

## Potresno pismo oca poginulog padobranca

23/05/2012 22:13 by Administrator

Na internetu se, na višim sajtovima i portalima, pojavilo pismo Pere Karanovića, oca poginulog padobranca Stefana. Pismo Pere Karanovića, dipl.ing.el.teh. i bivšeg izvršnog direktora za operativno-tehničke poslove Aerodroma Banjaluka, prenosimo u cijelosti. Ja sam Pero Karanović, otac Groma Stefana.

Moj Grom Stefan je padobranstvo zavolio toliko da je tvrdio da mu je to život. Ipak, to nije bilo dovoljno, nego je bio i međunarodno sertifikovani spasilac na svim otvorenim (divljim) vodama. Dečurao je za vrijeme odvijanja kajakaškog prvenstva Evrope prošlog ljeta u Tijesnom (kanjon Vrbasa). Ni njemu ni njegovim kolegama za sve to vrijeme nije plaćen ni fening. Bio je član i Ronilaškog 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 otišao da učestvuje u štafeti mira i harmonije, koja je trajala od Lisabona preko Španije, Francuske, Njemačke, Engleske, skandinavskih zemalja, Poljske itd, kroz štafetu Evropsku uniju. Za petnaest dana je, uz odmore, od Lisabona do Pariza pretrčao 220 km. Dva puta je istrčao maraton, jedan dug 42 km, a drugi 44 km. Vratio se presrećan. Pitao sam ga kako je mogao istrčati za jedan dan 40 km. Trenirao je samo jednu zimu. Trčao je iz stana u Mejdanu do "Incelovog" bazena, održavao kondicioni trening plivanja, a zatim trčao nazad do stana u Mejdanu. "Tata, sve je u glavi, ako želiš, znaš da možeš i odlučiti da to uradiš, samo grabiš naprijed." Teško je perfekciji. Drugi tip treninga bio mu je da je iz Mejdana trčao 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 skače njegovim padobranom sa visine od 4.500 metara, jer nije siguran. Dali su mu njihov padobran i svu ostalu opremu. Tamošnji instruktor ga je podučavao svih 10 dana. Stefan je bio u stanju da uspostavi komunikaciju sa svakim, pa i tim instruktorom. Stefan je bio posebno ponosan što je naučio da perfektno izvede takozvani siting. Potreban je izuzetan balans duha i tijela, jer vazdušna struja pri tim brzinama lako iskoristi bilo kakvu neizbalansiranost tijela padobranca i izvrne ga kao list na vjetru. Prišao mi je da kada je iskočio iz aviona na 4.500 metara i dolje ugledao oblake, a iznad njih bio je raj, da je pomislio da za takav doživljaj vrijedi umrijeti. "Tata, kako tek tamo osjetiš Boga! Nije samo u meni, nego i svuda oko mene. Ja plivam u njemu. Dišem ga." Parama koje je dobio od mene platio je put od Podgorice do Moskve (Domodedovo Airport). Jeftin prevoz obezbijedio im je pilot "Montenegro Airlinesa" (Šao mi je što nisam u stanju da se sjetim njegovog imena. U svakom slučaju, Stefan ih je hvalio kao prave drugove). Međutim, karta od Moskve do Menzelinska je bila prilično skupa. Pošto 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, otišao je na aerodrom Zalužani da podigne potvrdu kojom klub potvrđuje 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 život padobranca koji koristi padobran sa tim rezervnim padobranom. Međutim, sve je prekinuto, jer je Stefana stigla balkanska, a posebno poslijeratna zaostalost. Polupismeni ljudi ne znaju šta je mehanika fluida, sila uzgona, potisna snaga motora. Polupismenim ljudima ne pada na pamet da motor nakon višestruke rada gubi performanse. Polupismeni ljudi ne shvataju, niti im se može objasniti, da razlika između potrebne potisne snage pri forsiranju pod uglom od 38 stepeni i 45 stepeni, za istu brzinu, je i po nekoliko puta. Ako se ugao penjanja previše poveća u odnosu na dozvoljeni od strane proizvođača sertifikovanog vazduhoplova, vazduhoplov usporava, hlađenje motora pada, odnosno lošije je zbog nedovoljne brzine, i na kraju motor se zapali. Ako je avion predviđen za četiri putnika, a vi ga opteretite sa pet putnika, morate znati da ste taj avion, ne samo preopteretili u smislu težine, nego ste uradili još mnogo goru stvar u smislu da ste razbalansirali avion. Pomjerali ste mu centar težine. Ako je moj Stefan imao mjesta da sjedi skroz pozadi (u repu) on je sa svojih 90 kg, zajedno s

