



SONČNI
ZGORNJE GORENJSKE
Društvo za cerebralno paralizo

Datum: 20. julij 2018

POROČILO O OGLEDU LETALIŠČA JOŽETA PUČNIKA LJUBLJANA Z DRUŽABNIM SREČANJEM S PIKNIKOM

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je osrednje slovensko mednarodno letališče preko katerega poteka 97 odstotkov celotnega letalskega potniškega prometa v Sloveniji. Leži 26 kilometrov severozahodno od Ljubljane v bližini Spodnjega Brnika. Redne avtobusne linije povezujejo letališče s Kranjem in Ljubljano. Letališče s svetom povezuje več tujih rednih letalskih prevoznikov (Turkish Airlines, Air France, Finnair, Air Serbia, Montenegro Airlines Aegean Airlines in LOT) in domača letalska družba Adria Airways, ki opravlja redne in čarterske polete v različna evropska mesta in na Bližnji vzhod. Na letališče letita tudi dva nizkocenovna prevoznika: EasyJet z londonskega letališča Stansted (STN/EGSS) ter Wizz Air z belgijskega letališča Bruselj Charleroi (CRL/EBCI) in londonskega letališča Luton (LTN/EGGW). Letališče je bilo odprto 24. decembra 1963, redni promet pa je stekel 9. januarja 1964. Tričrkovna kratica IATA je LJU, štiričrkovna kratica ICAO pa LJLJ. Ljubljansko letališče je eno izmed tehnološko najbolj opremljenih v regiji. Gravitacijsko območje ljubljanskega letališča šteje več kot štiri milijone prebivalcev in zajema kraje, ki so do 120 minut vožnje oddaljeni od letališča, vključno z obmejnimi deli Avstrije, Italije in Hrvaške. Ima velik razvojni potencial na področju osnovne dejavnosti, infrastrukture in multimodalnega transporta. Z Letališčem Jožeta Pučnika Ljubljana upravlja Aerodrom Ljubljana, okoljsko in družbeno odgovorno podjetje z več kot 50 - letno tradicijo, ki je od leta 2014 naprej v lasti nemške družbe Fraport AG, marca 2017 pa se je podjetje preimenovalo v Fraport Slovenija. Zgodovina Aerodroma Ljubljana je bila zaznamovana z nenehnim razvojem in napredkom ter izboljševanjem storitev in varnosti zračnega prometa. Število potnikov in količina oskrbljenega tovora na ljubljanskem letališču se konstantno povečuje. Pozitivni trendi v prometu pa se odražajo v dobrem poslovanju družbe. Osnovne dejavnosti družbe so: upravljanje letališča z zagotavljanjem pristankov in vzletov letal, uporabo infrastrukture in potniškega terminala; izvajanje storitev zemeljske oskrbe letal, potnikov in tovora; izvajanje marketinške dejavnosti za potniški in tovorni promet; izvajanje raznih komercialnih dejavnosti, kot so zagotavljanje ustrezne trgovinske, gostinske in druge ponudbe ter parkiranja osebnih vozil potnikov in obiskovalcev letališča, oddajanje oglasnih površin, poslovnih prostorov in izvajanje skladiščno - logističnih storitev. Kot pomemben deležnik je podjetje vključeno v širšo verigo logističnih storitev v regiji Alpe Adria. Lega ljubljanskega letališča je idealna za razvoj letalskih povezav in na letalsko panogo vezanih dejavnosti, saj se nahaja na križišču prometnih tokov med Panonsko in Padsko nižino in istanbulskimi vrati prehoda iz Bližnjega vzhoda v Evropsko unijo.

