

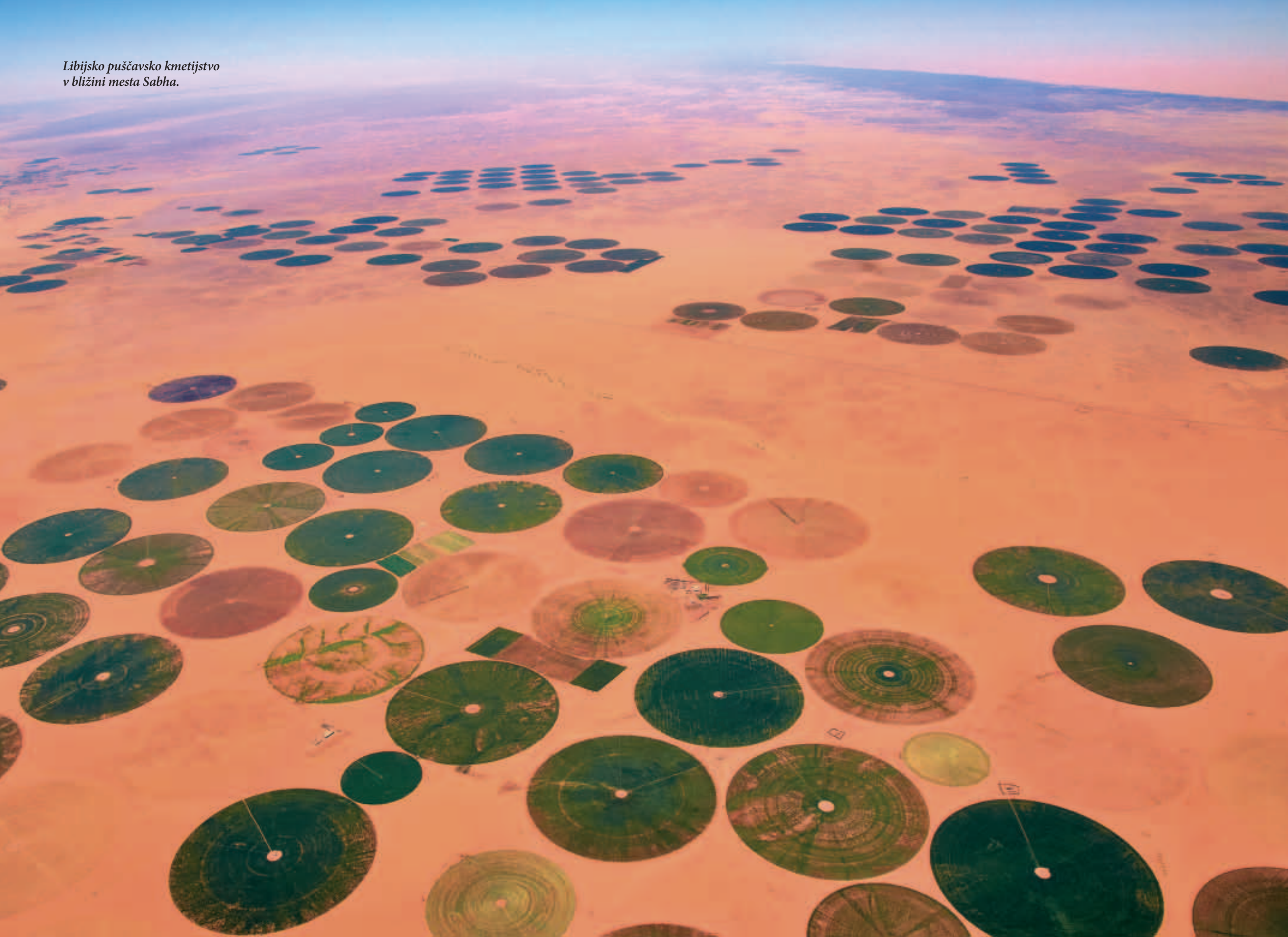


Nad modrim planetom

z ultralahkim
letalom okrog sveta

*Geotermalno območje Cerro Prieto,
ki leži v severni Mehiki ob prelomnici
sv. Andreja, je eno največjih na svetu.*

*Libijsko puščavsko kmetijstvo
v bližini mesta Sabha.*





Slapovi Iguazú na istoimenski reki so nastali na robu Paranskega višavja na meji med Argentino in Brazilijo.

POLET OKROG SVETA z ultralahkim letalom pomeni pravo odkritje, vstop v novo razsežnost. Tako nizko nad površino, da se vidita nagubanost in sestava zemeljske skorje, tako počasi, da se opazijo podrobnosti, in dovolj hitro, da se vse skupaj staplja v celoto.

