

Potresno pismo oca poginulog padobranca

23/05/2012 22:13 by Administrator

Na internetu se, na viÅje sajtova i portala, pojavilo pismo Pere KaranoviÅta, oca poginulog padobranca Stefana. Pismo Pere KaranoviÅta, dipl.ing.el.teh. i bivÅjeg izvrÅjnog direktora za operativno-tehnika poslove Aerodroma Banjaluka, prenosimo u cijelosti. Ja sam Pero KaranoviÅt, otac Groma Stefana.

Moj Grom Stefan je padobranstvo zavolio toliko da je tvrdio da mu je to Åivot. Ipak, to nije bilo dovoljno, nego je bio i meÅunarodno sertifikovani spasilac na svim otvorenim (divljim) vodama. DeÅurao je za vrijeme odvijanja kajakaÅ;kog prvenstva Evrope proÅ;log ljeta u Tijesnom (kanjon Vrbasa). Ni njemu ni njegovim kolegama za sve to vrijme nije plaÅten ni fening. Bio je Ålan i RonilaÅ;kog kluba "Buk" Banjaluka. Na plivskom jezeru s kolegom je ronio na dubinu od 14 metara u uslovima mutne vode u kojoj se ne vidi prst pred nosom. Trenirao je i atletiku i plivanje. U martu je otiÅao da uÄestvuje u Å;tafeti mira i harmonije, koja je trÄ;ana od Lisabona preko Å panije, Francuske, NjemaÅke, Engleske, skandinavskih zemalja, Poljske itd, kroz Äitavu Evropsku uniju. Za petnaest dana je, uz odmore, od Lisabona do Pariza pretrÄ;ao 220 km. Dva puta je istrÄ;ao maraton, jedan dug 42 km, a drugi 44 km. Vratio se presreÅtan. Pitao sam ga kako je mogao istrÄ;ati za jedan dan 40 km. Trenirao je samo jednu zimu. TrÄ;ao je iz stana u Mejdanu do "Incelovog" bazena, odraÅ;ivao kondicioni trening plivanja, a zatim trÄ;ao nazad do stana u Mejdanu. "Tata, sve je u glavi, ako ÅeliÅi, znaÅi da moÅ;eÅi i odluÄ;iÅi da to uradiÅi, samo grabiÅi naprijed." TeÅ;io je perfekciji. Drugi tip treninga bio mu je da je iz Mejdana trÄ;ao do aerodroma, a onda nazad. U martu ove godine molio me da mu pomognem da isfinansira put u Rusiju na desetodnevnu obuku u Tatarsku Republiku (Ruska Federacija). Tamo su skakali sa 4.500 metara (U BiH je dozvoljeno skakati sa visine do 3.000 m). U Rusiji su mu rekli da mu ne dozvoljavaju da skaÅ;e njegovim padobranom sa visine od 4.500 metara, jer nije siguran. Dali su mu njihov padobran i svu ostalu opremu. TamoÅ;jni instruktor ga je poduÅ;avao svih 10 dana. Stefan je bio u stanju da uspostavi komunikaciju sa svakim, pa i tim instruktorom. Stefan je bio posebno ponosan Å;to je nauÅ;io da perfektno izvede takozvani siting. Potreban je izuzetan balans duha i tijela, jer vazduÅ;na struja pri tim brzinama lako iskoristi bilo kakvu neizbalansiranost tijela padobranca i izvrne ga kao list na vjetru. PriÅ;ao mi je da kada je iskoÅ;io iz aviona na 4.500 metara i dolje ugledao oblake, a iznad njih boÅ;ji raj, da je pomislio da za takav doÅ;ivljaj vrijedi umrijeti. "Tata, kako tek tamo osjetiÅi Boga! Nije samo u meni, nego i svuda oko mene. Ja plivam u njemu. DiÅ;jem ga." Parama koje je dobio od mene platio je put od Podgorice do Moskve (Domodedovo Airport). Jeftin prevoz obezbijedio im je pilot "Montenegro Airlinesa" (Å;ao mi je Å;to nisam u stanju da se sjetim njegovog imena. U svakom sluÄ;aju, Stefan ih je hvalio kao prave drugove). MeÅ;utim, karta od Moskve do Menzelinska je bila priliÄ;no skupa. PoÅ;to je imao namjeru da na ljeto ode u Pensilvaniju na dodatnu obuku, posebno za sticanje sertifikata za pakera rezervnog padobrana, prodao je svoj padobran jednom od svojih crnogorskih prijatelja. Prodao je i kameru kojom je snimao svoje i skokove drugih. U kobnu nedjelju, 20. maja 2012, otiÅao je na aerodrom ZaluÅ;ani da podigne potvrdu kojom klub potvrÄ;uje da on ide u Pensilvaniju radi sticanja sertifikata potrebnog za rad kluba u skladu s vazduhoplovnim propisima. Vlasnik kluba iz Pensilvanije mu je poslao garantno pismo. U srijedu, 23. maja, trebalo je da ode u Sarajevo da podigne vizu. Nijedan padobranac ne smije sam pakovati svoj rezervni padobran, nego to mora da odradi onaj koji ima sertifikat za to. Taj svojim potpisom garantuje za Åivot padobranca koji koristi padobran sa tim rezervnim padobranom. MeÅ;utim, sve je prekinuto, jer je Stefana stigla balkanska, a posebno poslijeratna zaostalost. Polupismeni ljudi ne znaju Å;ta je mehanika fluida, sila uzgona, potisna snaga motora. Polupismenim ljudima ne pada na pamet da motor nakon viÅje desetljeÅ;a rada gubi performanse. Polupismeni ljudi ne shvataju, niti im se moÅ;e objasniti, da razlika izmeÅ;u potrebne potisne snage pri forsaÅ;u pod uglom od 38 stepeni i 45 stepeni, za istu brzinu, je i po nekoliko puta. Ako se ugao penjanja previÅ;e poveÅ;a u odnosu na dozvoljeni od strane proizvoÅ;aÅ;a sertifikovanog vazduhoplova, vazduhoplov usporava, hlaÅ'enje motora pada, odnosno loÅ;jije je zbog nedovoljne brzine, i na kraju motor se zapali. Ako je avion predviÅ'en za Å;etiri putnika, a vi ga opteretite sa pet putnika, morate znati da ste taj avion, ne samo preopteretili u smislu teÅ;ine, nego ste uradili joÅi mnogo goru stvar u smislu da ste razbalansirali avion. Pomjerili ste mu centar teÅ;iÅ;ta. Ako je moj Stefan imao mjesto da sjedi skroz pozadi (u repu) on je sa svojih 90 kg, zajedno s