1963 - 1990

Prvo letalo tipa DC 6B slovenskega letalskega prevoznika, ki se je takrat imenoval Adria Aviopromet (danes Adria Airways) je na takrat pravkar odprtem letališču pristalo 24. decembra 1963, redni letalski promet pa je bil vzpostavljen 9. januarja naslednje leto. Še leta 1964 je stekla druga faza še ne dograjenega letališča in bila tudi dokončana, na 3.000 metrov je bila podaljšana vzletno - pristajalna steza in povečana letališka ploščad. V letu 1968 so v podjetju začrtali nove smeri razvoja letališča: vzpostavitev rednega domačega in mednarodni prometa, razvoj letalskega tovornega prometa ter oblikovanje zbirnega centra zanj. Najbolj vidni rezultati teh usmeritev so bili novi potniški terminal (leta 1973), tovorni terminal (leta 1976), rekonstrukcija vzletno - pristajalne steze

(leta 1978), vključitev v redni domači in mednarodni promet in odprtje interkontinentalne linije z New Yorkom (leta 1978). Obdobje po letu 1980 je zaznamovala neugodna gospodarska situacija doma in v svetu ter relativno zmanjšano investiranje v razvoj.

1991 - 2000

Z osamosvojitvijo Slovenije je ljubljansko letališče postalo osrednje državno letališče, hkrati pa se je soočilo z znatnim upadom prometa zaradi političnih in vojnih dogodkov na tleh nekdanje Jugoslavije. 26. junija 1991 ob 13:30 se je zaprl zračni prostor nad Slovenijo in s tem letališče. Zapora je z večjimi in manjšimi izjemami, ko je letališče bilo odprto, trajala do sredine februarja 1992. Ta čas je Aerodrom Ljubljana izrabil za prenovo letališke stavbe, obnovo letališke ploščadi za parkiranje letal ter uvajanje informatike za letališko osebje in potnike. Slovenski letalski prevoznik Adria Airways je postal največji partner Aerodroma Ljubljana. V času zapore je družba Adria Airways svoje polete opravljala z letališča v Celovcu. Zaradi znižanega prometa na letališču se je ponudila priložnost za preplastitev vzletno - pristajalne steze. V letih 1992 in 1993 je bila izvedena večja razširitev potniškega terminala. Postavljen je bil tudi sodobni radar za precizno pristajanje. Podjetje je leta 1996 zaključilo postopek lastninskega preoblikovanja, naslednje leto pa je bila družba Aerodrom Ljubljana vpisana v sodni register kot delniška družba. Leta 1999 se je letališče z dovoljenjem za obratovanje v pogojih zmanjšane vidljivosti CAT III B vpisalo med okoli 100 letališč na svetu s takšno opremo.

