

# SIMON JEŠE – INTERVJU Z LETALSKIM MEHANIKOM

Aleksander Čičerov

Velikokrat niti ne pomislimo, da je varno letenje odvisno tudi od letalskega mehanika. Je kot zdravnik: pozna letalsko notranjost in že po glasu motorja ugotavlja, kaj je narobe. Letalskega mehanika običajno ne vidimo, kako in kaj dela. Opravlja zahtevne naloge popravil in servisiranja letal in letalskih batnih motorjev. Zato je čas, da ga predstavimo in še naprej brez strahu vstopamo v letalo in odpotujemo proti svojim ciljem. Letalski mehanik sodi k letalskemu osebju. Država pogodbenica Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) ureja v skladu z 32. členom čikaške konvencije njihovo licenciranje.<sup>1</sup>

**Ventil:** *Kdaj in kako ste se prvič srečali z letalstvom? Zakaj ste se odločili, da postanete letalski mehanik?*

**Simon Ješe:** Moje prvo srečanje z letali je bilo pri moji teti, očetovi sestri, ki se je omožila z vojaškim pilotom. Tam sem prvič kot otrok opazil polno maket vojaških letal, predvsem ameriških bombnikov. Makete so bile zelo natančno izdelane. Ko sem opazoval posamezne detajle, sem začel razmišljati o letalih.

Nato je prišlo obdobje osmega razreda osnovne šole in s tem tudi vprašanje, v katero šolo, smer izobraževanja bi se vpisal. Že kot otrok sem se veliko ukvarjal s popravili električnih aparatov (radio, televizijski aparat), mopedov, koles ... V mislih sem imel samo, kako postati mehanik. Učiteljica razredničarka me je, ko je izvedela za moje želje, nekako hotela pregovoriti, naj grem v strojno ali elektro smer, če že ne v gimnazijo.

Prelomna točka moje odločitve je bila sodelavka moje mame, katere partner je bil takrat mehanik pri družbi Inex Adria Airways. Seveda mi sodelavka moje mame ni tega rekla, ampak sem poslušal pogovore starejših in vse snemal v svoje male sive celice.

Sledilo je obdobje odločanja. Mamo sem prosil za pomoč, kako bi prišel v stik z Inex Adria Airways. Kot vsaka mama je tudi ona naredila vse in organizirala spoznavno srečanje na Inex Adria Airways s tedanjim tehničnim direktorjem Jožetom Prhavcem, človekom, ki je bil in je še vedno ikona slovenskega letalstva, a je žal prehitro preminul. Na tem sestanku mi je g. Prhavec podal smernice, kako bi

lahko prišel v kolektiv. Zahteve za moje štipendiranje so bile: iz matematike in fizike mora biti ocena 5 ali 4.

Zahteve sem izpolnil in tako sem kot štipendist prišel v stik s pravimi letali.

**Ventil:** *Kako je potekalo vaše šolanje?*

**Simon Ješe:** Po osnovni šoli sem nadaljeval šolanje na centru strokovnih šol v Ljubljani, ker pač takrat smeri za letalskega mehanika še ni bilo. Šola in praksa na letalih. Ko sem to končal z odliko in sem že delal, je prišla uradna zahteva, da mora mehanik, če hoče pridobiti licenco za delo, dokončati letalsko tehnično smer. Tako sem pričel šolanje v Zagrebu, kjer je bila takrat edina srednja tehnična šola – smer letalstvo. Šolo sem zaključil in nato je prišlo obdobje služenja vojaškega roka v Batajnici na letalih MIG 21. Po vrnitvi v službo sem nadaljeval šolanje na tipu letala DASH 7 in pridobil prvi vpis v takratno licenco TYPE II ICAO. Moram poudariti, da sem se šolal v smeri, takrat imenovani Radio Radar in Elektro. Danes se temu reče licenca Part 66 B2. Seveda se med šolanjem spoznavam z vsemi sklopi letala in tudi vse izpite opravljam, samo poudarek je na tvojem področju toliko bolj zahteven izpit. Nato je sledilo šolanje za DC 9 serije 30 in 50. Profesorji so bili iz letalske družbe JAT (Jugoslovanski aerotransport) in moram poudariti, da je bilo to izjemo kvalitetno in zahtevno šolanje. Izjemen profesorski kader z obilico znanja. Šolanje sem nadaljeval kot najmlajši učenec v Aero Formacion Toulouse za tip letala A320. Tudi to šolanje je bilo izredno zahtevno, še posebej, ker si po takratnih merilih za uspešno opravljene teste moral imeti vsaj 70-odstotno

