

Za ta poklic sem se odločila zaradi želje po letenju – Alja Berčič Ivanuš, kapitanica v Adrii Airways

Aleksander ČIČEROV

Čeprav se sogovornica ne bo čisto strinjala z menoj, moram priznati, da je intervjuju dodala »ženski pristop« v najbolj žlahtnem pomenu besede. Sama sicer pravi, da nerada posluša »o moških in ženskih poklicih«. Tudi moje skromno mnenje je, da jih ni. So samo poklici in naloge, ki so nam zaupane in jih je treba opraviti pravočasno, z vso skrbnostjo, znanjem in odločnostjo. »Letalstvo je poklic in v letalu je veliko dela pred poletom, med vzletom, pred pristankom in med pristajanjem.«¹ Poklicu se je treba predati z vsem srcem. Letalstvo pa nam je odkrilo tudi lepši del Zemljinega obraza, vendar se iz zraka le ne vidi vse, dodaja naša sogovornica.



Alja Berčič Ivanuš – končno štiri zlate

Ventil: Pot do kapitanke je relativno dolga. Kaj je bil osnovni motiv, da ste na tej poti vztrajali in kako je potekalo vaše šolanje?

Alja Berčič: Za ta poklic sem se odločila zaradi želje po letenju in le naziv kapitan nikoli ni bil cilj, h kateremu bi stremela. Se mi zdi, da je kapitanstvo posledica dosedanjega dela in seveda v mojem primeru potrebe Adrie po tovrstnem kadru. Eno brez drugega ne gre.

Kapitansko šolanje je pri nas sestavljeno iz več sklopov. Prvi je teoretični del o poveljevanju, ki ga mi imenujemo Command Course. Ta poteka v obliki predavanj in delavnic. Kandidate pripravi na simulatorski trening in linijsko letenje. Velik poudarek je na vlogi kapitana v čim širšem pogledu celotne operacije, še posebno pa v zvezi z upravljanjem človeških virov (ang. Cockpit Resource Management) ali na kratko s CRM, to je veda o učinkovitem povezovanju podrejenih članov v dobro delujočo ekipo.

Temu sledi simulatorski trening, v katerem se kandidat za kapitana presede z desnega kopilotskega

¹ M. Lenarčič, op. cit.: Okrog edinega sveta – potopis, Didakta, 2006, str. 47.

sedeža na levi kapitanski sedež v pilotski kabini. Poudarek je na upravljanju letala v običajnih in neobičajnih situacijah, še posebno pa se posvetimo sprejemanju odločitev in urjenju postopkov v sili. Training se zaključi z uspešno opravljenim preverjanjem znanja.

Simulatorskemu treningu sledi linijsko letenje, ki se izvaja na letalu in vedno poteka pod budnim očesom kapitana inštruktorja. Ta je ves čas treninga pravzaprav v dvojni vlogi. Poleg svoje inštruktorske vloge opravlja še delo kopilota. Pri linijskem letenju se kandidat sooča z vsakodneвно operacijo in nalogami, ki jih ta prinaša. Pridobiva si izkušnje, hkrati pa si krepi samozavest, samozaupanje, da bo kasneje lahko kos izzivom, ki jih v sodobnem letalskem prometu nikoli ne manjka. V zadnjem delu linijskega treninga čakajo nanj še leti za preverjanje usposobljenosti, tako imenovani Evaluation flights, to so leti, s katerimi kapitan inštruktor izpraševalec preveri pridobljene sposobnosti in znanje, potrebno za opravljanje dela kapitana. Šele po petih uspešno opravljenih tovrstnih preverjanjih lahko kandidat opravi zaključni kapitanski izpit. Ta se zaradi svoje kompleksnosti opravi na simulatorju letenja.

Ventil: Posebej nas zanima vaše izobraževanje na Fakulteti za strojništvo. Kateri »letalski« predmeti so bili za vas najbolj zanimivi in kateri so vam še posebej koristili v vašem poklicu? Kaj bi spremenili ali dodali?

Alja Berčič: Klasično strojništvo me ni nikoli zares pritegnilo. Edini razlog, zaradi katerega sem se vpisala na Fakulteto za strojništvo, je bilo letalstvo, zato sem tudi komaj čakala letalske predmete. Z današnjega gledišča se mi zdi, da so prav vsi letalski predmeti v praksi pomembni. V tistih časih se je na letalstvo še vedno gledalo zelo tehnično, v vsakdanji praksi pa opažam, da je v tem sistemu zelo pomemben tudi človeški dejav-

nik. Tega smo, v letalskem kontekstu, takrat razen nekaj malega pri letalski medicini povsem obšli. Tudi podajanje znanja je bilo tedaj zelo omejeno na tablo, kredo in fotokopije, stika s prakso ni bilo veliko. Zdi se mi, da so rezultati pri učenju letenja/letalstva najboljše takrat, ko se teorija in praksa med seboj dopolnjujeta. Čeprav je vse temeljilo veliko bolj na teoriji kot na praksi, pa je bil študij dobra popotnica za naprej. Tudi klasični strojniški predmeti, do katerih sem imela precej rezerviran odnos, so mi dali kasneje zmožnost tehničnega mišljenja, kar pride v praksi mnogokrat prav. Moje mnenje je, da so zadnje spremembe, ko se teoretično izobraževanje in hkratno praktično

ločajo o tej poklicni poti, razumem njegovo skepso.