2001 - 2014

Leto 2001 je bilo za svetovni letalski promet zelo slabo leto, kar je občutil tudi Aerodrom Ljubljana. Po terorističnem napadu v New Yorku 11. septembra se je svetovni letalski promet znašel v krizi, saj je število potnikov čez noč drastično upadlo. V letu 2003, ko je letališče praznovalo 40 let se je začela gradnja hangarja za splošno letalstvo in ureditev ploščadi za splošno letalstvo. Leta 2004 je prek letališča prvič v zgodovini potovalo več kot milijon potnikov letno. V nadaljevanju je letališče začelo dobivati podobo, kakršno imajo sodobna letališča po svetu. V letu 2005 je bila zgrajena sodobno opremljena parkirna hiša s poslovnim prizidkom in v letu 2006 razširjena glavna ploščad za letala. Leta 2007 je promet zaživel v novem potniškem terminalu, letališče pa se je po odločitvi vlade preimenovalo v Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. V okviru obsežnega investicijskega ciklusa je bila v tem letu podaljšana tudi vozna steza za letala. Letališče se je začelo razvijati v vozlišče za tovorni promet. Zaradi posledic gospodarske krize se je v letu 2009 ljubljansko letališče soočilo z znatnim upadom prometa, a Aerodroma Ljubljana kljub nižjim prihodkom ni odstopil od načrta vlaganj v osnovno infrastrukturo: prenovljena in razširjena je bila glavna letališka ploščad ter temeljito prenovljena vzletno - pristajalna steza, spojnice in vozna steza vzdolž nje. Trend upadanja prometa se je obrnil leta 2013. V prvih devetih mesecih leta je glede na primerljivo obdobje v letu prej število potnikov naraslo za 8,1 - odstotka, količina oskrbljenega tovora pa za 6,7 odstotka. Poslovanje domačega prevoznika Adria Airways se je stabiliziralo. Nov redni prevoznik Air Serbia je vzpostavil dnevne lete iz Ljubljane v Beograd. V oktobru je Vlada Republike Slovenije družbo Aerodrom Ljubljana umestila na seznam družb v pretežni državni lasti za prodajo in povezano s tem so stekli nekateri postopki. Slovenska odškodninska družba, d. d., je v svojem imenu ter kot zakonita zastopnica Republike Slovenije z nekaterimi delničarji družbe Aerodrom Ljubljana podpisala Sporazum o skupnem nastopu pri prodaji delnic družbe, ki skupaj predstavljajo 73,34 odstotka osnovnega kapitala družbe. V letu 2014 je družba dobila novega lastnika, nemškega upravljavca letališč Fraport AG. Rast potniškega in tovarnega prometa ter dobro poslovanje so se nadaljevali tudi v letu 2014. Izdelan je že načrt za razširitev in modernizacijo letališča. Projekt predvideva izgradnjo novega terminala - T2, ki bo zavzemal površino 38.000 kvadratnih metrov. V odhodni avli bo na voljo 38 okenc za prijavo na let, v prihodni avli pa bodo za prevzem prtljage na voljo trije tekoči trakovi. Direkten vstop / izstop potnikov iz / na letala bo omogočen prek osmih aviomostov. Zgrajeni bodo tudi novi prostori za letalske družbe, potovalne agencije, poslovne salone, restavracije, trgovine in dodatne servisne storitve za potnike. Kapaciteta T2 bo odprava 850 potnikov na uro v prihodu in 850 na uro v odhodu. Gradnja naj bi se pričela v letu 2012, odprtje projekta pa je predvideno v letu 2015.

V petek 31. avgusta 2018 smo se člani društva Sonček Zgornje Gorenjske odpravili na enodnevno ekskurzijo na Brnik. Ogledali smo si Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Pri vходу v letališko zgradbo nas je na potniškem terminalu odhodi pričakal vodja izmene Ervin. Najprej smo si ogledali javni del potniškega terminala. Razložil nam je, da so veljavni dokumenti za potovanje: vozovnica, veljavna osebna izkaznica ali potni list, viza in potrdila o cepljenjih (če se zahteva za vstop v državo) ter vstopni kupon, če smo se prijavi na let prek spleta. Za potovanje znotraj držav članic schengenskega režima je za potnike, ki so državljani Evropske unije dovolj osebna izkaznica, za ostale pa potni list. Vozniško dovoljenje ne velja kot veljavni dokument za potovanje. Letalsko vozovnico lahko kupimo neposredno pri letalskem prevozniku, prek njegovih spletnih strani ali prek agencij, ki so pooblašene za njihovo prodajo. Vozovnica ni prenosljiva na drugo osebo. Cena letalske vozovnice je sestavljena iz cene prevoza, letaliških pristojbin in ostalih dajatev. Višina potniške takse kot navadno