GreenLight WorldFlight, trimesečna letalska avantura, je bila izziv za pilota in ekipo, proizvajalca ultralahkih letal Pipistrel ter znanstvenike, ki sodelujejo pri raziskovanju onesnaženosti zemeljskega ozračja. 91.000 kilometrov v enem zamahu, prek vseh oceanov, vseh celin, prek Aconcague in Mount Everesta ter stotine naravnih parkov.

Polet se je začel v Ljubljani 8. januarja 2012, potekal v zahodni, vetrovno neugodni smeri in se po vrsti zapletov ter uspešno opravljenih vzorčenjih bolj ali manj onesnaženega zraka končal 19. aprila na izhodnem letališču.

Ultralahko letalo Pipistrel Virus-SW914 je bilo načrtovano in izdelano za zahtevne razmere letenja do 4000 kilometrov daleč in do višine Mount Everesta. Kljub dolgotrajnim in zahtevnim pripravam je ostalo pred odhodom veliko vprašanj brez odgovora. Kakšna bo dejanska poraba goriva pri polni obremenitvi in v različnih temperaturnih razmerah? Kako bo letalo letelo na himalajskih višinah? Nam bo uspelo pridobiti dovoljenje za polet nad Antarktiko, prelet južnega Tihega oceana, Everesta? Bo mogoče dobiti primerno gorivo tudi v Čadu? Kako zanesljiva je pravzaprav dogovorjena dostava goriva z ladjo na Antarktiko in atol Totegegje v Francoski Polineziji? Kako bo vremenom na Antarktiki, februarja se sezona končuje? Kako močan bo nasprotni veter nad južnim Tihim oceanom, bo marca sploh mogoče leteti na območju hurikanskih vetrovnih strženov, ki v tem času vladajo nad Himalajo?

Breme negotovosti je pritiskalo ves čas poleta. Popolnoma jasno mi je bilo, da bo tokrat igrala veliko vlogo sreča ali vsaj odsotnost smole oziroma to, da si "pravi čas na pravem mestu".

Prvi del zračne avanture je potekal do Maroka in vzdolž obale severozahodne Afrike bolj ali manj po starih progah komercialne zračne pošte francoske družbe Aeropostale, ki je že od leta 1930 delovala med Francijo in južnoameriškimi francoskimi kolonijami. Za to družbo so leteli tudi danes nesmrtni piloti kot Jean Mermoz, Henri Guillaumet in Antoine de Saint-Exupéry. Vsi trije imajo "svoje vrhove" v Patagoniji, v Fitz Royevi skupini.

Čeprav sem bil v Dakarju 82 let po tem, ko je bil opravljen prvi prelet družbe Aeropostale, nista bili napetost in negotovost pred 3200 kilometri morja nič manjši. Nočni odlet, prvič s tako veliko goriva, nekje sredi Atlantika je čakalo intertropsko konvergenčno območje (ITCZ) z bolj ali manj širokim pasom vsakodnevnih neviht, v katerem poteka bolj ali manj živahna dejavnost.

Slabemu začetku s previsokimi temperaturami motorja, zaradi katerih sem ostal nizko nad morjem, v noči brez luninega sija je sledilo nadaljevanje s srečnim slalomiranjem med nevihtami in super ugodnim pasatnim vetrom, ki je poskrbel za pospešek do brazilskega Natała, kamor sem prišel v manj kot 12 urah.

Slapovi dežja nad ustjem Amazonke in v Francoski Gvajani, čudoviti pogledi na karibsko otočje, neverjetni čelni veter nad Novo Mehiko



Mesto Posadas je prestolnica argentinske province Misiones na zahodnem bregu reke Paraná.

in Arizono, ki je zmanjšal potovalno hitrost letala na polovico, mehanične turbulence, nočni pristanek v Managui, prestolnici Nikaragve, za katerega je prišlo dovoljenje, tik preden so se kolesa dotaknila tal, tropski nalivi v Ekvadorju, ki so zakrili vse tamkajšnje čudovite ognjenike, letenje vzdolž odvetrne strani Kordiljer v vetrovnem in turbulentnem ozračju ter končno pristanek v Patagoniji, v majhnem turističnem kraju Calafate, katerega razvoj se je pred 26 leti, ko smo s prijatelji splezali na Fitz Roy in Cerro Torre, šele začel. Slovenec v Argentini, ugledni raziskovalec ledenikov v Patagoniji in na Antarktiki in velik podpornik našega projekta Pedro Skvarča, je čakal na letališču, ovit v slovensko zastavo, ko smo letalo ob pomoči letalcev lokalnega aerokluba v hudem vetru porinili v hangar.