BLUSRCU.BA - Stranica za sve banjalucane sirom svijeta!

<http://blusrcu.ba>

padobranom, dobro pomjerio centar teÅ¾iÅ¡ta unazad. Vazduhoplov ne odgovara na komande pilota onako kako pilot oÄ•ekuje, odnosno onako kako je navikao kada vozi samo tri putnika. Promijenjena je geometrija vazduhoplova u smjeru kretanja. Avion u uzlaznom dijelu svoje putanje usporava. Pilot koji nema izbor da nastavi ravno, jer nema gdje sletjeti (stambeno naselje je ispred njega) pokuÅjava napraviti zaokret. ZnajuÄ‡i da moÅ¾e da se vrati samo na jedan mali dio livade sa koje je uzletio, taj zaokret malog radijusa postaje koban, jer avion tada posebno gubi uzgonsku silu ostvarenu protokom fluida ispod i iznad povrÅjine krila, avion se prevrne preko krila postajuÄ‡i obiÄ•na gomila lima (kanta) koju prednji dio (motor) povlaÄ•i i ustremljuje prema zemlji. Spasa viÅje nema. Nisu imali viÅje nikakvu Åjansu. Nadam se da su bili mrtvi u momentu udara aviona u zemlju. To dokazuje i nepostojanje dima u njihovim pluÄ‡ima. Nadam se da se nisu patili. Iznad teritorije Sjedinjenih AmeriÄ•kih DrÅ¾ava u svakom momentu na nebnu je oko 5.500 vazduhoplova od Cesni do Boinga 747 ili najveÄ‡ih Erbasova. Ali, tamo procentualno nema nesreÄ‡a kao ovdje. ZaÅ¡to? Zato Å¡to se tamo poÅtuju vazduhoplovni propisi! Tamo, ako inspekcija utvrdi da ste propustili ispoÅitovati ono Å¡to zahtijevaju propisi, te oni ocijene da bi to eventualno moglo dovesti do katastrofe, odgovorna osoba ide na viÅjegodiÅjnu robiju. Terete je za zloÄ•in s preduÅljajem, za tragediju koja se nije desila, ali se mogla desiti. Kod nas takva praksa ne postoji. Kod nas kada se desi nesreÄ‡a onda porodica dobije telegram sauÄ•eÅ‡a od odreÄ‘enih politiÄ•kih liÄ•nosti. Sufinansiraju sahranu sa neÅ¡to maraka. I to je to. I onda se Ä•eka sljedeÄ‡a nesreÄ‡a, nadajuÄ‡i se da se ona neÄ•te desiti, iako se do tada desila ko zna koliko puta. BHDCA ne reaguje na pravi naÄ•in. Umjesto da pozatvara sve aerodrome koji ne zadovoljavaju ni minimalne uslove potrebne za odvijanje civilnog vazduÅjnog saobraÄ‡aja, oni Å¾mire. Ne smiju to da urade. Ako direktor BHDCA naredi takve istrage i aerodrom doÄ‘e u situaciju da Ä•te biti zatvoren, onda Ä•te vlast smijeniti takvog direktora i postaviti budalu koja Ä•te potpisivati ono Å¡to se potpisati ne smije. Za ovakvo stanje civilnog vazduhoplovstva kriva je vlast, bahata vlast koja vidi samo sebe i postoji samo zbog sebe. Ta vlast je okruÅžena poltronima koji ne znaju ni kako se zovu, ali, boÅ¾e moj, Å¡to ne bi oni primali tu platu umjesto nekog drugog. Ovaj put su izginula ova djeca, a sutra Ä•te izginuti vaÅja djeca, gospodo iz vlasti. Onda Ä•ete se vi gorko kajati Å¡to ste se trpali tamo gdje ne treba. Za ovako jadno stanje civilnog vazduhoplovstva u Republici Srpskoj nije kriv pilot Alen CrnaliÄ‡, niti moj Grom Stefan sa svojih 200 skokova, niti nekoliko momaka koji se bave ovim sportom u nekoliko nazovi klubova koji nemaju nikakve uslove za ovakav sport. Moram demantovati, odnosno osvijestiti ministra policije Republike Srpske, ÄŒeaÄ'u, da padobranstvo danas nije opasan sport, nego uÅ¾asno skup sport. Ako se striktno poÅtuju propisi, onda taj sport nije opasan. Ako ne poÅtuju propise, onda on