imenujejo letališke pristojbine se lahko od letališča do letališča razlikuje. Vsak potnik, ki odhaja z ljubljanskega letališča ob nakupu letalske vozovnice plača potniški servis v znesku 17 evrov (oznaka na vozovnici: SI), ki predstavlja nadomestilo za uporabo potniškega terminala, opreme in infrastrukture v njem. Letališče zaračunava tudi nadomestilo za varnostne preglede in varovanje (kratica JJ) v višini 4,66 evra. Poleg teh dveh nadomestil lahko potnik ob nakupu vozovnice plača še nekatere druge dajatve odvisno od države ali letališča kamor potuje in letalskega prevoznika. Med običajnimi ostalimi dajatvami, ki jih potnik plača v ceni letalske vozovnice, so lahko na primer še dodatno zavarovanje in dodatek za gorivo (YQ), ki ju plačamo letalskemu prevozniku ter strošek storitve za izdajo letalske vozovnice (RSF), ki ga zaračuna agencija ali letalski prevoznik (odvisno, kdo letalsko vozovnico izda) in drugo. Potniki imamo na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana dve možnosti za prijavo na let: prijava na let prek spleta ali prijava na prijavnem okencu v terminalu. Najprej smo odšli do prijavnega okenca, kjer se izvršuje prijava na let. Prijavna okenca so označena z napisi prevoznika in razredom potovanja. Adria Airways za redne lete uporablja t.i. » common check - in « princip, kar pomeni, da so okenca odprta ne glede na let in se ločijo samo glede na razred potovanja. Odprejo se okoli 5. ure zjutraj oziroma za jutranje lete pred 7. uro 90 minut pred odhodom letala, za ostale pa 120 minut pred odhodom. Let se za prijavo na let zapre 30 minut pred odhodom letala. Ostali prevozniki uporabljajo t.i. » Per Flight check - in « princip, kar pomeni, da se okenca odprejo za točno določen let to je večinoma 120 minut (lahko tudi manj ali več) pred odhodom in zaprejo 30 minut pred odhodom ali prej odvisno od prevoznika. Enak princip velja tudi za čarterske lete. Pri Turkish Airlines se prijava na let zapre 1 uro pred odhodom letala. Potniki, ki do tega časa ne bodo čakali v vrsti, na let ne bodo sprejeti. Vkranje potnikov je zaključeno 20 minut pred poletom letala. Potniki, ki v tem času niso na izhodu, na let ne bodo sprejeti. Zaradi navedenih omejitev prihod potnikom na letališče priporočajo 2,5 do 2 uri pred odhodom letala. Ob prijavi na let oddamo osebju vozovnico ali potrdilo o kupljeni vozovnici in potovalne dokumente ter položimo prtljago, ki jo nameravamo oddati na tehtnico. Ob zaključku se izda vstopni kupon in potrdila o oddani prtljagi. V skladu z EU uredbo 261/04 so izdana pravila o odškodnini in pomoči potnikom v primeru zavrnitve vkranja ali v primeru, da je let odpovedan oziroma zamujen. Če smo deležni katerega od teh dogodkov moramo kontaktirati predstavništvo prevoznika za obvestilo o naših pravicah. Če smo mnenja, da prevoznik ni ravnal po pravilih lahko kontaktiramo državni organ v Sloveniji, ki zastopa izvajanje predpisov v vseh posameznih primerih: Agencija za civilno letalstvo RS, Kotnikova ulica 19A, Ljubljana. Če potujemo s prtljago, ki jo je treba prijaviti in oddati, moramo na prijavnem okencu pokazati naš vstopni kupon in