Sledilo je slabo vreme, teden dni pogajanj med slovenskim veleposlaništvom v Buenos Airesu, argentinsko vojsko in Agencijo za civilno letal-

stvo (CAA), ki so se končala z neverjetno novico o uradnem dovoljenju za polet iz Ushuaie do argentinske postaje Marambio na Antarktiki.

Vremenski čudež, ko se poravnajo vsi trije cikloni nad Ognjeno zemljo, Drakovim prelivom in Antarktiko, tako da omogočijo dan ali dva solidnega vremena za odlet in vrnitev, se ne zgodi velikokrat na leto. Ushuaio sem zapustil v t. i. marginalnem vremenu, nad Drakovim prelivom se je zjasnilo in ostalo lepo, vse dokler nisem zagledal Otoka kralja Jurija. Zaradi megle, ki je ovijala Marambio, je ostala edina možnost čilsko vojaško oporišče Marsh. Celinska Antarktika je bila že pokrita s frontalno motnjo, zato sem preletel le otoka Deception in Elephant, prenočil v Marshu in naslednji dan za las ušel poslabšanju s hurikanskimi vetrovi in z obilnim sneženjem.

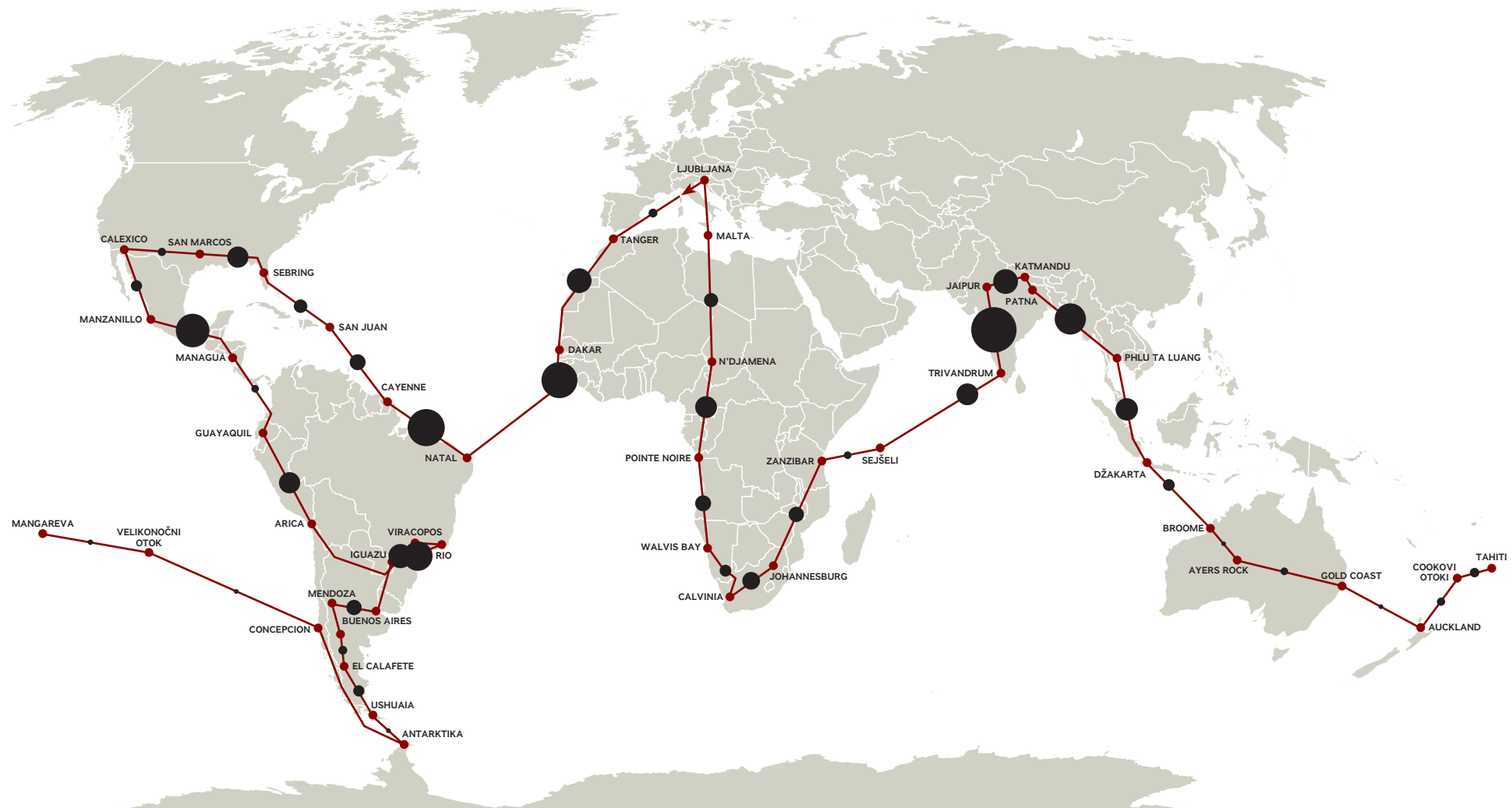
Letališče v Concepciónu v Čilu, ki so ga v zadnjih letih dvakrat razrahljali močni potresni sunki, je najbližje Velikonočnemu otoku,

