

## ŠOLANJE JADRALNIH PILOTOV 2016

Kandidati za šolanje pilota jadralnega letala smo se po elektronski pošti prijaviли januarja, konec istega meseca pa je bilo že prvo predavanje. Učilnica je bila kar polna, saj je bilo zainteresiranih nekaj čez 20. Predavanja so potekala ob koncih tedna, običajno v soboto zjutraj ali petek popoldne. Najprej smo se spoznali z domačim letališčem in navigacijo, potem pa z ostalimi predmeti, na primer meteorologija, človeško delovanje, letalska zakonodaja, operativni postopki, radiofonija, splošno znanje o letalu, teorija letenja... Aprila je sledil interni preizkus znanja. Večina nas je izpit opravila v prvem poskusu, nihče pa ni popolnoma padel. V naslednjih mesecih smo opravljali različna dela okoli letališča, pomagali drugim članom in sodelovali pri organizaciji treh večjih piknikov, ki so potekali na letališču. Videli smo tudi potek dela na startu, saj je vsak malo pomagal tudi tam. To nam je kasneje, ko smo leteli sami, prišlo prav. Do sredine junija nas je zahtevanih 100 ur oddelalo že 9, torej je ostalo le še eno prosto mesto. Tako smo že takrat lahko videli, da je letošnja generacija številčno močnejša, saj je maksimalno število učencev 10 (to pomeni po 5 na enem letalu). Ko se je zapolnilo še zadnje mesto (kandidata sta metala kovanec, saj se jima je to zdel še najbolj pravičen način), je bila skupina formirana. Sestavljalo jo je devet fantov in eno dekle, starih med 15 in 40 let. Prevladovali smo sicer stari 18 let ali manj, saj se nas je šolalo kar šest takih. Na kratko so nam predstavili plan šolanja in nam sporočili, da se spet dobimo v petek, 24. junija. Ob petih popoldne smo se tako dobili v učilnici aerokluba Celje, deset bodočih pilotov in dva inštruktorja. Skupaj smo ponovili osnovne pojme in izvedbo šolskega kroga z vitlo. Razporedili so nas v dve skupini po pet učencev zato, da je vsaka skupina imela svojega inštruktorja in šolsko letalo, in nam razdelili letalske dnevnike. Inštruktor ene skupine je bil upravnik aerokluba Celje Teodor Mirnik, ta skupina je najprej letela z Blanikom L 13 S5 – 7122, izposojenim iz Slovenj Gradca, potem pa z našim Blanikom L 23 S5 – 7188, ko se je vrnil v klub. Inštruktor druge skupine je prvič bil Miha Berginc, ta skupina je ves čas letela z Blanikom L 13 S5 – 7125. Potem smo se odpravili na prvi start, kar je bilo pozitivno presenečenje, saj nas večina ni pričakovala letenja že prvi dan. V avto, ki je vlekel jadralni letali, smo zložili rumen T in dvojni križ, svoje nahrbtnike ter dodatno opremo, na primer blazine in svinčene uteži. Vsak je opravil po dva starta z inštruktorjem in se trudil, da je vse potekalo, kot mora. Prvi dan smo vsi bili malo zmedeni, vse nam je bilo novo. Takrat smo vzleteli na stezi 11, torej proti vzhodu, v prihodnje pa odvisno od vetra. Šolski krog je trajal 4 minute. Prvi dan je večinoma letel inštruktor in nas sproti učil. Vzletal je najprej inštruktor, potem pa skupaj, od odklopa naprej pa smo vsak dan bolj leteli sami. Vsak korak smo izvajali čim bolj zbrano. Na tleh se je za problem izkazalo pisanje kronometraže, saj nihče ni imel točne ure in smo morali pri hangarju celoten zapis prepisati na novo. To napako smo v naslednjih dneh popravili. Po čiščenju in pospravljanju smo v učilnici ponovili naučeno in izvedeli, da se bomo v prihodnjem tednu dobivali ob petih zjutraj. Dobili smo tudi domačo nalogo. Naslednje jutro smo jo na briefingu pregledali in spet preučili zavoje, hitrosti in druge posebnosti v šolskem krogu. Zaradi rose smo si prinesli gumijaste škornje, zaradi žeje pa izolirno škatlo in tako je naša pijača še dolgo ostala hladna. Vrstni red letenja je bil vsak dan drugačen. Tisti, ki je letel prvi, je prinesel akumulator in knjigo letala, opravil predpoletni pregled in držal krilo letala na poti na start, zadnji pa je bil na krilu letala na poti nazaj do hangarja, dal polniti akumulator in napisal lete v letalsko knjigo. Vsak dan smo se trudili, da bi vsak opravil 5 startov. Žal smo imeli kar nekaj tehničnih težav, saj se je vitla skoraj vsak