potovalne dokumente. Če vstopnega kupona nimamo pri sebi, letališko osebje obvestimo, da smo opravili prijavo na let prek spleta. Osebje nam bo v takem primeru izdalo nove vstopne kupone. Okenca za oddajo prtljage pri Adria Airways opravimo pri okencu za registracijo potnikov, ki je označeno z napisom Baggage Drop Off, za ostale prevoznike pa pri okencu, namenjenemu za registracijo pri letalski družbi, s katero potujemo. Pri tem je potrebno spoštovati pravila glede prtljage. Na letalo ni dovoljen vnos nevarnih snovi in predmetov, kot so: radioaktivne snovi, eksplozivni, vnetljive tekočine, plinske jeklenke z butanom ali propanom, orožje (razen v lovske in športne namene, v tem primeru ga moramo pred potovanjem prijaviti), noži, strupi, korozivne snovi, kisline, magneti, infekcijske snovi (virusi in bakterije). Med nevarne predmete sodijo tudi razpršilci, vžigalice, magnetni in razdražljivi predmeti. Prenašanje nevarnih predmetov na letalo je prekršek, za katerega smo kazensko odgovorni. V skupino potnikov, katerih zdravstveno stanje zahteva pomoč, spadajo potniki, katerih zdravstveno stanje zahteva pozornost in pomoč ob vkranju in izkranju, med letom, v primeru hitre evakuacije ter med zemeljsko oskrbo. To so osebe z omejeno zmožnostjo gibanja, bolniki, poškodovanci, nosečnice in starejši potniki. Prevoznik lahko v posebnih pogojih (izredni pogoji letenja, izredno slabi vremenski pogoji) zavrne prevoz katere koli kategorije potnikov, katerih zdravstveno stanje zahteva pomoč. Obstajajo univerzalne kratice, ki označujejo stopnjo zahtevane pomoči in se potniku določijo ob rezervaciji. Zato priporočajo, da že ob rezervaciji vozovnice prevozniku predamo čim več podatkov o tem kakšno pomoč potrebujemo. Če tega ne storimo, nam prevoznik in letališko osebje ne morejo zagotoviti pomoči. V skrajnem primeru prevoznik lahko tudi zavrne sprejem na let. Tudi ob prihodu letala nam nudijo pomoč. Pogoj je, da ob rezervaciji in na odhodnem letališču sporočimo podatke o pomoči, ki jo potrebujemo. Prav tako priporočajo, da se oglasimo kabinskemu osebju na letalu, s tem nam lahko zagotovijo pomoč. Od kabinskega osebja nas prevzamejo, pomagajo pri izstopu iz letala, pri opravljanju formalnosti, pri prevzemu prtljage in izhodu iz terminala. Če smo potnik v transferju oziroma nadaljujemo let, nam pomagajo ob izstopu in ponovnem vstopu v letalo, kakor tudi pri opravljanju vseh ostalih potrebnih formalnosti. Glede na vrsto bolezni se lahko od nas zahteva tudi potrdilo zdravnika o zmožnosti potovanja z letalom. Ob rezervaciji preverimo zahteve pri prevozniku. Če gre za poškodbo okončin (npr. zlom) obstajajo restrikcije, saj mavčna obloga ne sme biti sveža. Če želimo imeti na letalu npr. noge na sedežu, se zahteva tudi nakup vozovnice za dodatni sedež. Nosečnice morajo prevoznika o svojem stanju obvestiti že ob nakupu letalske vozovnice. Večina prevoznikov zahteva po določenem tednu nosečnosti zdravniško potrdilo. Če potujejo slepi potniki in ne potrebujejo posebne pomoči, omejitev ni. Pri potovanju s spremljevalnim psom je obvezna vnaprejšnja najava in vsi potrebni dokumenti za prevoz

