

## Proces šolanja pilotov Slovenske vojske

### Pilot Training in the Slovenian Armed Forces

#### Povzetek

V Letalski šoli Slovenske vojske usposabljammo pilote letal in helikopterjev na podlagi letalskih priročnikov za usposabljanje, ki jih je odobrila Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Piloti po končanem usposabljanju pridobijo vse letalske licence, ki jim omogočajo uspešno nadaljevanje kariere v drugih letalskih enotah SV. V Letalski šoli SV poskušamo izvajati vsa letalska usposabljanja strokovno, tako da zagotavljajo najstrožja merila glede varnosti letenja in mladim pilotom omogočajo kakovosten prehod v operativne letalske enote, njihovim poveljnikom pa zanesljivega in strokovnega sodelavca.

**Ključne besede:** *Letalska šola SV, štipendist, pilot, priročnik za usposabljanje.*

#### Abstract

The Slovenian Armed Forces Flight School organises pilot training on airplanes and helicopters in accordance with the Flight Manuals approved by the Civil Aviation Agency of the Republic of Slovenia. After a successful conclusion of the pilot training, pilots obtain all civilian pilot licences which enable them to pursue their military pilot careers in operational units. The Slovenian Armed Forces Flight School conducts all pilot training programmes at a professional level according to the highest flight safety standards, which qualify young pilots to start working in operational units and make them reliable professional colleagues for their new commanders.

**Key words:** *Slovenian Armed Forces Flight School, scholarship holder, pilot, flight manual.*

## 1 Uvod

V vseh vojaških letalskih enotah po svetu velja pravilo, da se kandidati pri izbiri za pilote preverijo v nizu postopkov. Ti omogočajo, da se določijo njihove zmožnosti in da se razvrstijo pred vstopom v sistem letalskega usposabljanja. V SV jih preverimo v procesu selektivnega letenja, ki nam omogoča izbiro prihodnjih pilotov SV. Tisti, ki uspešno končajo selektivno letenje v Letalski šoli SV in so izbrani za štipendijo pilota za poklicno delo v SV, nadaljujejo letalsko usposabljanje v Letalski šoli SV. Kandidati za pilote SV so slušatelji Fakultete za strojništvo v Ljubljani, smer pilot. Po končanem izobraževanju na fakulteti se štipendisti za pilota preverijo v selekcijskih postopkih za vstop v Šolo za častnike (ŠČ). V tej šoli končajo tudi specializacijo za pridobitev vojaške evidenčne dolžnosti (VED) pilota 51501, ki jim omogoča nadaljevanje vojaške kariere v letalskih enotah SV. Do prihoda v Letalsko šolo se vsi štipendisti za pilota usposabljaajo na letalih Zlin 242l in Zlin 143. Po končani ŠČ pa prihodnji piloti SV nadaljujejo letalsko usposabljanje v Letalski šoli SV. Glede na potrebe letalskih enot SV in sposobnosti kandidati piloti na usposabljanju nadaljujejo šolanje za pilota letal ali pilota helikopterjev. Šolanje se v tej fazi loči zaradi posebnosti usposabljanja. Piloti helikopterjev začnejo osnovno šolanje na helikopterju Bel 206, piloti letal pa nadaljujejo svoje usposabljanje. V Letalski šoli SV usposabljammo pilote letal in helikopterjev na podlagi letalskih priročnikov za usposabljanje, ki jih je odobrila Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Po končanem usposabljanju piloti pridobijo vsa letalska dovoljenja, ki jim omogočajo uspešno nadaljevanje kariere v letalskih enotah SV.

