkazati teoretičnega znanja na ravni CPL.

IAOPA ostro nasprotuje predlogu, ki bi v Evropi praktično onemogočil letenje letal, registriranih v ZDA, pilotom z FAA licenco. IAOPA bo poskušala lobirati proti temu s pomočjo predstavnikov poslovnega letalstva. Novi EASA predlog nalaga manjšim letalskim organizacijam, klubom in letalskim šolam skoraj enako organiziranost kot večjim organizacijam in podjetjem. Takšne birokracije si manjši prav gotovo ne morejo privoščiti. Skrb vzbuja tudi varnostno vprašanje novih LPL licenc (Leisure Pilots Licence), ki predvidevajo, da lahko imetniki teh licenc prevažajo sopotnike že po 20 urah letenja (od tega 10 ur z inštruktorjem).

Celotno poročilo s srečanja bo objavljeno v naslednji reviji General Aviation.



AOPA Izrael

Izraelsko združenje pilotov in lastnikov letal je letos praznovalo že 31 let delovanja. Lansko okroglo obletnico delovanja so obeležili novembra s posebnim Fly-in, ki je bil organiziran na letališču Haifa (LLHA). AOPA Izrael vključuje preko 600 članov. Njihova posebnost je Squadron 10, sekcija, ki se ukvarja s promocijo letalstva v Izraelu, prostovoljstvom, s pomočjo policije in obalne straže, z izvajanjem humanitarnih in promocijskih letov, izvajanjem požarne straže, poučevanjem mladih ter organizacijo brezplačnih teoretičnih in praktičnih usposabljanj za otroke iz socialno ogroženih družin. Vsi člani Squadrona 10 so prostovoljci. Vredno vseh pohval.

AOPA Nemčija

Nemška AOPA je dosegla uspeh. Zvezno sodišče je presodilo, da mora država za vse komercialne lete (šolske, poslovne ipd.) izvajalcem letov povrniti trošarine, ki v Nemčiji znašajo približno en evro na liter letalskega goriva. AOPA si je to prizadevala že od leta 2005. Vendar je direktor AOPA Germany Michael Erb kljub temu poudaril, da zmaga ni popolna, saj povračilo trošarin ne velja za nekomercialne, zasebne lete. To postavlja nekatere v neenakopraven položaj. Zato bodo poskušali urediti tudi to.

Letalski center Slovenske Konjice

Aeroklub Slovenske Konjice

7 sekcij

- modelarska
- jadralno - padalska
- jadralno - letalska
- padalska
- motorna
- ultra lahka
- helikopterska

4 letalske šole

- padalska šola
- šola jadralnega letenja
- šola helikopterskega letenja
- šola motornega letenja

kontakt: info@aeroklub-konjice.com

web: www.aeroklub-konjice.com



Pico d.o.o.

- izposoja letal
- letalski servis za letala in helikopterje EASA 145

kontakt: pico1@siol.com

Javno letališče Slovenske Konjice - LJSK

- letenje lahkih letal in helikopterjev
- oskrba in hranjenje zrakoplovov

kontakt: ljsk@aeroklub-konjice.com



Modelarski poligon

- utrjena in opremljena modelarska steza z urejeno okolico

kontakt: modelarji@aeroklub-konjice.com

Jadralno - padalska sekcija SOKOL

- urejeni vzletišči; Konjiška gora, Mala gora

Helikoptersko vzletišče AC Loče (JetRanger III)

- panoramski in posebni poleti
- fotografiranje in snemanje iz zraka
- najem helikopterja

kontakt: info@helitours.si





Linxair, največja slovenska družba za poslovno letalstvo

Strm dvig v višave

Ludvik Uhan,
poslovni direktor podjetja Linxair Business Airlines, d.o.o.

Podjetje Linxair Business Airlines je zraslo iz podjetja Gunair, ki je bilo ustanovljeno leta 2000 in je bilo predhodnik današnjega poslovnega letalskega prevoznika. Podjetje je začelo strmo pot razvoja s storitvami letalski taksi v Sloveniji in sosednjih državah.

Linxair je začel z enim samim letalom z batnim motorjem. Tega je najprej zamenjalo turbopropelersko letalo Malibu, nato pa se mu je leta 2003 pridružilo še reaktivno letalo tipa Cessna Citation Jet. Istočasno je Linxair zadostil predpisom JAR OPS 1 in pridobil JAA AOC certifikat.



Global Express, najboljše poslovno letalo na svetu kmalu tudi v Linxairovi floti.