živali. O podrobnostih se moramo pozanimati pri prevozniku. Psi morajo biti ves čas na povodcu, zaželeno pa je tudi uporaba nagobčnika. Če starejši potniki ne potrebujejo posebne pomoči, omejitev ni. Nudijo pomoč pri opravljanju formalnosti, nošenju ročne prtljage in prevzemanju registrirane prtljage. Otrok lahko pod določenimi pogoji potuje z letalom brez spremstva starejše osebe, če ga starši ali skrbniki pripeljejo, nekdo drug pa pričaka na namembnem letališču. Osebe letališča otroka prevzame od staršev in skrbi zanj do vstopa v letalo, kjer ga preda kabinskemu osebju. Ob prihodu letala osebe otroka prevzame pri vratih letala in ga pospremi do staršev oziroma čakajoče osebe, ki mora ob prevzemu otroka potrditi prevzem. Ob tem se preveri identiteta čakajoče osebe. Starši ali skrbniki ne smejo zapustiti letališča, dokler letalo ne poleti - to je potrebno zaradi morebitne odpovedi leta ali dolgega čakanja. Ko potujemo z otroki je pomembno, da ima vsak otrok svoj osebni dokument, tudi dojenček in da pridemo na letališče pravočasno. Osebe se bo potrudilo, da nam ob prijavi na let dodeli skupne sedeže na letalu in nam po potrebi nudi pomoč. Poskrbijo tudi, da otrokom med čakanjem na letalo ne bo dolgčas. Čakajo jih lepo urejeni otroški koticiki v schengenskem in neschengenskem delu potniškega terminala. V ograjenem prostoru so jim za igro med drugim na voljo tudi različna igrala v obliki letal in pestra izbira knjig založbe Učila. Igrala se smejo uporabljati le pod nadzorom odrasle osebe. Poleg igral so družinam z otroki na voljo tudi otroški vozički, ki se jim ponudijo lahko že ob prijavi na let. Potniki tako lahko svoje vozičke oddajo že ob prijavi na let in uporabljajo njihovega do vkrcanja v letalo. Uporaba vozičkov je brezplačna. Vozički se vrnejo ob vstopu v letalo. Vozički so na voljo tudi transfornim potnikom. Vozički se nahajajo v prvem nadstropju terminala. Transforni vozički, ki so prijavljeni do končne destinacije se ne iztovarjajo iz letala in ne predajajo potnikom, potniki lahko uporabijo letališke otroške vozičke. Previjalnice za dojenčke se nahajajo v ženskih sanitarnih prostorih. Iz varnostnih razlogov morajo vsi potniki pred vstopom v območje izhodov opraviti varnostni pregled oseb in ročne prtljage. Ne smemo puščati svoje prtljage in predmetov brez nadzora, lahko se namreč zgodi, da bodo prtljaga in predmeti obravnavani kot sumljivi. Če opazimo zapuščen kos prtljage v terminalu to nemudoma sporočimo varnostnemu osebju letališča. Splošna pravila za varnostni pregled, ki jih mora spoštovati vsak potnik so, da pripravimo vstopne kupone in osebne dokumente, saj potnikom vstop v območje izhodov brez vstopnega kupona ni dovoljen; prenosne računalnike moramo vzeti iz torbe pred preverjanjem z rentgenskimi žarki, v svoji ročni prtljagi lahko prenašamo samo majhne količine tekočin, ki morajo biti hranjene v posamičnih posodah z največjo prostornino 100 mililitrov. Te posode moramo zapakirati v prozorno plastično vrečko, ki jo je mogoče znova zatesniti in katere prostornina pri enem potniku ni večja od enega litra. Vrečke lahko dobimo tudi na letališču pri okencih za prijavo na let, odstraniti