automatski postaje smrtno opasan. Ako niste u stanju da obezbijedite novac za sve Å¡to treba da bi se neko bavio ovim sportom, onda se ne smije ni pokuÅjati imati klub. Ne moÅ¾ete naplatiti poÄ•etniku 300 KM za jedan skok da bi taj poÄ•etnik tom prilikom bio ubijen. Ako taj avion moÅ¾e da ponese Ä•etiri putnika, onda ne smijete ni pomisliti da u njega utrpate petog putnika koji Ä•e razbalansirati taj vazduhoplov. Ako ste sa aviona koji se koristi za padobranske skokove skinuli vrata, onda ste joÅi viÅje strahovito naruÅjili geometriju aviona, odnosno poveÄ‡ali koeficijent otpora vazduhu. Onda je potrebna joÅi veÄ‡a snaga motora da izgura zahtijevano penjanje. U tom sluÄ•aju, ako je avion bio fabriÄ•ki predviÄ‘en za pilota i tri putnika, onda uz otvorena vrata moÅ¾ete imati samo dva putnika i pilota, znaÄ•i tri, a ne ukupno pet putnika u toj tako modifikovanoj letjelici. Ko vam je dozvolio da modifikujete letjelicu?! Pa, za laku auto-prikolicu se traÅ¾i atest. Postoji li atest za tu modifikovanu cesnu? Sumnjam. Da li ta letjelica ima sertifikat da moÅ¾e da leti sa pet putnika, njihovim padobranima, uz otvorena vrata. Sumnjam. U postocima optereÄ‡anje motora raste bar za 20%. Dodatno je optereÄ•en Ä•ak i trup aviona, mada ne mnogo, jer je to spor avion. LogiÄ•no da ako forsirate motor vremenski daleko duÅ¾e nego Å¡to je potrebno i predviÄ‘eno za njegov normalan uzlet, da Ä•te se on na kraju zapaliti ako je motor izraubovan, to jest star 25 ili 30 godina. Vazduhoplov stalno mora da ide na tehniÄ•ke pregledne kod ovlaÅjtene organizacije. Vodi se knjiga evidencije. Svaki dio ima vijek trajanja. Niko ne smije taj dio da koristi duÅ¾e nego Å¡to je fabrika propisala i potpisala. To traÅ¾i pare. Velike pare. Neka neko doÄ‘e do podatka koliko je novca vlasnik ovog kluba investirao u ovaj klub. Postoji li sve dokumentovano u Å¡ta je taj novac potroÅjen? Aerodrom ne liÄ•i ni na Åjta. To je samo malo livade obrasle gustiÅjom i Åjumom po veÄ‡em dijelu aerodromskog kompleksa. Taj dio aerodroma je za vazduhoplovne operacije na zemlji neupotrebljiv. Postoji li definisana karta prepreka za taj nazovi aerodrom? Sumnjam. To i nije aerodrom, to je bio helidrom za vojne helikoptere. Zbog sve korupcije koja je pojela ovu zemlju i ovaj narod, zbog sistema koji garantuje nestanak ovog naroda, zbog nezamislivo loÅjeg odnosa Vlade RS prema civilnom vazduhoplovstvu RS, zbog vrlo loÅjeg odnosa grada Banjaluke prema ovom nazovi aerodromu u ZaluÅ¾anima, zbog predupreÄ‘enja situacije da neko sljedeÄ‡i plaÄ•e i tuguje za svojom djecom

BLUSRCU.BA - Stranica za sve banjalucane sirom svijeta!

<http://blusrcu.ba>

dogodine ili za dvije godine kada se slijeno dogodi, pozivam: Milorad Dodik, predsjednik Republike - trenutna neopoziva ostavka; Aleksandar Đombić, predsjednik Vlade RS - trenutna neopoziva ostavka; Nedeljko Čubrilović, ministar saobraćaja i veza - trenutna neopoziva ostavka; Dragoljub Davidović, gradonačelnik grada Banjaluka - trenutna neopoziva ostavka; Boško Ratković, direktor Direktorata za civilno vazduhoplovstvo BiH - trenutna neopoziva ostavka. Ja dobro znam o čemu govorim. A znate i vi, vi koje sam prozvao. Dosta je! Shvatite to. Idite!

Izvor vijesti: Nezavisne