Kot o moških in ženskih poklicih nikoli nisem razmišljala. Letenje me je privlačilo, odkar pomnim, in nikoli nisem razmišljala, da bi bil lahko sam spol sploh ovira.²

Ventil: Veliko mladih ljudi sanja o poklicu biti pilot vojaškega ali linijskega letala. Kaj je potrebno, da se ta želja izpolni in da nekdo ostane v tem poklicu do upokojitve?

Alja Berčič: Vsekakor so potrebne lastnosti vztrajnost, predanost, močno zaupanje vase in zdravo



Z vetrom v laseh

šolanje in nabiranje izkušenj dopolnjujeta, korak v pravo smer.

Ventil: Kako sta na vaš poklic vplivala starša? Ste kdaj razmišljali o t. i. moških in ženskih poklicih?

Alja Berčič: Starša sta mi zagotovo omogočila zgodnji stik z letalstvom, ker sem z njima preživela kar precej časa na športnih letališčih. Kasneje je, predvsem oče, čeprav tudi sam prometni pilot, moji odločitvi precej nasprotoval. Šele danes, ko gledam mlajše generacije, ki se od-

prepričanje v uspeh. Osebnostno me resnično žalosti, da je v današnjem času tako velik dejavnik tudi denar, ki ga mora kandidat vložiti v svoje šolanje. Denar je postal zelo močan selektor. Menim, da ta praksa, ki je razširjena tako po svetu kakor pri nas, na dolgi rok ne prinaša najboljših rezultatov, za letalsko stroko se mi zdi deloma celo škodljiva. Letalskim družbam že mogoče na kratek rok zmanjšuje stroške, ni pa nujno, da daje tudi najboljše kadre. Menim, da je pri načrtovanju letalske kariere potrebno tudi kar nekaj sreče.

² »Po drugi strani pa so dejavnosti, za katere mi resnično ni jasno, zakaj se z njimi ne ukvarja več žensk. In ena izmed teh je gotovo letalstvo. Letenje pač ne zahteva bog ve kako razvitih mišic, tudi višina telesa ni pomembna. Zelo dobro pa je, da letalec ohranja trezno glavo v težkih situacijah, ko stvari ne gredo več tako, kot si je zamislil. In tu imajo ženske, vsaj po mojih izkušnjah, celo prednost.« M. Lenarčič, op. cit., nav. delo, str. 90.

Ventil: Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) je od svojega nastanka leta 1945 pa do danes doživela in preživela nekaj resnih preizkušenj (ugrabitve letal, SARS, ebola, sestrelitve, droni). Menite, da je njen odgovor na vse te dogodke ustrezen ali pa morda potrebuje strukturne in personalne spremembe?

Alja Berčič: Vsi našeti pretresi so zelo malo oziroma posredno vplivali na ICAO, saj ta ne nastopa na trgu oziroma ni neposredno podvržena tržnim razmeram. ICAO nima konkurence in se financira iz razmeroma stabilnih virov. Pravi krvni davek so vsi ti pretresi terjali med letalskimi prevozniki. Ti so vedno v prvih »bojnih« vrstah in najbolj neposredno prizadeti ter zato tudi najbolj občutljivi. Za slehernega od njih je vsak tak pretres resnična preizkušnja. Prevozniki morajo odreagirati takoj, in to pravilno. V nasprotnem primeru izgubijo boj s konkurenco, ki že tako nikoli ne počiva. Za ICAO so to izzivi, a za reakcijo si praviloma lahko oziroma si mora vzeti čas. Poleg vsega je bazen, iz katerega črpa informacije, tako rekoč neomejen. Ob takšnih pogojih je vsaka skrb za neustrezno ukrepanje tako ugledne in izkušene organizacije, kot je ICAO, po moje, odveč.

Ventil: Epidemija ebole (EVD) grozi celemu svetu. Če bo virus ebole mutiral, se bo lahko prenašal po zraku. Koliko ste s tem seznanjeni in kakšne ukrepe boste izvajali?