moramo vse kovinske dele in jih položiti v namenski zabojček - pasovi, denar, ključi, večji kovinski nakit, ure, ..., ostri in koničasti predmeti v ročni prtljagi se odzamejo, zato priporočajo, da se oddajo v oddani prtljagi, čevlji s kovinskimi deli v podplatih so lahko eden od razlogov za sprožitev alarma, zato priporočajo sezuvanje že pred pristopom skozi detektor - položijo se v namenski zaboj in se rentgensko pregledajo, potniki, ki imajo srčni spodbujevalnik morajo osebe o tem obvestiti pred pregledom, število elektronskih in električnih naprav omejimo na minimum, ker je za pregled teh naprav potreben daljši čas, v varnostno pregledano prtljago ne pakirajte hrane in pijače, saj jih lahko detektor spozna kot sumljive predmete, ne zavijajte daril oziroma paketov, ker jih bomo morda morali odviti zaradi varnostnega pregleda, vrednostne predmete, kot so nakit, gotovina, prenosni računalnik, imejmo shranjene v ročni prtljagi. Varnostno osebe in policija jemljeta varnost zelo resno, zato bo na morebitne dovtype, da imamo v posesti nevarne predmete reagiralo v skladu s predpisanimi postopki in pooblastili. Po opravljeni varnostni kontroli nas je ob izhodu že čakal avtobus za prevoz potnikov, ki nas je zapeljal po letališču. Videli smo vozilo, ki se mu reče " Follow me ". Temu vozilu sledijo letala, ko pristanejo na letališču. Odpelje jih do njihovega parkirnega mesta. Na letališču imajo tudi avto s katerim s pristajalne oziroma vzletne steze odganjajo ptiče, saj lahko ti ob trku z letalom naredijo veliko škode. Gospod, ki ta avto vozi nam je prišel predstaviti svoje delo. Pokazal nam je dolg bič, ragljo in različne zvoke, s katerimi plašijo ptice. Odpeljali smo se do ogromne garaže, kjer shranjujejo stopnice za izhod potnikov iz letala na trdna tla. Teh je bilo res veliko, od majhnih do tako velikih, da jih komaj spravijo nazaj v garažo. Prilagojene so namreč velikosti letal. Čisto od blizu smo si ogledali Vojaško letalsko bazo Brnik, kjer smo videli njihova letala in vojaške helikopterje. Vojaški pilot nam je predstavil opremo za gašenje požarov ter reševanje ponesrečencev iz gora. Nadaljevali smo z ogledom letališke ploščadi, kjer smo videli pristajati in vzletati letala ter uživali v vidni in slušni mogočnosti teh jeklenih ptic, ki se nam na nebu zdijo čisto majhne. Zanimivo doživetje pa so nam pripravili tudi letališki gasilci, ki so poleg predstavitve njihove opreme in nalog, ki jih na letališču izvajajo, pripravili osvežitev s tušem, ki nese kar 80 metrov daleč. Nato nas je avtobus popeljal do gasilske enote, kjer smo si ogledali težko pričakovanega " Panterja ". Izvedeli smo, da je specialno letališko gasilsko vozilo Panther 6x6 HRET uglednega in enega izmed vodilnih svetovnih proizvajalcev tovrstne tehnike Rosenbauerja v prvi vrsti namenjeno aktivnemu gašenju požarov na letališčih in letalih. Gre za izreden stoj, ki je po letališki stezi kljub vsem svojim 39 tonam skupne mase zmožen peljati s hitrostjo 115 kilometrov na uro. Na mesto požara pripelje 12 tisoč litrov vode, 1.500 litrov penila in 250 kilogramov gasilnega praška. Posebnost tega tehnološko zares superiornega orjaka