<sup>1</sup> »a) Pilot vsakega zrakoplova in drugi člani posadke, ki upravlja zrakoplov v mednarodni plovbi, morajo imeti potrdila o usposobljenosti in dovoljenja, ki jih izda ali jim podaljša veljavnost država, v kateri je zrakoplov registriran.« (32. člen Čikaške konvencije)



**Slika 1:** Simon Ješe

uspešno narejen posamezen test. Zahteve našega delodajalca pa so bile strožje, saj je bil minimum 80 %. V tem obdobju sem že kar nekaj let delal na letalih MD 80 proizvajalca Mc Donald Douglas, zato je bilo zelo čudno, da tega tipa nimam vpisanega v licenci. Nisem ga imel, ker pač nikoli nisem bil deležen šolanja. Podjetje me je na neki način hotelo imeti kompletnega za tedanjo floto, zato je pri državnih organih za civilno letalstvo v Beogradu organiziralo, da opravim izpit za MD 80. Seveda brez moje vednosti. Opravil sem tako imenovani »self study« za omenjeno letalo ter vse zagovarjal na pisnem in ustnem izpitu pred komisijo iz Beograda. Sledilo je obdobje, ko me je podjetje predlagalo kot enega najmlajših kandidatov za tako imenovanega tehničnega kontrolorja, ki nadzira, vodi, organizira in odgovarja za opravljena tehnična dela na letalu. To je bilo ravno v času osamosvojitve Slovenije in ko je imela Slovenija že svojo vejo oblasti za civilno letalstvo. Sledil je izpit pred komisijo, ki ji je predsedoval ravno g. Jože Prhavic, ki je bil takrat zaposlen na omenjenem ministrstvu za letalstvo. Mislim sem, da bo kaj pogledal skozi prste, pa ni. No, to sem ustno in pisno opravil z odliko. Sledilo je šolanje za CRJ 200 v Kanadi, zahtevno šolanje še posebej zato, ker je bilo pod strogim nadzorom kanadskih letalskih civilnih oblasti. Sledilo je šolanje za tip letala CRJ 700 in nato še razlike za letalo CRJ 900. Sledilo je tudi napredovanje v službi v plovnostno organizacijo in s tem zopet šolanje na področju evropske

letalske zakonodaje v Amsterdamu. Potem pa še osnovno šolanje za Boeing 737-400, ker smo pač v floti imeli ta tip letala. Šolanja ni nikoli konec.

Seveda sledijo, ko imaš nekako osnovna šolanja opravljena, druga šolanja, ki jih zahteva evropska zakonodaja, in so lahko tudi ponavljajoča se šolanja. Na primer šolanje vsake dve leti je Human Factor, osvežitveni tečaj zakonodaje (basic regulation, Part M, Part 145 ..., Fuel Tank Safety, ...). Skratka: šolanja so v letalstvu stalnica. Vsak posameznik pa se mora tudi sam zanimati za vse novitete, kar se tiče samega letala, čeprav ga podjetje o spremembah, novitetah tudi obvešča.

**Ventil:** *Kako zahtevno je to šolanje in kaj vse morate poznati in znati? Kakšne licence mora imeti letalski mehanik (ICAO, evropska zakonodaja) in s tem povezana pooblastila?*

**Simon Ješe:** Dandanes so šolanja izredno zahtevna in terjajo več in več znanja. Najprej so osnovna šolanja, ki so razporejena v tako imenovane module za posamezne profile letalskega tehnika. Taka šolanja opravlja priznana in potrjena organizacija po zakonodaji Part 147 (Commission Regulation (EU) No 1321/2014 continuing Airworthiness).