Alja Berčič: Kmalu po izbruhu ebole smo poleg splošnih navodil, ki jih imamo ob ravnanju z obolelimi potniki, dobili obširnejša navodila kako ravnati, kadar obstaja utemeljen sum, da je na letalu potnik, okužen z virusom ebole. Navodila pripravljajo strokovnjaki s tega področja in so usklajena s smernicami Svetovne zdravstvene organizacije in v našem primeru veljajo za vse prevoznike, združene v Star Alliance. Če bi virus mutiral in se začel prenašati po zraku, bi bili ti ukrepi precej drugačni.

Ventil: Ali ste pilotke različnih držav med seboj organizacijsko povezane? Nam lahko predstavite to povezavo?

Alja Berčič: V Sloveniji obstaja Društvo slovenskih letalk in je precej dobro vpeto in aktivno v evropskem združenju FEWP (ang.: Federation of EU Women Pilots). Ti dve združenji združujeta predvsem ljubiteljske pilotke. Obstaja tudi mednarodno združenje ISA (ang.: The International Society of Women

metu res le peščica. Celo nemška Lufthansa, ki jih ima danes že več kot tristo, takrat ni imela še nobene. Marjana je morala na svoji poti res premagati marsikatero oviro, kajti to so bili časi, ko je bilo še ogromno ljudi prepričanih, da letalstvo ni za dekleta. To je bil tudi razlog, da je odšla v tujino. Bila je delavna in vztrajna, zato je v svojem poklicnem življenju dosegla neprimerno več kot tisti, ki so ji metali polena pod noge. Ne samo, da je postala



Malo je tesno, pa bo že šlo!

Airline Pilots), ki v svojih vrstah združuje linijske pilotke. Društvo je največji svetovni donator štipendij, namenjenih ženskam, s čimer jim pomagajo pri uresničevanju doseganja poklicnih ciljev v letalstvu.

Ventil: V letalstvu ženske niso redkost. Mnoge med njimi so gradile civilno in vojno letalstvo. Imate morda kakšno za vzgled in zakaj?

Alja Berčič: Nerada delim vzornike na ženske in moške, tako kot nerada poslušam, da so poklici moški in ženski. Je pa res, da zelo spoštujem svojo predhodnico prvo slovensko kapitanko Marjano Dežnak, ki je bila v tistih časih gotovo v evropskem merilu ena izmed pionirk med pilotkami v potniškem prometu. Marjana je začela leteti v Adrii v osemdesetih letih, ko je bilo pilotk v letalskem potniškem pro-

prva slovenska kapitanka, pilotirala je tudi večja potniška letala, med drugim tudi B747, s čimer se še danes lahko pohvali le malo Slovencev. Iskreno sem ji hvaležna, ker je tudi meni tako na široko odprla vrata v pilotsko kabino.

Ventil: Letalstvo se ves čas razvija. Kokpit postaja vedno bolj instrumentaliziran. Tu se srečujeta neposredno človek in stroj. Ali je dilema človek : stroj upravičena ali gre le za namišljeno trditev, da bo stroj kmalu nadomestil človeka pilota?

Alja Berčič: Sodobni kokpit je za običajne in najpomembnejše zasilne primere pravzaprav že danes popolnoma avtomatiziran. Človek s pilotiranjem v letalskem prometu dandanes praktično nima več dela, a kljub temu še vedno sedimo tam, in to celo v parih ali trojicah.

Razlog za to je morda skrit, je pa silno preprost. Od sistema letalskih prevozov kot celote zahtevamo, da mora biti najprej popolnoma varen, takoj na to pa izjemno fleksibilen in neizmerno vsestranski. Upravljanje zapletenega in dragega stroja v vseh vremenskih pogojih in v tako dinamičnem okolju, kot je sodobno polno letališče, je za računalnik (za zdaj) prevelik zalogaj. Menim, da bo človek pilot pri letenju še dolgo prisoten. Z vsako razbremenitvijo zaradi avtomatike smo piloti v zgodovini pridobili novo dolžnost v povezavi z upravljanjem samega leta in seveda tudi z nadzorom avtomatike.

Ko (likor) bo sociološko to sprejemljivo, bodo pilotsko kabino, po moje umaknili z letala in jo predstavili na trdna tla ter jo z letalom povezali z brezžičnimi povezavami. Človek pilot bo v njej ostal. Tako to že danes delajo bolj napredna vojaška letalstva, torej je tehnologija že na voljo. Posamezni pilotski centri bodo tako letala vzletali, nato pa jih za potovalni del popolnoma prepustili avtomatiki. Za prilet in pristanek bodo bolj aktivno vlogo spet prevzeli piloti ljudje, a preko povezav s tal.