pa je tudi dvižna teleskopska roka z gasilnim monitorjem in konico za prebijanje letala. S tem gasilnim sklopom lahko posadka vozila začne uspešno gasiti požar tudi v notranjosti letala, še preden se vanj vkrcajo gasilci. Natančno mesto preboja oziroma vboda v letalski trup operater določi s pomočjo IR termične kamere. Sledita preboj z gasilno konico in distribucija širokega vodnega curka, za katerega skrbi črpalka z zmogljivostjo šest tisoč litrov na minuto. Gasilni vbod je izjemno pomemben tudi pri gašenju tovornih letal, ker je vstop gasilcev v letalo največkrat onemogočen zaradi zasedenosti tovornega prostora. Hitro pospeševanje zaradi visokega razmerja med močjo motorja in težo vozila, izjemno dobro vzdrževanje maksimalne hitrosti, ekstremna mobilnost (tako pri vožnji po terenu kot tudi pri vožnji na tlakovanih oziroma asfaltiranih podlagah) ter zanesljiv zavorni sistem tipa ABS bodo posadki oziroma reševalni ekipi omogočili, da varno doseže kraj nesreče tudi pod najtežjimi pogoji. Panther je, ko gre zares zmožen v akcijo kljub enormni masi in meram dobesedno oddrveti. Do hitrosti 80 kilometrov na uro je od popolnega mirovanja zmožen pospešiti v pičlih 33 sekundah. Tako odločno pospeševanje je mogoče predvsem zaradi visokega razmerja med močjo motorja in težo vozila. Pantherja poganja 16,1 - litrski Volvov motor D16. Prisilno polnjeni vrstni šestvaljnik na vseh šest koles pošlje kar 515 kilovatov največje moči. Silovito odzivnost stroja pa omogoča še 3.150 njutonmetrov navora, ki je na voljo že pri 1.200 vrtljajih motorja. Izjemno dobro vzdrževanje maksimalne hitrosti, ekstremne vozne lastnosti tako pri vožnji po terenu kot tudi pri vožnji na tlakovanih oziroma asfaltiranih podlagah ter zanesljiv zavorni sistem ABS s kolutnimi zavorami reševalni enoti omogočajo, da varno in hitro doseže kraj nesreče tudi v najtežjih pogojih. Sama kabina spominja na vesoljsko plovilo. Gasilec je v vozilu na voljo prostorna izvedba kabine z aluminijasto strukturo. Dimenzijsko so posebna tudi vrata s širokim odpiranjem in ustreznimi vstopnimi stopnicami na obeh straneh, kar vpliva na večjo varnost in udobje za člane posadke vozila, tako v času pripravljenosti med vožnjo in med posredovanjem na požaru. Veliko ukrivljeno vetrobransko steklo je narejeno tako, da zmanjšuje lesketanje. Izdelano je iz izolacijskega laminiranega varnostnega stekla. Taka zasnova vozniku in upravljavcu vodnega topa (monitorja) omogoča kar najboljšo vidljivost. Verjetnost nesreče je majhna, a tveganje ves čas obstaja. Na njihovem osrednjem letališču so poudarili, da letalski promet s statistične perspektive velja za najbolj varno vrsto prevoza. Priznavajo pa, da kljub dejstvu, da je verjetnost za nastanek letalske nesreče na letališču majhna, vseskozi obstaja tveganje za nastanek dogodka, kjer bi bila lahko ogrožena tudi človeška življenja. Ustrezno usposobljeni gasilci so zato na letališču obvezni, njihov glavni cilj pa je seveda reševanje življenj v primeru letalske nesreče. Z novim Pantherjem je letališče Jožeta Pučnika seveda povečalo zanesljivost ter učinkovitost opreme za izredne razmere. V rokah brniških gasilcev bo ta izjemen stroj izdatno povečal varnost potnikov, zaposlenih in vseh preostalih uporabnikov našega največjega letališča. Brnik pa je bogatejši še za eno tehnično novost, saj imajo tudi Power stow 600i - prtljažni specialist za pretovor prtljage. Služba za oskrbo letal bo logistične izzive, povezane s pretovorom prtljage, lažje in učinkoviteje reševala z novim transportnim trakom - elevatorjem z izvlečeno valjčno progo. Kovčki bodo z njegovo pomočjo lažje in hitreje vstopali ali pa zapuščali letala. Njegova naloga je pretovarjanje prtljage oziroma tovora letal na višinskem področju od enega do 4,2 metra na prednjem delu transportnega mostu. Tovor je lahko težak do 200 kilogramov. Po ogledu letališča smo se odpravili do Osnovne šole Franceta Prešerna Kranj - Podružnična šola Kokrica, kjer je sledilo družabno srečanje s piknikom. V prijetni senčki je izkušeni kuhar Joža že pripravljal okusne specialitete z žara in skrbel za naše prazne želodčke. Dobra volja, prijaznost domačinov predvsem predsednice Turističnega društva Kokrica Mimi Rozman in okusne specialitete z žara, ki jih je pripravljal kuhar so pripomogle, da nam je petkovo popoldne prehitro minilo. Ob klepetu in zvokih glasbe smo se zabavali in uživali. Nekateri člani so tudi zaplesali. Vendar vsega lepega je enkrat konec in že smo se morali odpraviti proti domu. Dan preživeti na Gorenjskem nam bo ostal še dolgo v lepem spominu.

Namen ogleda Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana ter družabnega srečanja s piknikom je bil v prvi vrsti, da se spoznamo med seboj, družimo ter zabavamo, spoznamo letalski promet, po drugi strani pa si izmenjamo izkušnje, s tem pa želimo invalidnim osebam pomagati pri vključevanju v normalno življenjsko okolje, naučiti jih samostojnega in neodvisnega življenja ter osamosvajanja od staršev in pridobivanje novih izkušenj v različnih okoljih in situacijah.

Pripravila:
Vanda Hrovatin

predsednik
Jernej Kocjančič

Društvo SONČEK ZGORNJE GORENJSKE je vpisan v register društev, ki ga vodi Upravna enota Jesenice / zaporedna številka : 168 / matična številka : 1173162 / šifra dejavnosti : 94.991 / davčna številka : 52760545 / E - pošta: soncek@telesat.si naslov: Cesta maršala Tita 65 Jesenice 4270 / telefon : 051 604 - 789 / TRR: 03186 - 1000368041 / Odločba MDDSZ o vpisu v register invalidskih organizacij številka : IO - 017/01