Politika "odprtega neba", ki jo je uvedla EU, je Sloveniji zelo koristila. Ravno ta politika je tudi omogočila podjetju Linxair širitev flote reaktivnih letal znamke Cessna. Z nakupom reaktivnega letala Cessna Exel je podjetje pridobilo svoje prvo letalo s stojno višino in dosegom nad 2.000 navtičnih milj. Zaradi povečanega povpraševanja po poslovnih letalskih prevozih tako v Sloveniji kot v državah bivše Jugoslavije in zaradi aktivnega delovanja podjetja v Rusiji, Ukrajini in v drugih državah bivše Sovjetske zveze (države SND) je podjetje lahko razširilo svojo floto z dodatnimi letali: Cessna Citation XLS, CJ3 in CJ2+. V letu 2007 je Linxair pridobil prvo letalo s prostorno kabino, to je letalo Embraer Legacy 600.

Floto podjetja Linxair je sestavljalo oktobra 2008 šest poslovnih letal, ki naletijo na leto več kot 4.500 ur in pokrivajo nad 150 letalskih ciljev v Evropi, na območju bivše Sovjetske zveze, na Srednjem vzhodu in v severni Afriki.

Do konca leta 2008 bo podjetje pridobilo še dve letali. To sta Cessna Citation CJ2+ (reg. št. S5-BAR), ki je iz Amerike prispelo v Ljubljano 2. decembra, in Embraer Legacy 600 (reg. št. S5-ALA), ki ga v času pisanja prispevka preizkušajo na Portugalskem in bo po odletu v Brazilijo priletelo v Ljubljano po 15. decembru.

Cessna Citation CJ2+ bo namenjena poslovnim in protokolarnim letom v evropskem prostoru, Embraer Legacy 600 pa bo omogočal poslovne in protokolarne lete v celotnem prostoru EMEA (Evropa, Srednji vzhod in Afrika) in na območju bivše Sovjetske zveze.

Podjetje je tako v devetih letih obstoja od skromne dejavnosti panoramskih poletov z enim lastnim enomotornim letalom Cessna 172 (vrednost približno 60.000 evrov) in tremi zaposlenimi preraslo v drugega največjega letalskega prevoznika v Sloveniji z najsodobnejšo floto poslovnih reaktivcev povprečne starosti tri leta.

Seveda imamo za opravljanje dejavnosti komercialnih prevozov potnikov in blaga ter letalskih storitev ustrezno spričevalo letalskega prevoznika št. 12/2009 (s podaljšano veljavnostjo do 15.07.2010) in operativno licenco št. 12/2004 (z veljavnostjo do 16.04.2010). Oba dokumenta je izdalo ministrstvo za promet v skladu z evropsko zakonodajo.

Doslej smo letalske dejavnosti opravljali v skladu s slovensko in evropsko letalsko ter splošno pravno zakonodajo brez nesreč, večjih izrednih dogodkov in prepovedi. Sestavni del vsakodnevnega opravljanja dejavnosti so upoštevanje varnostnega programa Linxair, programa preprečitve nesreč in letalske varnosti Linxair in sistema zagotavljanja kakovosti Linxair, ki jih je odobrilo ministrstvo za promet.

Poleg tega Linxair redno nadzirajo Prometni inšpektorat RS, Direktorat za civilno letalstvo, neodvisne inšpekcije letalskih združenj in Evropska agencija za letalsko varnost (EASA), ki je zadnji nadzor varnosti in kakovosti operacij izvedla 17. junija letos. Seveda smo nenehno tudi pod nadzorom naših strank.

V podjetju imamo že več kot 40 zaposlenih strokovnjakov. Večina opravlja letalski poklic že več kot desetletje. Do konca leta 2008 bomo od Aerodroma Ljubljana prevzeli v najem tudi bivši »DHL hangar«, saj smo sedaj podnajemnik v delu hangarja splošnega letalstva. S tem korakom bodo naša letala po devetih letih končno dobila »svojo« streho nad glavo.





Letenje v Afriki

Presenečenj polna črna celina in nebo nad njo

Gorazd Černe, poklicni pilot

Temno nebo razsvetljujejo zvezde v vsem svojem sijaju, kot bi nama želele kazati pravo smer. Ozračje je mirno, skoraj vsi že spijo in prijetna tišina vlada zadnjih nekaj minut. Do cilja nas ločita še slabi dve uri in tudi vremenska napoved za preostanek poti je ugodna. Po karti sodeč smo severovzhodno od Timbuktuja, na višini 11.000 metrov, na letu Afriqiyah Airways 702 proti Lomeju, glavnemu mestu Toga. Plujemo preko Malija nad potjo, po kateri prehajajo zadnjih tisoč let karavane iz Sahare na jug in nazaj. Pod nami je le tema in naziv črna Afrika na takšnem nočnem letu dobi svoj resnični pomen.

