

Kako poteka letenje & realnosti Afrike

Vstanem pred 7. uro. Najprej spijem vsaj pol litra vode z Isostarjem, saj sem imel tukaj že težave z glavoboli zaradi dehidracije. Nato grem pripraviti letalo – kasneje je zaradi vročine to skoraj nemogoče.

Pilot je odgovoren za:

- točenje goriva
- stanje kisika
- stanje baterij

Vse ostalo opravijo pomočniki: letalo operejo, ga oblečejo ali slečejo zaščitne prevleke ter lengerirajo.

Ob 9. uri imamo briefing o vremenu in pasteh dneva. Letala z električnimi štirikolesniki odpeljemo na grid, nato sledi kratek počitek, hlajenje z vodo, krema proti soncu in še zadnji pregled vremena.

V letalu imam:

- ~2 l pitne vode
- 30 l vode v krilih (za primer zunanjega pristanka)
- survival paket (piščalka, povoj, nož ...)
- SPOT sledilnik
- 0,5 l vode na sebi (v primeru skoka s padalom)

Vzleti so med 10.30 in 12. uro, takoj ko se pojavijo prvi kumulusi ☁. Januar sicer ni najboljši mesec zaradi neviht – najboljši pogoji so konec novembra do sredine decembra.

Prva dviganja so takoj 2 m/s do okoli 1000 m AGL. Terenov za pristanek praktično ni – le posušena jezera in ceste. Okoli 13. ure vreme dobesedno eksplodira: 3–6 m/s, pogosto tudi 8 m/s, baze okoli 4500 m. Nad 3000 m se priklopimo na kisik.

Leteti je možno do 19.45, a moj pilot po približno 6 urah običajno odpove, zato pristajava okoli 18. ure.

Po pristanku sledi najboljši del: hladno pivo 🍺 in sveža mokra brisača pri letalu – neprecenljivo.

Zahtevnosti

Največja izziva sta vročina ☀ in dehidracija. Letimo v dolgih, tankih rokavih zaradi sonca. Zunanjega pristanka si tukaj res ne želiš:

- skoraj ni telefonskega signala
- pristanek je v puščavi (Kalahari)
- divje živali (gepardi, kobre, kače ...) 🐆🐍
- severno in zahodno tudi levi 🦒

Letala se ne zapušča – to je edina možnost, da te najdejo.

Zvečer je obvezna svetilka 🔦, saj lahko stopiš na kačo, škorpiona ali pajka 🕷️.

Drugače pa sem imel včeraj težave z motorjem 🌀. Očitno mi je med vzletom ali pri pospravljanju motorja odpadel filter z nasadom. Tukaj pravijo, da so filtri običajno odpadali zaradi objemke, pri SOLO pa se je pojavila nova težava – na novejših motorjih lahko odpade tudi nasadni del, ki je pritrjen na motor z lepilom 😊.

Sreča v nesreči je bila ta, da je bil filter z nasadom v prtljažnem delu motorja. Če bi ga izgubil nekje nad Kalaharijem 🌍, bi bilo konec letenja na ET-ju, saj tega rezervnega dela tukaj nimajo.

Danes smo imeli prosto, saj je bilo zelo vroče in “plavo”.

Jutri je verjetno prvi dan, ko bova poskusila napasti 1000 km prelet 🚀. Letiva še v torek, nato pa sledi povratek domov ✈️.

Lep pozdrav,

Toni