Mislím, da osnovno šolanje traja kar preko tisoč ur, preden lahko nadaljuješ šolanje za posamezen

tip letala. Seveda ni samo teorija, je tudi praktični del. Za ta del mora vsak posameznik voditi delovni dnevnik, tako imenovani On Job Training Records. Kaj mora dnevnik vsebovati in kako se vse nadzira, je zopet predpisano in kontrolirano s strani potrjene organizacije za šolanje, imenovane kar po zakonodaji »organizacija Part 147«.

Slovenija je članica Evropske unije in s tem je obvezna spoštovati tudi zakonodajo na področju šolanja letalskih tehnikov in izdajanja licenc. Licence ICAO so zgodovina. V poštev pride samo licenca, izdana v skladu z zakonodajo Part-66 Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 1321/2014).

Kandidat seveda po predpisanih zahtevah pridobi tako imenovano licenco Part 66, ki jo izda Javna agencija za civilno letalstvo (JACL) in je priznana v vseh članicah EU. Priznajo jo tudi članice izven EU, seveda so lahko izjeme, če se državni organi iz nečlanic EU odločijo drugače. Sama licenca še ni dovolj, da lahko izvajaš dela na letalu. Imeti moraš potrdilo CA (Company Authorisation) iz organizacije, v kateri opravljaš dela letalskega tehnika. CA izda oddelek QA (Quality Assurance), ki preveri, da imaš opravljena vsa potrebna šolanja. Nekaj smo jih je omenili: Human Factor, Fuel Tank Safety in šolanje po priročniku vzdrževalne organizacije MOE (Maintenance Organisation Exposition), šolanje CAME (Continuing Airworthiness Management Exposition), opravljeno šolanje iz zakonodaje, šolanje za varstvo pri delu, zdravniški pregled, varovanje in ravnanje v primeru nesreče ... Ko oseba pridobi tako imenovani CA, lahko prične dela pod okriljem Part 145 AMO (Approved Maintenance Organisation). Seveda je dovoljenje CA omejeno na dve leti in delodajalec ga lahko iz krivdnih razlogov prekliče, lahko se delavcu odvzame.

Tudi sama licenca Part 66 ima veljavnost in ni večna. Podaljšanje licence izvaja pristojni organ na Agenciji za civilno letalstvo.

Zakonodaja in predpisi so dostopni na portalu EASA web v poglavju: <https://www.easa.europa.eu/regulations>

**Ventil:** Prav gotovo šolanje doma ni dovolj. Kje ste se izpopolnjevali?

**Simon Ješe:** Malo sem o tem že napisal. Šolanje je predvsem pri samih proizvajalcih letal ali pa danes to opravljajo organizacije, potrjene za šolanje. To so tako imenovane organizacije Part 147. Seveda morajo imeti na dovoljenju vpisan primeren tip letala. Sam sem bil na šolanju v Franciji v Toulousu pri Airbusu, večkrat v Montrealu za letala proizvajalca Bombardier. Šolanje za Boeing je potekalo v Rigi pod okriljem organizacije Lufthansa Training. Šolanje smo imeli tudi doma v učilnicah podjetja, ker je bilo ceneje in enostavneje. Predavatelji so prišli do nas.

Dandanes so šolanja bolj in bolj zahtevna in so povezana z različnimi praktičnimi prikazi ali pa preizkusi znanja na simulatorju, zato je pač potrebno potovanje na določene lokacije na različnih koncih sveta. Vse je odvisno od cene in termina šolanja.

**Ventil:** Ali tudi letite? Licenca pilota UL in/ali PPL sicer pri nas ni pogoj za delovno mesto letalskega mehanika. Kako je to v svetu?

**Simon Ješe:** Sam pilotske licence nimam. V tako imenovanem komercialnem letalstvu, govorim za velika letala, te prakse ne poznam, ker pač zakonodaja tega ne dovoljuje.