Boris prekine tišino z javljanjem položaja območni kontroli letenja Niamey. Globok glas na drugi strani zadovoljno sprejme sporočilo in zopet sva prepuščena tišini za naslednjih dvajset minut. Ravno komuniciranje s kontrolo letenja na tem odročnem delu Afrike lahko povzroča nekaj nevšečnosti, še posebno na prvih poletih. Vsaka država ima svoj specifičen način izgovorjave angleščine in če k temu dodamo zaspane afriške kontrolorje v poznih večernih ali zgodnjih jutranjih urah, lažje razumemo težave v sporazumevanju, ki včasih nastanejo med posadko v letalu in kontrolo na tleh. Dodaten problem



Kumulonimbus na meji med Tunizijo in Libijo.



Prebijanje fronte nevihtnih oblakov nekje sredi Sahare.

povzroča komunikacija na HF valovnih dolžinah, ki je sicer stalnica za večji del saharske Afrike. Zaradi velikih razdalj in neobljudenosti terena je tak način komunikacije edini možen, podvržen pa je zunanjim atmosferskim vplivom, ki bistveno vplivajo na kvaliteto sprejema in oddajanja sporočil. Nič nenavadno ni, da posadka ne more vzpostaviti stika z bližnjo kontrolo letenja, sprejema pa šumenje, prasketanje in oddajanje kontrole letenja, oddaljene tisoč in več kilometrov od položaja letala. Danes sva se z Borisom tem težavam izognila in kot vse kaže, bo to eden tistih redkih letov, ko gre vse kot po maslu. Če seveda odmislim pred tem popoldneva v Tripoliju, v našem hotelu, kjer so se odločili opraviti vzdrževalna dela sredi popoldneva, ravno ko skušaš pred nočnim letom pridobiti vsaj kakšno uro spanca. Od spanca ni bilo nič, a utrujenosti tudi še ne čutiva in da bo tako tudi ostalo, pokličeva Walida, današnjega šefa kabinskega osebja, da nama prinese kavo. Kava ni kaj prida, tako kot hrana, ki se je načeloma na letalu izogibam. Ničkoliko zgodb o črevesnih težavah, zastrupitvah in kasnejših zdravstvenih zapletih smo že doživeli. Walid to ve, zato se samo zareži in izgine za neprebojnimi vrati med pilotsko in potniško kabino. Za našo varnost pa na teh letih ne skrbijo samo ta vrata, ampak tudi dodatno libijsko varnostno osebje.

Največ težav s potniki imamo sicer na letih v Lagos, največje mesto v Nigeriji, in v N'Djameno, prestolnico Čada. Letališče v slednji je bilo zaradi negotovih političnih razmer v februarju 2008, ko so v mesto vdrle enote upornikov, nekaj časa zaprto. Ravno tako ni delovala kontrola letenja, ki pokriva ta del ogromne države, zato smo bili prisiljeni iz centralnega dela Afrike leteti po drugih zračnih poteh. Položaj se je od takrat izboljšal, kar pa ne velja za okoliška področja. Če letalo zaradi vremenskih ali drugačnih vzrokov ne more pristati v N'Djamenu, se posadka odloči za pristanek na drugem bližnjem primernem letališču.

A tam nihče ne želi sprejeti potnikov, saj jim ne morejo zagotoviti varnega prehoda do željenega cilja, zato se potniki včasih namesto na cilju znajdejo zopet na začetku poti, v libijskem Tripoliju. In takrat varnostniki pridejo še kako prav, da pomirijo razgrete strasti potnikov, ki želijo za vsako ceno prispeti na cilj. Pa četudi na račun zmanjšane varnosti.

Poleti nam letenje po Afriki otežuje deževna doba z nevihtami. Te so včasih tako silovite, da se jim moramo glede na predvideno pot letenja izogibati v loku 150 kilometrov in več. Za nekatera letališča je v tem časovnem obdobju prav značilno, da imajo ob sebi »dežurni« nevihtni oblak. V takih primerih jemljemo precej več goriva, ki nam omogoča to udobje, da krožimo nekje v bližini letališča in počakamo, da se dež izlije in nevihta premakne. V pol ure se običajno vreme toliko izboljša, da je možno varno pristajanje. V takih primerih je potrebno paziti na količino vode na stezi, saj močni nalivi dobesedno poplavlajo pristajalno površino in lahko ogrožajo varnost pristanka.

