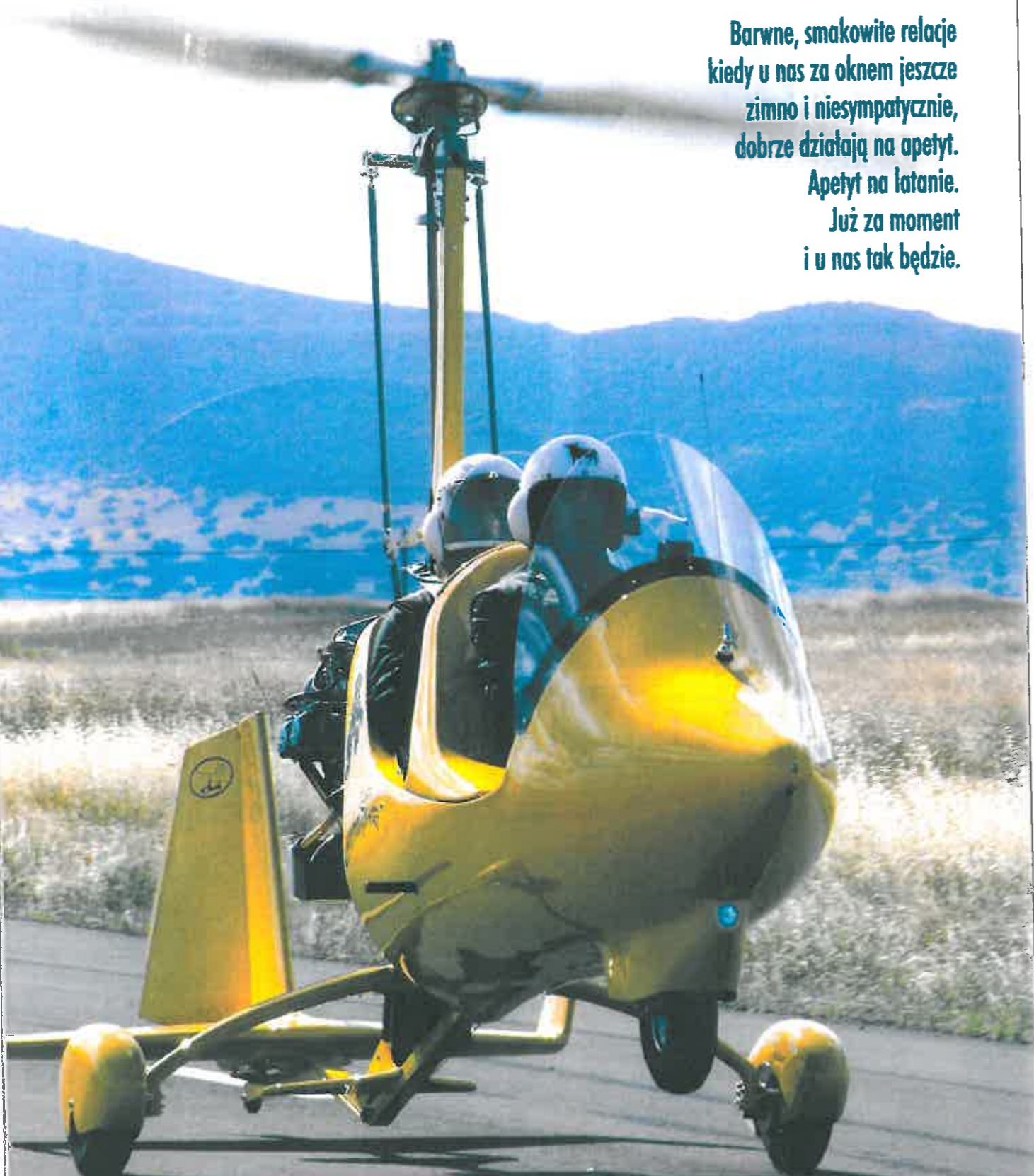


Barwne, smakowite relacje  
kiedy u nas za oknem jeszcze  
zimno i niesympatycznie,  
dobrze działają na apetyt.  
Apetyt na latanie.  
Już za moment  
i u nas tak będzie.