Ventil: *Kateri elektronski pripomočki v letalu pomenijo za vas največjo pridobitev sodobnega letalstva?*

Alja Berčič: Zadnjih nekaj let gotovo zelo zaznamujejo informacijski sistemi v pilotskih kabinah. Digitalizacija vseh informacij oziroma dokumentov ter njihova dosegljivost v vsakem trenutku na dotik s prstom ali celo avtomatski priklic. Elektronska pilotska torba, tako imenovana EFB (ang.: Electronic Flight Bag) in brezpapirna pilotska kabina - LPC (ang.: Less Paper Cockpit) sta trenutno sveti gral v letalskem prometu in pronicata v sistem skozi vse možne pore.

Tudi digitalizacija stikov s kontrolo letenja, kjer namesto klasične radijske glasovne zveze vse več prostora namenjamo pisanim sporočilom. To je potem videti podobno kot nešteta sporočila na sodobnih tele-

fonih. Po eni strani tako zmanjšamo možnost nesporazumov, je pa takšno komuniciranje časovno potratno in primerno za obdobja z manj obremenitve.

Prav tako so iz vojaških letal v civilna potniška letala našli svojo pot polprosojni zasloni - HUD-i (ang.: Head Up Display), ki v realnem času prikazuje vse pomembne parametre in celo silhueto terena pred letalom, vse to pa na dvignjenem polprosojnem zaslonu med pilotovimi očmi in vetrobranskim steklom.

V malo bolj oddaljeni zgodovini (devetdeseta leta prejšnjega stoletja) sta zagotovo način letenja precej spremenila sistem za izogibanje ostalim letalom - TCAS (ang.: Traffic Collision Avoidance System) in sistem opozarjanja na premajhno višino - EGPWS (ang.: Enhanced Ground Proximity Warning System). Še posebno prvi je v gostem prometu okrog letališč nepogrešljiv.

Ventil: *Vas je kdaj strah? Kako ga premagate?*

Alja Berčič: Verjetno imate najbolj v mislih strah v pilotski kabini, vendar vam moram povedati, da se piloti bolj soočamo s stresom kot s strahom. Ja, imamo stresne situacije in z vrsto treningov se učimo, kako se z njimi spopadamo in na kakšne načine se jim lahko izogibamo.

Ventil: *Kaj menite o 83. bis členu Čikaške konvencije?*

Alja Berčič: Več pogledov je na člen, ki državam omogoča, da z bilateralnimi sporazumi uradno med seboj prenašajo posamezne odgovornosti, ki sicer izhajajo iz naslova registra zrakoplovov. Najpomembnejši vidik je gotovo varnost letenja. Država, v kateri zrakoplov pretežno leti oziroma se fizično najpogosteje nahaja, sme na podlagi »83. bis člena« nad njim prevzeti delni ali celotni nadzor in tako zagotoviti boljšo odzivnost ter sprotost postopkov, ki zagotavljajo skladnost z zakonodajo. Vse to me glede na dejstvo, da je taisti

zrakoplov sicer registriran v drugi državi, pri čemer je lahko lastniško razmerje zrakoplova istočasno urejeno spet v neki tretji državi, ne moti.

S praktičnega vidika to nadalje pomeni, da so odgovornosti posameznih oseb, ki vstopajo v verigo zračnih prevozov, vnaprej nedvoumno porazdeljene. Preiskovalni in odškodninski postopki ob morebitnih nesrečah so tako lažji, hitrejši, »čistejši« in učinkovitejši, kar dodatno pripomore k boljši varnosti.

Z morda nekoliko filozofskega vidika ta člen predstavlja idealen, vzoren primer simbioze med kapitalom in stroko. Osebe, pravne ali fizične, ki svoja letala registrirajo v kapitalsko bolj ugodnih, pogosto precej oddaljenih državah, so se sicer ne glede na to dejstvo dolžne podrediti zahtevam zakonodaje »matične« države.

Ventil: *Antoine de St. Exupery, avtor nesmrtnega Malega princa, je nekoč zapisal: »Letalo nam je odkrilo pravi obraz Zemlje.« Se strinjate s to mislijo?*

Alja Berčič: Deloma bi se kar strinjala z njegovo mislijo. Letalo nam je gotovo odkrilo lepši obraz Zemlje, želela bi si, da bi bil ta obraz tudi pravi. Iz zraka se le ne vidi vse.

Ventil: *Dr. Assad Kotaite, dolgoletni predsednik sveta ICAO, je v svojih spominih na 50 let zapisal: »Z vsem srcem sem bil v letalstvu.« Ste se tudi vi zapisali letalstvu z vsem srcem?*

Alja Berčič: Menim, da drugače kot z vsem srcem v letalstvu niti ne moreš biti.

Ventil: *Zahvaljujemo se vam za vaše iskrene odgovore in vam želimo še veliko lepih trenutkov v kokpitu – na poletih v odkrivanju pravega obraza naše edine Zemlje.*

*Mag. Aleksander Čičerov,
univ. dipl. prav.
UL, Fakulteta za strojništvo*