Iz izkušenj sedaj tudi vemo, da pride ob slabem vremenu neredko

Izkaznica letalske družbe Afriqiyah Airways Afriqiyah Airways je libijski letalski prevoznik z bazo v Tripoliju. V Libiji vzdržuje domačo letalsko povezavo med Tripolijem in Beng-hazijem in opravlja redne mednarodne polete v več kot dvajset destinacij v Evropi, Afriki in na Bližnjem Vzhodu. Število prepeljanih potnikov v letu 2008 je bilo nekaj manj kot 700.000. Ime

Afriqiyah izvira iz arabske besede za Afriko. Znak 9.9.99 na letalih označuje datum sprejetja sirske deklaracije, ki je pomenila nastanek Afriške unije. Cilj podjetja je bil postati "afriški letalski prevoznik", ki povezuje Afriko in Evropo preko Tripolija v Libiji. Floto trenutno sestavljata letali A300 in A340, namenjeni državnim letom, ter dve letali A319 in pet letal A320, od katerih so eno najeli pri Adrie Airways. Piloti, tehnično in operativno osebje Adrie Airways sodelujemo v letalskih operacijah Afriqiyah Airways od leta 2006.





→ do izklopov navigacijskih sredstev za pristajanje. Razlog je včasih v nalih in vodi, ki prekine napajanje teh naprav, včasih pa tudi v dejstvu, da jih letališki delavci sami izklopijo iz bojazni pred udarom strele. Posadka zagotovo ni najbolj navdušena, če do tega pride v fazi pristajanja med slabim vremenom.

Boeing 737 – 800 Kenyan Airways je 5. maja 2007 kmalu po vzletu iz Douale v Kamerunu strmoglavil, pri čemer je umrlo vseh 114 potnikov in članov posadke. Eden izmed razlogov za nesrečo naj bi bilo po zadnjih podatkih ravno slabo vreme. Novica o tragediji nas je pretresla toliko bolj, ker tudi sami letimo v Doualo in se s kenijskim letalom srečujemo v zraku ali na tleh.

Pozimi v področju podsaharske Afrike zapiha harmatan, relativno močan puščavski veter, ki prenaša prah in pesek. Vidljivost za pristajanje v takšnih pogojih lahko pade pod najmanjšo dovoljeno. Ta pojav je običajno dolgotrajen in takrat so letališča zaprta več dni (Niamey, N'Djamena, Kano). Večina afriških letališč, kamor letimo, je v državah, ki sodijo na rep razvitosti svetovnega gospodarstva. Pomanjkanje finančnih sredstev je razlog, da okrog letališč nimajo ustrezne zaščite in ograje. Zaradi zagotavljanja varnosti zato pred vsakim pristankom ali vzletom letala navadno osebno vozilo prevozi celotno stezo in preveri, da na njej ni ljudi ali divjih živali. Letališko



Član AOPV kapetan Egon Mozetič sprejema dahomejskega kralja v pilotski kabini nekje nad Saharo.

osebje je sicer na vseh afriških destinacijah, kamor letimo, zelo prijazno in ustrezljivo, kar pa ne more nadomestiti pomanjkanja tehnične podpore in usposobljenih mehanikov, če potrebujemo takšno vrsto pomoči.

Težava, s katero se piloti v Evropi ne soočamo, je bližina primernih letališč na sami poti, na katera lahko pristanemo v primeru večjih okvar letala. Na določenih odsekih po Afriki se približamo največji oddaljenosti od takšnih letališč, ki znaša 408 navtičnih milj (več kot



Običajen prizor z afriškega letališča.



Kraj nesreče B 737 – 800 letalske družbe Kenyan Airways južno od Douale, Kamerun.

700 kilometrov), za kar potrebuje letalo eno uro letenja. Posadka mora pred in med letom pridobiti podatke o vremenu na teh letališčih, ki mora biti dovolj dobro, da omogoča zasilni pristanek. V kolikor je vreme slabše, mora posadka izbrati drugačno pot letenja, ki bo zadoščala varnostnim zahtevam glede oddaljenosti primernih letališč.