# Hiszpania, słońce i... Ela

fat. Kamil Antkowiak

**K**iedy kupowałem bilety na wyjazd do Hiszpanii w Polsce było -15 stopni, a na lotnisku 60 cm śniegu. Jak chyba każdego polskiego pilota brała mnie zimowa chandra. Pierwotne założenie było takie, pojechać na szkolenie z zakresu obsługi i napraw wiatrakowca i jeśli starczy czasu polatać w pięknych okolicznościach hiszpańskiej przyrody.

Zimny prysznic o poranku nastroił mnie do aktywności fizycznej, namówiłem Tomka do zwiedzania naszego miasteczka i do wypicia kawy w jakiejś sympatycznej kafece przed wizytą w fabryce. Po paru minutach naszego porannego spaceru musieliśmy wrócić do hotelu po okulary przeciwsłoneczne i po osłony na obiektywy. Słońce nie przystąpiło żadną

uliczkach zakończyliśmy pijąc kawę z „lokalesami” w kafece.

## Tu powstaje Ela

Fabrykę wiatrakowców Ela miałem okazję oglądać już drugi raz i pamiętam jakie zdziwienie rysowało się na mojej twarzy za pierwszym razem. Z zainteresowaniem oglądałem więc minę Tomka, kiedy zobaczył kilkusetmetrowy kompleks produkcyjno-biurowy z prywatnym asfaltowym pasem startowym. W zakładzie zatrudnionych jest 20 pracowników, którzy co tydzień oddają do dyspozycji klientów jeden kompletny wiatrak.

Od progu zostaliśmy serdecznie przywitani przez Emilio Lópezę – syna właściciela i konstruktora w jednej osobie. Senior rodu jest pierwszym pilotem i instruktorem wiatra-

Tutejsze plaże charakteryzują się drobnym piaskiem, często występują duże proste i twarde lachy, na których można lądować. Jest to dość częstą praktyką wśród miejscowych pilotów.

ny tak, żeby udało się poświęcić jak najwięcej czasu na latanie. Z tego powodu nasz kurs mechaników był bardzo intensywny. Robiliśmy go od wczesnych godzin rannych do późnej nocy, przeplatając lataniem i rezygnując z przerw na posiłki.

Celem szkolenia było zdobycie uprawnień i umiejętności, na podstawie których będzie można otworzyć w Polsce serwis wiatrakowców. Szkolenie obejmowało zagadnienia związane z najczęstszymi naprawami i z przeglądami okresowymi. Wszystkie operacje odbywały się na żywym organizmie – do naszej dyspozycji przygotowane były wiatrakowce oczekujące na przegląd. Zostały przez nas skrupulatnie rozłożone na części pierwsze, następnie każdy element przechodził weryfikację i je-



fat. Kamil Antkowiak

Tutejsze piękne plaże zachęcają do lądowania

chmurką wlewało się do położonego na wzniesieniu średniowiecznego miasteczka Fuente Obejuna. Malowane na biało domy odbijając światło dodatkowo potęgowały nasze poranne „oślnienie”. Półgodziną wspinaczkę po stromych

kowców ultralekkich w Hiszpanii. Swoją przygodę zaczynał na początku lat 90-tych od wiroczybowców holowanych za samochodem.

Zależało nam bardzo na czasie. Po uzgodnieniu szczegółów z Emilio przeorganizowaliśmy nasze pla-

żeli nadawał się do dalszej eksploatacji znajdował miejsce ponownie w wiatrakowcu. Wszystkie czynności odbywały się pod okiem firmowych serwisantów.