# BLUSRCU.BA - Stranica za sve banjalučane sirom svijeta!

<http://blusrcu.ba>

padobranom, dobro pomjerio centar težišta unazad. Vazduhoplov ne odgovara na komande pilota onako kako pilot očekuje, 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) pokušava napraviti zaokret. Znači da može 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 površine krila, avion se prevrne preko krila postaju obična gomila lima (kanta) koju prednji dio (motor) povlači i usmjeruje prema zemlji. Spasa više nema. Nisu imali više nikakvu šansu. Nadam se da su bili mrtvi u momentu udara aviona u zemlju. To dokazuje i nepostojanje dima u njihovim plućima. Nadam se da se nisu patili. Iznad teritorije Sjedinjenih Američkih Država u svakom momentu na nebu je oko 5.500 vazduhoplova od Cesni do Boinga 747 ili najvećih Erbasova. Ali, tamo procentualno nema nesreća kao ovdje. Zašto? Zato što se tamo poštuju vazduhoplovni propisi! Tamo, ako inspekcija utvrdi da ste propustili ispoštovati ono što zahtijevaju propisi, te oni ocijene da bi to eventualno moglo dovesti do katastrofe, odgovorna osoba ide na višegodišnju robiju. Terete je za zločin s predumljajem, za tragediju koja se nije desila, ali se mogla desiti. Kod nas takva praksa ne postoji. Kod nas kada se desi nesreća onda porodica dobije telegram saopćenje od određenih političkih ličnosti. Sufinansiraju sahranu sa nešto maraka. I to je to. I onda se teška sljedeća nesreća, nadaju se da se ona neće desiti, iako se do tada desila ko zna koliko puta. BHDCA ne reaguje na pravi način. Umjesto da pozatvara sve aerodrome koji ne zadovoljavaju ni minimalne uslove potrebne za odvijanje civilnog vazdušnog saobraćaja, oni šmire. Ne smiju to da urade. Ako direktor BHDCA naredi takve istrage i aerodrom dođe u situaciju da će biti zatvoren, onda će vlast smijeniti takvog direktora i postaviti budalu koja će potpisivati ono što 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 okružena poltronima koji ne znaju ni kako se zovu, ali, može moj, što ne bi oni primali tu platu umjesto nekog drugog. Ovaj put su izginula ova djeca, a sutra će izginuti vaša djeca, gospodo iz vlasti. Onda ćete se vi gorko kajati što ste se trpali tamo gdje ne treba. Za ovako jedno stanje civilnog vazduhoplovstva u Republici Srpskoj nije kriv pilot Alen Crnalić, 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, Čerčeviću, da padobranstvo danas nije opasan sport, nego ujedno skup sport. Ako se striktno poštuju propisi, onda taj sport nije opasan. Ako ne poštujete propise, onda on automatski postaje smrtno opasan. Ako niste u stanju da obezbijedite novac za sve što treba da bi se neko bavio ovim sportom, onda se ne smije ni pokušati imati klub. Ne možete naplatiti poletniku 300 KM za jedan skok da bi taj poletnik tom prilikom bio ubijen. Ako taj avion može da ponese četiri putnika, onda ne smijete ni pomisliti da u njega utrpate petog putnika koji će razbalansirati taj vazduhoplov. Ako ste sa aviona koji se koristi za padobranske skokove skinuli vrata, onda ste još više strahovito narušili geometriju aviona, odnosno povećali koeficijent otpora vazduhu. Onda je potrebna još veća snaga motora da izgura zahtijevano penjanje. U tom slučaju, ako je avion bio fabrički predviđen za pilota i tri putnika, onda uz otvorena vrata možete imati samo dva putnika i pilota, znači tri, a ne ukupno pet putnika u toj tako modifikovanoj letjelici. Ko vam je dozvolio da modifikujete letjelicu?! Pa, za laku auto-prikolicu se traži atest. Postoji li atest za tu modifikovanu cesnu? Sumnjam. Da li ta letjelica ima sertifikat da može da leti sa pet putnika, njihovim padobranima, uz otvorena vrata. Sumnjam. U postocima opterećenje motora raste bar za 20%. Dodatno je opterećen čak i trup aviona, mada ne mnogo, jer je to spor avion. Logično da ako forsirate motor vremenski daleko duže nego što je potrebno i predviđeno za njegov normalan uzlet, da će se on na kraju zapaliti ako je motor izraubovan, to jest star 25 ili 30 godina. Vazduhoplov stalno mora da ide na tehničke preglede kod ovlaštenih organizacija. Vodi se knjiga evidencije. Svaki dio ima vijek trajanja. Niko ne smije taj dio da koristi duže nego što je fabrika propisala i potpisala. To traži pare. Velike pare. Neka neko dođe do podatka koliko je novca vlasnik ovog kluba investirao u ovaj klub. Postoji li sve dokumentovano u što je taj novac potrošen? Aerodrom ne liči ni na što. To je samo malo livade obrasle gustišom i šumom po većem 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 lošeg odnosa Vlade RS prema civilnom vazduhoplovstvu RS, zbog vrlo lošeg odnosa grada Banjaluke prema ovom nazovi aerodromu u Zalužanima, zbog predupređenja situacije da neko sljedeći plaće i tuguje za svojom djecom

# BLUSRCU.BA - Stranica za sve banjalucane sirom svijeta!

<http://blusrcu.ba>

---

dogodine ili za dvije godine kada se sliĉno dogodi, pozivam: Milorad Dodik, predsjednik Republike - trenutna neopoziva ostavka; Aleksandar DĀ%ombiĀĉ, predsjednik Vlade RS - trenutna neopoziva ostavka; Nedeljko ĀEubriloviĀĉ, ministar saobraĀĉaja i veza - trenutna neopoziva ostavka; Dragoljub DavidoviĀĉ, gradonaĀ•elnik grada Banjaluka - trenutna neopoziva ostavka; Ā•orĀ•e RatkoviĀĉ, direktor Direktorata za civilno vazduhoplovstvo BiH - trenutna neopoziva ostavka. Ja dobro znam o Ā•emu govorim. A znate i vi, vi koje sam prozvao. Dosta je! Shvatite to. Idite!

Izvor vijesti: Nezavisne