Včasih nas pri povratku z napornega afriškega leta čaka v Tripoliju neljubo presenečenje v obliki megle, ki je ni predvidevala nobena vremenska napoved. Letališče v Tripoliju ni opremljeno za pristajanje v zmanjšanih pogojih vidljivosti, zato je treba odleteti na drugo letališče v Libiji ali Tuniziji. To povzroča potem zamude in logistične težave za vse tiste lete, ki so podnevi namenjeni v Evropo.

Vrnimo se na let 702 proti Lomeju. Z Borisom se spuščava čez severni del Toga in pred nama je samo še končni prilet. Občudovanja nočnega afriškega neba je že konec in vse misli sedaj posvetiva pristajanju. Še zadnjič na tem letu vstopi v pilotsko kabino Walid in sporoči, da so potniška kabina in potniki pripravljeni za pristanek. Na koncu vpraša, kje je smer proti Meki. Da bo vedel za kasneje, za molitev. Ja, tudi to je del letenja po Afriki.



»Pokopališče« letal na letališču Lagos, Nigerija.

Skupni letalski predpisi za letalske prevoznike

Skrita težava za slovenske aeroklube

*Sebastjan Sevčnikar,
dipl. inž. stroj., prometni pilot*

EU se je tudi na področju letalstva odločila zagotavljati vsakemu potniku enako raven letalske varnosti ne glede na letalskega prevoznika in ne glede na letališče znotraj EU. Logična posledica je enotna letalska zakonodaja. V ta namen je že daljnega leta 1991 sprejela Uredbo sveta (EGS) št. 3922/91 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva, zraven pa dodala priloge, ki so definirale skupne letalske predpise. Ti predpisi so se nanašali na načrtovanje, izdelavo, uporabo in vzdrževanje zrakoplovov ter seveda na osebe in organizacije, ki sodelujejo pri teh nalogah.

Sledilo je nekaj sprememb osnovne uredbe, dokler ni decembra 2007 evropska komisija izdala Uredbe komisije (ES) št. 8/2008 o spremembi Uredbe sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni letalski promet. Osnova za priložo k tej uredbi je bil Dodatek št. 14 k JAR OPS1. Bistveno sporočilo je bila obvezna uporaba predpisov od 16. julija 2008. Prav te uredbe se je nato prijel ime EU OPS. Da ne bo pomote; EU OPS zajema samo letala, za helikopterje se uporabljajo še vedno nacionalni predpisi, skladni z JAR OPS3.

V EU OPS so predpisane zahteve, ki jih mora upoštevati pri uporabi vseh civilnih letal za komercialni zračni prevoz vsak prevoznik s sedežem v državi članici EU. V praksi to pomeni obvezo za vsakogar, ki želi opravljati komercialni zračni prevoz, da pridobi pričevalo letalskega prevoznika (AOC). Prav tu pa se je skrivala velika težava, s katero so bili soočeni slovenski aeroklubi. Slovenska država je na to reagirala z uveljavitvijo mehanizma odobritve izjeme od tehničnih predpisov in upravnih postopkov iz omenjene uredbe in o tem obvestila evropsko komisijo. Vendar je ta izjema začasne narave vse do takrat, ko komisija prouči, ali so izjeme v skladu z varnostnimi cilji uredbe ali drugimi ustreznimi predpisi EU. Na odločitev komisije še čakamo.

Naslednja težava, s katero se morajo spoprijeti slovenski aeroklubi, je izpolnjevanje zahteve o vzpostavitvi lastnega sistema zagotavljanja stalne plovnosti letal. Na srečo je komisija



sprejela odločitev, da lahko A-A prevozniki (panoramski leti, kjer sta vzlet in pristanek na istem letališču, torej v aeroklubih) za ta namen tudi najamejo ustrezno usposobljeno organizacijo.

EU OPS sestavlja 19 poglavij, ki dokazujejo tehnično usposobljenost prevoznika, vendar je za komercialni prevoz treba pridobiti tudi operativno licenco. Poglavja opisujejo zahteve za postopek certificiranja in nadzora prevoznikov, operativnih postopkov, zmogljivosti letala, opreme in instrumentov letala, omejitve letalskega delovnega časa, varovanja, letalske posadke in kabinsko osebje, dokumentacijo in vzdrževanje letala.