dan pokvarila in šplajsanje je bilo neizogibno. Počila je tudi guma na Blaniku. Skoraj nam je že prišlo v navado, da smo imeli kakšno uro ali dve pavze, ko smo se usedli v senco Blanikovih kril in počivali. Ampak vse se je popravilo, delavci so bili pridni in tako smo pač končali kasneje, kot bi sicer. Še največji problem pri tem je bila vročina, ki je bila vsako uro hujša. Večkrat nas je na startu obiskal tudi kakšen drug član aerokluba ali inštruktor, enkrat pa tudi nekaj članov Koroškega aerokluba Slovenj Gradec. Drug in tudi vse prihodnje tedne šolanja smo med tednom leteli popoldne. Tekom šolanja je kdo od nas tudi šel jadrat s kakšnim inštruktorjem, kar je vsakega zelo navdušilo. Na žalost je vmes prišlo tudi do kakšnega nezaželenega prostega dneva, ko vreme ni bilo na naši strani. Zgodilo se je tudi to, da smo se nekega oblačnega popoldneva odpravili na start, odleteli nekaj šolskih krogov, potem pa smo se pred dežjem z letali vred ravno še pravočasno umaknili v hangar. Potem je začelo močno deževati, ko je nehalo, pa smo se vrnili na stezo in dokončali letenje in gumijasti škornji so nam spet prišli prav. Sicer smo iz dneva v dan napredovali, bili pa so tudi slabši dnevi. Naš napredek je bil viden med drugim tudi po pristankih, saj so od začetka le redki pristali na T. Zaradi dolgih pristankov smo velikokrat morali Blanike riniti daleč nazaj in med nami je prišlo do dogovora, da tisti, ki pristane najdlje, naslednji dan prinese veliko čokolado. Do 7. julija je vsak približno petdesetkrat poletel z vitlo, potem pa smo se poslovili od nje in končno prešli na aerozaprego. Ta dan smo vsi pričakovali. Pred začetkom letenja smo v učilnici izvedeli, kako poteka sledenje vlečnemu letalu, letenje v zoni in vključitev v šolski krog. Novost je bila tudi signalizacija z zastavicami. Poleg tega so še štirje morali pripeti vlečno vrv na motorno in jadralno letalo, jo napeti in čim dlje teči ob krilu jadralnega letala. To je bil tudi čas, ko je ena od skupin zamenjala šolsko jadralno letalo in po besedah inštruktorja so imeli s tem tudi nekaj težav, saj seveda obstaja nekaj razlik. Med vikendi smo leteli zjutraj, a ne več tako zgodaj kot z vitlo. Tudi med tem delom smo imeli nekaj prekinitev zaradi vremena. Naslednje presenečenje pa se je zgodilo v nedeljo, 17. julija, ko smo čisto vsi v generaciji laširali. Prvi start ali po potrebi dva smo imeli test napredovanja, torej je zadaj sedel drug inštruktor kot običajno, potem pa smo leteli čisto sami. Nekateri so to že nestrpnost pričakovali, drugim je še ustrezalo letenje z inštruktorjem, vsi pa smo bili že pripravljeni. Naslednji dan je vsak najprej naredil start z inštruktorjem, potem pa dva sam, od takrat naprej pa je vsak letel samo še sam, in sicer 2, 3 ali 4 starte na dan, odvisno od morebitnega zaostanka v primerjavi z ostalimi. Letenje v zoni naj bi trajalo 8 minut, čeprav se je nekaterim zgodilo, da so naleteli na dviganje. Prvi rekord je bil 16 minut, najdaljši let v zoni pa je trajal kar 24 minut. K temu je pripomoglo to, da je eno jadralno letalo še krožilo in zato je vlečno letalo drugega potegnilo še višje. Naslednji dan je zaradi tega po dogovoru Blanik, ki je krožil že dlje časa pospešil na 100 km/h in izvlekel zračne zavore, da je izgubil dovolj višine, da se je vključil v šolski krog. Paziti smo morali tudi na to, da se ni letelo več kot pol ure po sončnem zahodu. Do konca smo nabrali vsak približno 25 startov v aerozapregi. Po desetih solo startih je bil naš cilj dosežen in z usposabljanjem smo končali 22.7. Ta mesec bo vsem ostal v lepem spominu, za kar je poskrbel tudi Peter Karner, ki nas je tri dni zapored obiskoval s kamero, nato pa zmontiral videoposnetek našega šolanja. Sledi še nekaj jadrantj z inštruktorji, potem pa solo. Čaka nas še tudi piknik. Zadnja dva večera smo ob pijači in pici obsedeli še malo dlje, začetniki pa se že veselimo nadaljnjih letov in užitkov, ki jih ti prinašajo.

Tajda Kolar