So pa izjeme pri malih lahkih letalih ali privatnih letalih, ker se dopušča, da je pilot tudi tehnik. To je predvsem v tako imenovani generalni aviaciji, ki ne izvaja komercialnih letov.

Ogromno ur pa sem presedel na tretjem sedežu pri preizkusnih letih tako v Adrii kot pri drugih operaterjih, ko smo prevzemali letalo ali po večjem vzdrževalnem delu za določeno stranko.

Bilo je tudi obdobje, ko smo glede na zahteve morali biti mehaniki ali tehniki na vsakem letu, kar pa je dandanes bolj redko. Predvsem v obdobju uvajanja letala A320 je bilo zelo intenzivno, ker si bil kot član posadke.

**Ventil:** Na trg prihajajo vedno nova letala. Kako se spoprijemate z novostmi?

**Simon Ješe:** Imam ali pa imamo to prednost, da delamo na Airbusovem letalu, ki je v tehnološkem smislu eno najbolj dovršenih.

Vsaka noviteta, izboljšava sistemov letala pride od proizvajalca letala in smo sproti obveščeni. So novitete, ki so zahtevane, na te nas opozori EASA (European Authority Safety Agency) ali pa zahtevo izda agencija za civilno letalstvo določene države. V takem primeru morajo biti letala posodobljena



**Slika 2 :** Notranjost letala CRJ 700 – ojačitev strukture trupa letala nad

in temu se ne moreš izogniti ne glede na strošek, ki ga morebiti krije operater. So tudi izboljšave, ki pa niso obvezne za letalskega prevoznika (operaterja), ampak so priporočljive. Seveda mora vsak letalski prevoznik zagotavljati zanesljivost letala s tehničnega vidika. Mesečni in letni rezultati pokažejo, kje so tehnične pomanjkljivosti in kje bi se dalo kaj izboljšati z določeno modifikacijo letala in s tem zmanjšati tehnične zamude ali celo odpovedi leta, kar pa seveda vpliva na zmanjšanje stroškov.

Ne glede, ali gre za nov tip letala ali staro letalo, mora biti to opremljeno, kot veleva zakonodaja. To so stalne zahteve zakonodaje EASA ali EU. Seveda prihajajo zahteve tudi od proizvajalcev letal ali proizvajalcev motorjev in tudi te se mora spoštovati, pa naj bodo iz ZDA ali Kanade, ker ima pač EU podpisane tako imenovane bilateralne sporazume.

**Ventil:** *Kakšno je vaše sodelovanje s piloti? Vas opozorijo na določene napake, težave, slabo delovanje avionike?*

**Simon Ješe:** Sodelovanje med pilotom in tehnikom je in mora biti, kajti drugače gredo zadeve v napačno smer.

Da je to sodelovanje zagotovljeno, je predpisano v zakonodaji. Vsako letalo mora imeti tehnično knjigo, v katero se vpisujejo vsi podatki o predhodnem letu, ena od zahtev je tehnično stanje letala. Če ima pilot tehnične probleme, to že po zvezi javi v domačo bazo in seveda po pristanku sledi vpis v tehnično knjigo letala. Tehnik ali mehanik mora podati odgovor, da je napako odpravil ali pa jo v skladu s priročnikom minimalne opreme (MEL – Minimum Equipment List) prenesel v odložena dela z določenimi omejitvami.

Velikokrat sam vpis v tehnično knjigo ni dovolj in medsebojna komunikacija pove več o samem tehničnem problemu, ker pač pilot pove še druga opazanja, kar pripomore k odpravi napake.

Tehnična knjiga letala je uradni dokument in je stalno na letalu. Arhiv omenjene knjige je določen z zakonodajo in internimi priročniki letalskega prevoznika.

Evidenca tehničnega stanja letala se vodi elektronsko in mora biti pilotu na razpolago, še preden se odpravi na let.

S piloti sodelujemo skoraj vsak dan, predvsem s tehničnimi piloti, to je pilot na tipu letala, ki je zadolžen za vso komunikacijo s plovnostno in tehnično organizacijo. Vsi sestanki komunikacije so strogo predpisani in kontrolirani z več nivojev.