Seveda ne gre samo za letalske prevoznike, ampak tudi za letala, ki jih uporabljajo. Pri izdaji certifikata plovnosti se zahteve nanašajo na Uredbo komisije (ES) št. 1702/2003, pri zagotavljanju stalne plovnosti letal pa na Uredbo komisije (ES) št. 2042/2003. Takoj je potrebno priznati, da so na področju plovnosti letal zadeve že regulirane z osnovno uredbo in izvedbenimi pravili (angl. implementing rules), na področju letalskih operacij pa osnovna uredba sicer že obstaja, vendar izvedbena pravila še niso vzpostavljena. Evropska komisija je Evropski agenciji za varnost v letalstvu (EASA) postavila rok do leta 2012. Vse do takrat pa bo na področju letalskih operacij v veljavi EU OPS in njegove dopolnitve.



Koristne informacije Križi in težave pooblaščenih izpraševalcev

Domen Klemenc, prometni pilot

Zaradi zelo pozitivnega odziva na ažuren seznam pooblaščenih izpraševalcev ga v tej številki KOPILOTA zopet objavljamo. Pred tem pa želim rahlo osvetliti neurejeno stanje pooblaščenih izpraševalcev v slovenskem letalstvu, ki povzroča precejšnjo mero nejevolje med njimi, povprečnemu slovenskemu Janezu, pilotu, pa dodatno poleno pod noge na letalski poti.

Vsaka zgodbica se začne nekako takole: »Nekoč predavnimi davnimi časi ...« in tako naprej vse do konca, ko pravi »... in srečno sta živela do konca svojih dni.« In podobno se je začela tudi letalska pravljica slovenskih letalcev. Davno nekoč v prejšnjem stoletju je bil en velik Slovenec; Edvard Rusjan se je klical. In imel je to noro idejo, da Slovenci ne bomo več samo zemlje tlačili, ampak se bomo tudi med pticami podili. Nato so vrli Slovenci skoraj sto let kasneje rekli: »Dovolj nam je!« In naredili smo si samostojno Slovenijo. Tako je postalo tudi letalstvo čisto naše, samostojno. Sami smo si napisali svoj Zakon o letalstvu in postavili avtoriteto, ki se dandanašnji imenuje Direktorat za civilno letalstvo (DCL na kratko) in postavili smo seveda vse modre može, da nam povedo, kaj se sme in kaj se ne sme na modrem slovenskem nebu. In ti modri možje so si - po vzoru velike Evrope seveda - omislili pomoč v obliki pooblaščenih izpraševalcev. To so izkušeni možje, ki določajo, ali smo za med ptice ali pač ne. In stvar bi se prav lepo peljala proti tistemu »... in živela sta srečno do konca svojih dni«, če se ne bi malo zapletlo.

Prve pooblaščen izpraševalce smo dobili v letu 2002 skupaj z uvedbo Pravilnika o licenciranju letalskega osebja - pilotov letal. Po tem se jih je nabralo še kar nekaj, tako da jih je danes že 70 (po podatkih spletne strani ministrstva za promet). Vsem tem strokovnjakom je mačeha država pozabila poleg pooblastil urediti še plačilo njihovega strokovnega dela. No, saj se zgodi, ampak nesprejemljivo pa je, da je stvar ostala neurejena vse do danes, torej že celih šest let. Le kaj bi davkarji rekli na to, da že šest let niso mogli obračunati davka od dohodka omenjenih strokovnjakov, ki so prisiljeni v ljubiteljstvo ali pa celo v delo na črno (verjetno bi se nabralo že za kakšen tank).

Medtem ko imajo izpraševalci pri letalskih prevoznikih in drugih profesionalnih organizacijah svoj status in seveda tudi plačilo nekako urejeno skozi delo v lastnih organizacijah, se veliko slabše dogaja strokovnjakom, ki izvajajo preizkuse znanja na majhnih letalih, predvsem na ravni PPL, SEP, MEP itd. Ti izpraševalci delujejo večinoma v aeroklubih ali kot samostojni strokovnjaki. In kot takšni nimajo pravne možnosti za ustrezno plačilo za svoje delo, prav tako je sporno zavarovanje pri opravljanju svoje včasih tudi nevarne naloge v imenu države. Posledično pa se pojavljajo tudi težave pri zagotavljanju proste izbire izpraševalca za opravljanje preizkusa znanja, saj je povprečni pilot majhne cennosti primoran iskati prijateljsko uslugo pri kolegu v klubu ali pa »kupiti« storitev na sivem trgu izpraševalcev. Izpraševalec pa tudi ni kaj prida motiviran izvajati svoje strokovno delo širom po Sloveniji za hvala lepa in na svoje stroške.

Tako ostajamo pri tem, da se mora vsak znajti, kakor se ve in zna. Kar pa v letalstvu niti ni slabo, saj je posel pač tak, da je iznajdljivost zelo dobrodošla.