Bardzo dużo uwagi na szkoleniu poświęciliśmy zagadnieniu wibra-



Widok w Polsce bardzo rzadko spotykany - dwa wiatrakowce na jednym lotnisku

cji łopat. Łopaty wyważane są dynamicznie i statycznie – każda sztuka ma zapisaną w komputerze tabelę rozkładu mas, dzięki czemu w przypadku uszkodzenia jednej łopaty można z fabryki zamówić brakujący element, po którego zainstalowaniu nie będzie potrzebne wyważanie całego wirnika.

Po wyważeniu wirnika instalowane są na wiatrakowcu. Podczas obrotu akcelerometr trójosiowy podłączony do komputera rejestruje zakres oraz widmo wibracji. Na podstawie danych łopaty, hubbar i głowica zostają wyregulowane aż do osiągnięcia zadowalającego efektu. Obloty weryfikacyjne i regulacja podzespołów często trwają parę godzin.

Bardzo ciekawe rozwiązanie zastosowano do mocowania łopat: w innych wiatrakowcach po każdym demontażu łopat do transportu należy łopaty wyosiować,

Lotnisko fabryczne zakładów ELA Aviacion



fat. Kamil Antkowiak



Fuente Obejuna

fat. ELA Aviacion S.L.

Nasze loty  
upłynęły  
na zwiedzaniu  
okolicy,  
ćwiczeniach  
lądowania  
na plaży oraz  
na próbowaniu  
smakolek  
hiszpańskiej  
kuchni  
w okolicznych  
nadmorskich  
barach.

cia łopat taśmą zapobiegającą uszkodzeniom.

### Odrobina klimatu

Wszystkie niezbędne formalności związane ze szkoleniem udało nam się zakończyć późnym wieczorem. Krótkie pożegnanie, mała kawa i ruszamy do miejscowości Medina-Sidonia. Dzięki uprzejmo-

ści firmy Ela, mamy tam do dyspozycji dwa firmowe wiatrakowce, które od paru dni czekają zatankowane na nasze przybycie.

Medina-Sidonia jest małym liczącym 11 tysięcy mieszkańców miasteczkiem położonym w pasie nadmorskim Andaluzji, 40 km od Kadyksu (Cadiz). Rejon ten znany jest przede wszystkim z przepięknych nadmorskich krajobrazów

Ela posiada system szybkiego montażu i demontażu łopat bez potrzeby osiowania, co wydatnie skraca czas przygotowania wiatrakowca do lotu po transporcie.

W sezonie 2011 wyposażenie standardowe wzbogaciło się o następujące elementy: pneumatycznie załączana prerotacja (system pozwala na uzyskanie do 300 obrotów na minutę, co bardzo wydatnie skraca długość rozbiegu); dodatkowo do systemu pneumatycznego zostało wprowadzone zabezpieczenie, które uniemożliwia uruchomienie prerotacji przy niewłaściwym położeniu drążka; automatyczny hamulec rotora (wystarczy po lądowaniu przestawić pokrętko w pozycję „BRAKE” i system wykona wszystkie czynności bez naszego udziału); orczyk został wyposażony w regulowane pedały; podgrzew gaźników; wzmocnienie na krawędzi natar-

Łądowisko Medina-Sidonia



fat. Kamil Antkowiak



Wiatrakowiec ELA 07s

i z rezerwatów ptaków. Ptaki odlatujące z Europy na zimę upodobały sobie te rejony jako przystanek w podróży. Mieliśmy podczas naszego pobytu okazję obserwować nasze polskie bociany przygotowujące się do powrotu.

Więć gminna niesie, że wszystkie lotniska w Hiszpanii są własnością rządu. Zarówno te komunikacyjne, jak i te małe przystosowane do operacji ultralightów. Znakomita większość tych najmniejszych lotnisk ma pasy asfaltowe, które zostały wybudowane za rządowe pieniądze. Tak też jest w przypadku lotniska w Medinie, asfaltowy pas o długości 400 m w zupełności wystarcza miejscowym pasjonatom lotnictwa do uprawiania swojego hobby. Kompleks hangarowy składa się z 5 pomieszczeń w większości zajętych przez wiatrakowce. Na miejscu są też pokoje do wynajęcia i mała restauracyjka.