**Ventil:** *Ko vam pripeljejo letalo v popravilo, se ravirate po določenem postopku. Kako to poteka?*

**Simon Ješe:** Trenutno vse bolj nadziram, ker pač delam v plovnostni organizaciji Adrie Airways.

Pri letalu z določenim problemom se tehnik ali mehanik najprej odloči preveriti, ali napaka še obstaja, in opravi teste, določene po priročniku AMM (Aircraft Maintenance Manual), da napako potrdi. Danes ima skoraj vsako letalo računalnik, s katerim analizirajo napake, dobiš kodirano napako ali pa že sam tekst, kaj je narobe oziroma katera komponenta je v okvari. So seveda tudi napake, ki so bolj zahtevne, in takrat imaš na razpolago priročnik FIM (Fault Isolation Manual) in od določenega proizvajalca letal tudi WEB-stran, kjer so določeni problemi do potankosti analizirani.

Seveda, tehnik ali mehanik naj bi bil čim bolj usposobljen in izkušen, da v čim krajšem času odpravi napako.

So primeri, ko napake ne moreš odpraviti zaradi pomanjkanja rezervnih delov in takrat nastopi nabavna služba, ki priskrbi rezervni del.

**Ventil:** *Kaj vse pregledate pri rednem pregledu letala? Kako je z odgovornostjo za opravljeno delo?*

**Simon Ješe:** Pri rednem pregledu je tak pregled po programu vzdrževanja dnevni pregled. Na dnevnem pregledu letala se osredotočiš najprej na pripombe pilota. Če pripomb ni, pričneš z izvedbo rednega pregleda, ki obsega pregled zunanosti letala, stanja koles, zavor, podvozja, krmilnih površin, motorjev, da ni morebitnega puščanja goriva, hidravlične tekočine, stanja agregatskih oddelkov, notranjosti letala (pilotska kabina, kuhinje, stranišča, potniška kabina), generalnega stanja, da ni poškodb, stanja opreme v sili in seveda razna testiranja. Vse to je predpisano v delovnih karticah za dnevni pregled. So še tedenski pregledi, ki pa so že bolj obsežni. Sledijo pregledi, ki so vodeni po koledarju, odletnih urah (FH – Flight Hours) in po opravljenih ciklih letala (FC – Flight Cycles).

Vsa zahtevana vzdrževalna dela so navedena v priročniku za vzdrževanje (AMP – Aircraft Maintenance Programme), ki ga izda proizvajalec letala. Letalski operater ali prevoznik pripravi priročnik, ki ga odobri agencija za civilno letalstvo. Priročnik se vsaj enkrat do dvakrat letno spreminja glede na zahteve proizvajalca letal ali pa to naredi sam letalski operater glede na okolje, v katerem leti. Vsa dela so strogo predpisana in kontrolirana. Za priročnik in izvedbo skrbi plovnostna organizacija CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation), sama izvedba vzdrževalnih del pa je dolžnost vzdrževalne organizacije, tehnika ali mehanika. Seveda vse nadzira CAMO.

V priročnik AMP (Approved Maintenance Programme) je vložena veliko truda raznih skupin ekspertov na področju letalstva (mednarodno) in se

stalno nadgrajuje z novimi zahtevami glede na zakonodajo in starost letal. To je posebna veja znanja in osebe, ki skrbijo za izdajo priročnika pri operaterju, morajo opraviti posebna zahtevna šolanja.

Za vsa vzdrževalna dela na letalu za svoje delo odgovarja posameznik sam. Za vse skupaj pa je odgovorna plovnostna organizacija CAMO, ki jo potrди agencija za civilno letalstvo in ima za to dejavnost certifikat. Polno odgovornost nosi oseba, odgovorna za plovnost, in jo potrđita letalski prevoznik in agencija za civilno letalstvo.