Toliko v oris nastale situacije. Dokler pa se oblast ukvarja z reševanjem nastalih zagat, vam v pomoč pri vašem naslednjem preizkusu praktične usposobljenosti objavljamo povzetek liste pooblaščenih izpraševalcev, ki je objavljen na uradni strani DCL. Iz seznama so izpušeni izpraševalci, ki so pooblaščen za izvajanje preizkusov le na določenem tipu letal; te najdete na spletni strani DCL.

Pa srečno!

Andejaš Bojan	CRE(SEP)(Land)	25.02.2011	AOPA Slovenija	041/693 585
Bivic Borivoj	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) IRE(A)SE FIE(A)	01.02.2009	ALFA HISTRIA Portorož	041 / 626 633
Blažek Primož	CRE(A)SEP(LAND) TRE(A)SFE(A)SAAB 340	20.05.2009	JOB AIR – Central Conect Airlines	031 / 518 519
Celar Rok	CRE(SEP)(Land)	28.07.2011	AK-ALC LESCE	051/323 200
Čelofiga Rado	CRE(A)SEP(Land) CRE(A)Pilotus SET(Land) CRE(A)PC9(PC7MkII)	01.02.2009	MORS AK Maribor	041 / 336 007
Čebular Anže	CRE(A)SPA/PA46 CRE(A)MEP(Land)	28.07.2011	AVIOFUN D.O.O.	031/328 758
Gaube Janez	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) IRE(A)SE FIE(A) CRE(A)PC9(PC7MkII)	16.02.2010	MORS	040/845 501
Grahek Miran	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) FIE(A)	16.02.2010	MORS	041/802 660
Hrovat Milan	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) CRE(A)AN-2 FIE(A)	01.02.2009	AOPA Slovenija	041 / 722 548
Kadunc Bojan	CRE(A)SEP(LAND) IRE(A)SE	01.02.2009	ADRIA AIR- WAYS	041 / 875 809
Kos Slavko	CRE(A)SEP(LAND)	24.05.2010	AK NOVO MESTO	07 / 3021 937 040 / 259 784
Kramberger Janez	CRE(SEP)(Land) CRE(MEP)(Land)	18.05.2010	AK MURSKA SOBOTA	041 / 786 279 02 / 5601 466
Lamret Franc	CRE(A)SEP(LAND)	20.12.2010	AOPA Slovenija	02 / 4712 054 041 / 730 233
Ličer Benjamin	CRE(A)SEP(LAND)	15.11.2009	OLC Portorož	041 / 687 094
Mozetič Egon	CRE(A)SEP(LAND)	16.06.2009	AOPA Slovenija	05/302 7321 031/836 364
Možina Boris	CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEL(LAND)	02.02.2010	AK POSTOJNA	041/525 511
Ocepek Jože	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(Land) CRE(A)MEP(Land) IRE(A)SE/ME FIE(A)	10.04.2009	SOLINAIR Portorož-Brník	05/6722 545 05/6514 160
Pavlin Blaž	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) IRE(A)SE CRE(A)PC9(PC7MkII) CRE(A)Pilotus PC8 FIE(A)	20.12.2010	MORS	02 / 4260 718 041 / 827 305
Perc Andrej	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) CRE(A)SF600 FIE(A) INSPECTOR - EXAMINER	20.12.2010	AOPA Slovenija	01 / 4734 639
Pišek Vinko	CRE(A)SEP(LAND) TRE(SFE(A)CRJ-100 FIE(A)	10.03.2009	AOPA Slovenija	02 / 8180 410
Pleteršek Vilko	CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)Pilotus SET(LAND) CRE(A)PC9(PC7MkII)	01.02.2009	AOPA Slovenija	02 / 4205 261 031 / 305 644
Pliberšek Tomaž	CRE(A)SEP(LAND)	15.11.2009	AK Ptuj	031 / 527 925
Pogljajen Janez	FE(A)PPL(A) CRE(A)SEP(LAND)	25.02.2011	AOPA Slovenija	041 / 766 557
Potočnik Stanislav	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) IRE(A)SE/ME FIE(A) TRE(SFE(A)Let L-410 TRE(SFE(A)F 70/100	01.02.2009	Solinair Portorož - Brnik	05/622 545 041/687 472
Ravnak Peter	CRE(A)SEP(LAND) FIE(A)	20.05.2011	AOPA Slovenija	
Sevčnikar Sebastjan	CRE(A) / SEP(Land) FE(A)PPL CPL SENIOR EXAMINER	23.09.2011	AOPA Slovenija	031 / 303 510
Slana Jože	TRE(SFE(A)A320 CRE(A)MEP(Land) IRE(A)SE/ME	19.05.2009	AOPA Slovenija	041/550 802
Sosnik Branko	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) IRE(A) FIE(A)	21.10.2011	SOLINAIR	05/6734 672 05/6722 545 041/722 361
Škrlec Matija	CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) CRE(A)AN-2	01.02.2009	AK Ljubljana	041 / 653 444
Šorn Miha	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)MEP(LAND) IRE(A)SE/ME FIE(A)	05.12.2009	ADRIA AIRWAYS	041 / 678 663 031 / 655 198
Štimatec Aleš	FE(A)PPL CPL CRE(A)SEP(LAND) IRE(A)SE FIE(A) CRE(A)PC9(PC7MkII)	16.02.2010	MORS	041/645 954
Verbančič Robert	FE(A)PPL(A),CPL(A) CRE(SEP)(Land)	28.03.2011	ADRIA LC MARIBOR	041 / 410 494
Verbančič Tomislav	FE(A)PPL(A),CPL(A) TRE(SFE(A)CRJ 100 CRE(A)SEP(LAND) IRE(A) FIE(A)	15.11.2009	ADRIA AIRWAYS	041/644 388
Verce Jože	CRE(A)SEP(Land) TRE(SFE(A)Let L410	30.03.2009	SOLINAIR	041/ 735 077
Vidmar Peter	CRE(A)SEP(Land) Omejitv. podaljšanje IR/ SEP(Land)	03.10.2008	AOPA Slovenija	041 / 785 093
Vidrih Jože	CRE(A)SEP(LAND) CRE(A)TMG	01.06.2010	AOPA Slovenija	041/720 322