## Latamy

Pogodę do latania mieliśmy we wszystkie dni wyśmienitą, tempe-

ratury dochodzące w dzień do 20 stopni i praktycznie bezwietrznie. Najbliższe okolice lotniska są pozabawione ograniczeń przestrzeni powietrznej. Jedynie na północny zachód jest CTR lotniska Jerez oraz na południu strefa Gibraltaru wyłączona z możliwości wykonywania lotów.

Na najczęstszy kierunek naszych podniebnych wycieczek wybieraliśmy pobliskie plaże. W linii prostej z lotniska nad morze było zaledwie 10 kilometrów. Do lot nad plażę przebiegał nad zieloną wysoczyzną poszatkowaną pastwiskami i korytami górskich strumieni.

Latania morska na przykładzie Trafalgar



foto: Kamil Antkowiak

Samo latanie nad plażą jest trudne do opisanie. Szmaragdowa woda, przepiękne krajobrazy i to wszystko na wyciągnięcie ręki. Trudno nam było się pogodzić z myślą, że za parę dni wrócimy do kraju, na lotnisku przywita nas mróz i silny wiatr, a na sezon lotnicy trzeba będzie jeszcze poczekać co najmniej dwa miesiące.

Plaże w rejonie, w którym lataliśmy charakteryzują się przepięknym drobnym piaskiem, często występują duże proste i twarde łachy, na których można lądować. Jest to dość częstą praktyką wśród miejscowych pilotów. Organizują spotkania w nadmorskich barach, wypijają kawę, zjadają lunch i odlatują. Staraliśmy się brać przykład z „miejscowych” i wszystkie nasze loty upływały na szwendaniu się po okolicy, na ćwiczeniach lądowania na plaży oraz na podjadaniu smaczków hiszpańskiej kuchni.

## Warto wiedzieć

Osoby, które potrzebują opieki instruktorskiej mogą skorzystać z pomocy dwóch rezydujących na stałe na lotnisku instruktorów. Hiszpan Manuel Sevillita, który rozmawia w języku włoskim i francuskim oraz Austriak Norbert Brodnig rozmawiający po angielsku. Norbert jest bardzo miłym człowiekiem posiadającym ogromne doświadczenie lotnicze oraz niesamowity dar przekazywania wiedzy.

Andaluzyjczycy są bardzo dumnym i upartym narodem mającym awersję do nauki języków obcych. W większości miejsc nikt nie rozumiał języka angielskiego czy niemieckiego. Od konwersacji strasznie bolały nas ręce, wszystko trzeba było objaśniać na migi. Ale nie

Tu produkuje się wiatrakowce

ma tego złego, co by na dobre nie wyszło. Cały wyjazd żywił się suszona hiszpańską szynką i serem, czyli produktami, które tradycyjnie wiszą nad barem i można je wskazać palcem podczas zamawiania. Wielokrotnie byliśmy prowadzeni przez zmęczonego wymachiwaniem rękami kelnera na zaplecze, gdzie mogliśmy wybrać mięso czy owoce morza na obiad. Penetrowaliśmy piwniczki z winami wybierając wyśmienite trunki.

Zimą pogoda w Hiszpanii jest bardzo przewidywalna, w regionie Andaluzji temperatury w dzień spadają do 15 stopni, a opady należą do rzadkości.

W okolicy Mediny można dostać się samolotem: AirBerlin lata z Berlina do Kadyksu, można też liniami Iberia polecieć z Warszawy do Malagi, a stamtąd wynajętym samochodem na miejsce.

Hala produkcyjna ELA Aviacion



foto: Kamil Antkowiak (2)



Panel przyrządów ELA Cougar

Ceny dwuosobowych pokoi hotelowych wahają się w granicach 40 euro za noc. Wynajęcie 100-metrowego apartamentu niedaleko plaży to koszt 800 euro na miesiąc i ta opcja jest chyba najbardziej opłacalna.

Kamil Antkowiak  
www.wiatrakowce.org