**Ventil:** *Ali menite, da bo pilota lahko nadomestil robot? In kaj lahko robotizacija spremeni pri vašem delu? Kako vidite vaš poklic v prihodnosti?*

**Simon Ješe:** Glede na to, kam gre znanost, je to verjetno možno. Z robotom ali pa tudi brez robota voditi letala kar iz fotelja je že danes možno. Droni, vojaška vodena letala!!

Mislím pa, da bo preteklo še kar nekaj desetletij, da bo to dovoljeno v civilnem letalstvu. Danes si tega v civilnem letalstvu še ne predstavljám, je preveč varnostnih dejavnikov in tudi človek kot potnik tega še ni pripravljen sprejeti.

**Ventil:** *Kako je z mladimi letalskimi mehaniki? Ali mlade danes ta poklic še zanima? Bi bilo potrebno kaj spremeniti pri njihovem šolanju? Kaj lahko na tem področju stori Fakulteta za strojništvo?*

**Simon Ješe:** Kar zadnja leta opažám je, da je zanimanje v porastu, vendar pa kandidat vse težje pride do licence, ki ti zagotavlja soliden, da ne rečem normalen zaslužek za preživetje.

Veliko mladih hitro prepozna, da je veliko vložene-ga truda, veliko delovnih praznikov in vikendov, da je družinsko življenje na drugem tiru, zato se kaj hitro odločijo za druge poklice.

Zadnji trend je odhod v tujino, predvsem na sever Evrope, kjer jim nudijo boljša plačila in tudi več pro-



**Slika 3 :** CRJ 700, ko je sneta prva kuhinja in omara, predno se izvede pregled strukture

stega časa. Nekako imajo urejeno planiranje delovnega časa. Šele na drugem mestu je zaslužek.

Je pa to poklic, ki ga moraš imeti rad. Letalstvo ti mora biti v srcu.

Vzgoja bi se morala pričeti v srednji šoli s pozitivno predstavitvijo poklica. Mladi morajo dobiti celotno sliko obsega profila tehnika, mehanika ali inženirja. Zelo dobro je imeti organizirane ekskurzije, ogled dela v hangarju. Ponuditi jim je treba prakso v vzdrževalni organizaciji.

Je pa ena resnica, da je v Sloveniji malo možnosti za delo v letalstvu, če že nimaš kakšnih privatnih zvez. Ko pa si v sistemu, je mnogo obljub za šolanje in napredovanje, vendar se od obljub ne da živeti.

**Ventil:** *Kako se razlikuje delo letalskega inženirja in letalskega mehanika?*

**Simon Ješe:** Letalski inženir je predvsem specialist za določeno področje in ponavadi ni direktno prisoten na letalu. Je specialist na svojem področju, kot je struktura, ali specialist za motorje, električne sklope. Predvsem rešuje ali pripravlja razne systemske modifikacije, komunicira s proizvajalcem letala ter rešuje tudi težje tehnično zahtevne probleme.

Tehnik/mehanik je poklic direktno vezan na letalo. Izvaja vsa redna in izredna dela po programu vzdrževanja: testiranja, popravila, modifikacije, razstavljanje, razne preglede sklopov, preglede strukture ...

Tehniki se ukvarjajo z različnimi področji:

Eni so specialisti za NDT preglede (Non-Destructive Testing).

Tehniki/mehaniki se delijo na osebje, ki dela v glavnem v hangarju (base maintenance), in na osebje, ki dela predvsem na letalih, ki so v rednem prometu (line maintenance):

- ▶ licencirano osebje: licenca B1 (v žargonu so to motoristi, ki imajo licenco, ki pokriva celotno letalo),
- ▶ licenca B2, ki pokriva testiranja navigacijskih, komunikacijskih sklopov z različnimi testerji,
- ▶ mehaniki z licenco A1, ki imajo privilegij zgolj za preglede v linijskem vzdrževanju letal,
- ▶ mehaniki, ki imajo CP (Company Permission) za določena dela na določenem področju letala,
- ▶ kabinski mehaniki,
- ▶ mehaniki v delavnicah, kot so motorska delavnica, delavnica za zavore, za kompozitne materiale, ličarska, kleparska delavnica ....To so bolj specializirani profili mehanika.