Pooblaščen izpraševalci – seznam je povzet po podatkih Ministrstva za promet, Direktorata za civilno letalstvo, ki so objavljeni na njihovi spletni strani

Velik zbor članov AOPA Slovenije

Vzletišče Senožet
pri Slovenskih Konjicah,
2. avgust 2008

Rezultati tekmovanja:

- 17. pokal za najboljšega pilota v natančnem letenju Slovenije.

	Tekmovalec	Reg. oznaka	Tip letala	Skupaj
1	Blažič Boris	S5-DBH	PA-38	80
2	Kolar Stanko	S5-DPM	U-75	80
2	Petelin Niko	S5-DCJ	U-75	80
4	Klinar Marko	S5-DCJ	U-75	100
5	Skobir Zmago / Ravnak Peter	S5-DPM	U-75	100
6	Kuzman Miha	S5-DCK	U-75	110
7	Knez Sašo	S5-MBL	Pa-18	120
7	Pliberšek Ljubo	S5-DCK	U-75	120
9	Korošec Vladimir	S5-DPM	U-75	120
10	Gorjup Matija	S5-DCI	U-75	150
10	Petan Matjaž	S5-DPM	U-75	150
12	Marn Peter	S5-DBY	C-172	160
13	Wravor Viadimir / Pliberšek Ljubo	S5-DPM	U-75	270
14	Novak David / Markovič Rok	S5-DEH	C-152	320
15	Rajšp Jože	S5-DHV	C-152	330
16	Hlačer Anže	S5-DCK	U-75	340
17	Završnik Alojz	S5-DIO	PA-28	340
18	Markovič Rok / Novak David	S5-DEH	C-152	390
19	Kužnik Adolf	S5-DCK	U-75	440
20	Anderlič Franci	S5-DCK	U-75	800
	Kastelic Tomaž / Cerar Matej	S5-DKT	C-172	DC



Dosedanji zmagovalci:

Verbančič Robi - 1992
Bauer Leon - 1993
Brumen Robert - 1994
Bauer Leon - 1995
Pliberšek Tomaž - 1996
Bauer Leon - 1997
Pliberšek Tomaž - 1998
Glinšek Damjan - 1999
Ravnak Peter - 2000
Meža Mirko - 2001
Verbančič Robert - 2002
Korošec Vlado - 2003
2004 - odpadlo
Brglez Marinka - 2005
2006 - odpadlo
Petelin Niko - 2007
Blažič Boris - 2008

Vabimo na 18. pokal
za najboljšega pilota
v natančnem letenju
prvi vikend v avgustu.

Letališče
Slovenske Konjice

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