vendar še vedno skoraj 3800 kilometrov stran, kar je na primer enako razdalji med Ljubljano in Kartumom v Sudanu. Nočni odlet, letalo pravič polno goriva, vibracije na motorju in napoved vetra s precej veliko čelno komponento so bili razlogi za tesnobna občutja. Domen me je iz Slovenije prek satelitskih esemesov usmerjal v vetrovno sprejemljivejša območja, zato se je polet kljub daljši razdalji krajšal in po slabih 16 urah tudi srečno končal na Velikonočnem otoku, ki je najbolj osamljen cilj na svetu.

Težave z motorjem je na Tahitiju odpravil Rotaxov strokovnjak, ki je priletel na pomoč iz Nove Zelandije. Močne mehanske turbulence, skozi katere se je letalo prebijalo v Severni Ameriki, Patagoniji in Novi Zelandiji, so načele notranjo strukturo repnega dela, zaradi česar sta bila v rdečem središču Avstralije, v Ayers Rocku, potrebna popravila in priprava letala na himalajske višine.

Velika večina alpinistov se vzpenja na vrhove Himalaje maja ali septembra, ko monsun iz Bengalskega zaliva potisne vetrovne stržene v Tibet. Z odločilno pomočjo Avia Cluba Nepal iz Pokhara sem dobil dovoljenje za letenje po Nepalju, vendar ne do Everesta. Načrt je bil preprost. Počakati na vremenski čudež, ko bo vreme lepo in vetrovi na vrhu strehe sveta 50 vozlov ali manj. Zgodaj zjutraj polet proti Annapurni IV in potem na višini 6000 metrov vzdolž celotne verige do Lukle. Vzpon prek šesttisočaka Thamserkujja, Ame Dablam in prek Nuptseja ter Lhotseja do Everesta in nazaj. Z dovoljenjem ali brez. Čudež se je zgodil 29. marca!

Letenje z majhnim letalom okrog sveta je velika šola življenja. Fizična oddaljenost od planeta se spreminja v zavedno. Tretja razsežnost relativizira dogme vsakdanjega bivanja. Pogled izpod neba razkriva neizmerno lepoto. Prepričan sem, da je ljudi na planetu razmeroma malo, da je prostora dovolj, prav tako vode in virov za pridelavo hrane. Človekova težava je zgolj njegova dvojna narava, ki niha med predatorstvom in etiko, grabežljivostjo in altruizmom. Njegova edina resnično pomembna naloga je pravzaprav, da to dvojnost svoje vrste materialno uravnoteži. □



LEGENDA:

- POSTANKI MED ETAPAMI
- PREMER 4 MM = 500 ng/m³

MERITVE SAJ MED POLETOM

kažejo višje koncentracije nad območji z različnimi viri; na neindustrializiranih območjih saje nastajajo pri zgorevanju biomase, na industrializiranih zaradi prometa in industrije. Saje absorbirajo veliko sončne svetlobe in so pomemben povzročitelj podnebnih sprememb.



PIPISTREL SINUS 912

je ultralahko motorno jadralno letalo slovenskega proizvajalca ultralahkih naprav Pipistrel iz Ajdovščine. Velika hitrost in majhna poraba goriva sta njegovi ključni prednosti pred sorodnimi letali. Teža praznega letala: 284 kilogramov; razpon kril: 14,97 metra.



MATEVŽ LENARČIČ

(roj. 1959), biolog, alpinist, fotograf in naravovarstvenik, je z ultralahkim letalom uspešno obletel svet že leta 2004 in nato še letos. Leta 2005 je preletel države vzhodne Afrike, med letoma 2006 in 2009 pa je večkrat letel čez Alpe.



Zaliv Vaiere na vzhodni obali otoka Moorea v Francoski Polineziji.



*Delta reke Paraná pred izlivom
v zaliv Rio de la Plata v bližini
Buenos Airesa.*



Andros je največji otok v Bahamih. Leži približno 150 kilometrov severno od Kube in 250 kilometrov jugovzhodno od Miamija na Floridi. Koralni grebeni ob njem so tretji največji na svetu.



Puščava Sonora na obali Kalifornijskega zaliva v severni Mehiki.



*Ledenik Viedma polzi mimo masiva
Fitz Roy v narodnem parku Los
Glaciares v jezero Viedma.*