Profilov tehnika/mehanika je kar nekaj in vsak je specialist na svojem področju. Nekdo se bo vprašal, kaj pa čistilci in čistilke. Tudi ti morajo poznati določene zahteve in vsak od njih prispeva svoje za dobro vzdrževano letalo.

**Ventil:** Kakšna je vloga letalskega mehanika, če se zgodi letalska nesreča?

**Simon Ješe:** Posebne vloge takrat nima, razen če v priročniku ni naveden z imenom in priimkom, da je član tehnične ekipe. Emergency Response Manual vsake letalske organizacije ima tak predpis/navodilo.

Pri samem postopku preiskave pa je zagotovo udeležen, če se izkaže, da je bil podpisnik na kateremkoli delovnem dokumentu za določeno letalo. Vse se arhivira.

**Ventil:** V življenju ste že marsikaj doživeli. Bi nam lahko zaupali nekaj vaših doživetij doma in v tujini?

**Simon Ješe:** Res sem veliko doživel, kar se tiče letalstva in vzdrževanja letal, in to večji del v Adrii Airways.

Doživetja so bila velikokrat povezana z dogodki v letu, veliko pa je bilo tudi dogodkov in pripetljajev pri vzdrževanju letal.

Stvari nikoli ne postavljam na veliki zvon, zmeraj pa hočem, da z mladimi delim znanje in jim ga tudi predajam z veseljem. Zmeraj vsakemu mlademu povem, da ni sramota, če nečesa ne veš, vprašaj in bomo skupaj rešili, samo ne dovoli, da pride do še hujših problemov. Iskrenost v letalstvu je bistvenega pomena in na tem se gradi odnos mehanik in pilot. V letalstvu ne boš nikoli vedel vsega in vsak dan izveš kaj novega.

Primer, kako deluje Murphyjev zakon. Kot mladega mehanika so me dodelili, da sem bil na letu med Calgaryjem in Montrealom, ko smo prevzemali letalo od Bombardiera. Prevzemni/preizkusni let. Seveda so se že pri odhodu zadeve začele komplicirati zaradi nedelujočih komand. Nekako smo to uredili in poleteli proti Montrealu. Zelo izkušen testni pilot iz Bombardiera, naš pilot instruktor iz Adrie Airways in moja malenkost. Montreal v snežnem metežu in zaprta pristajalna steza, mi pa iz minuto v minuto v vse slabšem položaju, ker so kot po tekočem traku prihajale okvare letala. Odpoved komande zakrilc, odpoved detekcije stall sistema ... Murphy je bil prisoten. Pilot se ni kaj preveč sekiral, vsaj pokazal ni tega in je nekako kontroliral dogajanje do končne odločitve pilota, da je objavil kontroli letenja pristanek v sili (emergency landing). Letališče v Montrealu se je nekako potrudilo in očistilo 2/3 pristajalne steze za naš pristanek. Neprestano je snežilo. Vse to se je dogajalo v nočnih urah. Pilot, star maček, je nekako pristal, ampak izhod s pristajalne steze ni bil očiščen kot tudi ne vse ostale spojnice. Rekel je: »Sedaj pa glejta, kako gre letalo po celem snegu!« Naslednji problem je bil kako do hangarja, ko pa je vse belo, zasneženo. Pa smo tudi to uspešno prestali in parkirali letalo v hangar.

Kot sem že napisal prigod in tehničnih uspehov je bilo ogromno in bi lahko spisal knjigo.

**Ventil:** V imenu uredništva Ventil se vam za vaše odgovore iskreno zahvaljujem ter vam želim še naprej veliko zadovoljstva pri vašem delu.

Mag. Aleksander Čičerov  
Uredništvo revije Ventil

# 28. TEHNIŠKO POSVETOVANJE VZDRŽEVALCEV SLOVENIJE

VZDRŽEVANJE

2018



DVS

18. in 19. oktober 2018

www.tpvs.si