## 2 Selektivno letenje v Letalski šoli SV

Letenje z vojaškimi letali in helikopterji ima svoje značilnosti in spada v kategorijo najzahtevnejših poklicev. Ker človek ni rojen za letenje, je treba preveriti, ali so kandidati sposobni izvajati tako zapletene naloge, ki izhajajo iz posebnosti letalskega poklica. Zato morajo kandidati za pilota izpolnjevati nekatere pogoje, ki jih seveda določa delodajalec. Večje države imajo svoje vojaške srednje šole in vojaške akademije, v katerih mlada dekleta in fante že iz osnovnih šol usmerjajo za točno določen profil častnika, med drugim tudi vojaškega pilota. Ker Slovenija ni tako velika država, nima tako številčne vojske, tudi nima vojaških srednjih šol in vojaških akademij. Zato je pot, kako

postati slovenski vojaški pilot, drugačna. Način preverjanja kandidatov obsega vse osnovne zahteve izbora pilotov. Med te zahteve uvrščamo:

- javni natečaj za štipendije pilotom za poklicno delo v SV,
- varnostno preverjanje prijavljenih kandidatov,
- splošni zdravniški pregled,
- specialistični letalski pregled,
- selektivno letenje.

(SOP št. 1070: Selektivno letenje, 2015)

## **2.1 Javni natečaj za štipendije pilotom za poklicno delo v Slovenski vojski**

Razpis štipendije za pilota SV se je skozi leta spreminjal. Kadrovska služba Ministrstva za obrambo je spreminjala razpisne pogoje. Ti so se razlikovali po številu kandidatov, spremenjenih pogojih glede starosti in trenutni izobrazbi kandidatov ob začetku selektivnega letenja. Selektivno letenje se je tako v preteklosti izvajalo med kandidati, ki so obiskovali zadnji letnik srednje šole, ki jim je omogočal nadaljnji študij na fakulteti za strojništvo, in študenti različnih letnikov te fakultete. Med preverjanimi pa so bili tudi takšni z že končano izobrazbo in pridobljenimi licencami.

## **2.2 Zdravniški pregled**

Poleg osnovnih zdravniških pregledov za pridobitev pogojev za zaposlitev v SV morajo kandidati za prihodnje pilote SV opraviti še letalski pregled v letalski ambulanti Ministrstva za obrambo. V letalskih enotah SV se uporabljajo civilna dovoljenja, ki jih regulira Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Agencija regulira tudi kategorije zdravniških spričeval, ki jih morajo imeti tudi piloti SV. Kandidati morajo na prvem zdravniškem pregledu izpolnjevati I. zdravstveni kriterij. Vsi, ki so uspešno opravili oba zdravniška pregleda, so napoteni na selektivno letenje.

## 2.3 Selektivno letenje

Selektivno letenje poteka v Letalski šoli SV, ki deluje s sklopu 15. polka vojaškega letalstva SV v Vojašnici Jerneja Molana v Cerkljah ob Krki. Kandidati in kandidatke, ki izpolnjujejo vse zahtevane pogoje za delo pilota v SV, se udeležijo selektivnega letenja v Letalski šoli SV. Na podlagi števila razpisanih štipendij Ministrstva za obrambo in števila kandidatov za ta mesta po končanem selektivnem letenju inštruktorji letenja v Letalski šoli glede na dosežene rezultate kandidatov izdelajo seznam tistih, ki so sposobni za delo vojaškega pilota. Kandidati in kandidatke se razvrstijo od najprimernejšega do najmanj primernega, upoštevajoč zahtevane pogoje za delo pilota v letalskih enotah SV. Prav tako se napiše mnenje o tistih, ki ne izpolnjujejo pogojev za delo pilota. Program selektivnega letenja obsega teoretične priprave in praktično letenje. Teoretične priprave sestavlja sklop predmetov v trajanju 15 ur, ki ga s kandidati izvedemo prvi teden selektivnega letenja. Praktični del, torej letenje s kandidati, pa sestavlja sklop šestih vaj. Kandidati in kandidatke opravijo v tem času 30 vzletov v skupnem času šestih ur. Da bi kandidate lahko razvrstili, obstajajo merila, s katerimi jih lahko ocenimo. Na kolegiju inštruktorjev letenja po končanem teoretičnem in praktičnem preverjanju na podlagi pokazanega poleg osnovnih ocen, pridobljenih s teoretičnimi testi, in vsakodnevnih ocen glede na sposobnosti pri izvedbi praktičnih vaj podamo še skupno oceno o sposobnostih in lastnostih kandidata. Mednje spadajo:

- intelektualne sposobnosti,
- izobrazba,
- operativno razmišljanje (zaznavanje, razvrščanje, odločanje, reševanje problemov),
- motorične sposobnosti,
- prostorska predstava,
- delitev pozornosti,
- zmožnost istočasnega izvajanja več nalog (SOP št. 1070: Selektivno letenje, 2015).

Kako bodo te sposobnosti uspešno uporabili v letenju, se preverjajo prek dejavnikov, kot so:

- motiviranost,
- pripravljenost za delo,
- občutek dolžnosti,
- vzdržljivost,

- prilagodljivost,
- odpornost proti stresu,
- odpornost proti monotoniji (prav tam).

Vse to pa ne zagotavlja uspešnega opravljanja dela pilota. V procesu selektivnega letenja je treba analizirati še kandidatovo osebnost. Preverimo jo na podlagi:

- sistema pilotovih vrednot,
- značaja,
- zanesljivosti,
- pripravljenosti na disciplino,
- sposobnosti za razvoj,
- čustvene stabilnosti,
- družabnosti,
- lojalnosti,
- sposobnosti pravilnega odločanja,
- vodstvene sposobnosti (prav tam).

## 2.4 Cilj selektivnega letenja

Cilj selektivnega letenja je pridobiti v sistem usposabljanja za prihodnjega pilota SV najprimernejšega kandidata, ki bo uspešno izpolnjeval vse zahtevane pogoje letalskih enot SV pri opravljanju dela. Pomembno je tudi, da se za kandidata, ki ne izpolnjuje pogojev, da negativno mnenje za to delo.

## 2.5 Težave in rešitve za izboljšanje selektivnega letenja

Pri analizi selektivnega letenja sem ugotovil, da je ta program primeren in ne potrebuje sprememb glede praktične izvedbe. V preteklosti smo se zaradi postopka izbora štipendistov Ministrstva za obrambo v Letalski šoli SV znašli pred vprašanjem časovne izvedbe selektivnega letenja. Zaključek razpisa je bil časovno naravnani na oktober. Ker je bilo treba s kandidati opraviti preglede pred začetkom selektivnega letenja, smo to lahko izvajali v zimskih počitnicah fakultete, in sicer januarja, ko kandidati niso imeli študijskih obveznosti. Izbrani štipendisti pa so potem dobili štipendije za nazaj. Veliko težavo so seveda predstavljale vremenske razmere, ki so onemogočale transparentno izvedbo praktičnega letenja. Kandidati so imeli različne vremenske razmere pri izvedbi letalskih vaj in velike premore med vajami. To je zelo otežilo

pravičnost ocenjevanja med kandidati. V Letalski šoli SV smo bili zelo zadovoljni, ko so na naš predlog na Ministrstvu za obrambo spremenili razpisne pogoje štipendiranja za pilote, v katerih je v zadnjih dveh letih prestavljen zaključek razpisa v maj tekočega leta. Kandidati tako vse obveznosti za začetek selektivnega letenja opravijo do septembra, ko med poletnimi počitnicami prihodnjih štipendistov izvedemo selektivno letenje. Praksa je pokazala, da so v tem časovnem obdobju vremenske razmere primernejše, kandidati nimajo študijskih obveznosti in z začetkom novega študijskega leta so štipendije izbranim že podeljene.

### 3 Letalsko usposabljanje med študijsko prakso

Po uspešno končanem selektivnem letenju izbrani kandidati pridobijo štipendijo za poklicno delo v SV. V Letalski šoli SV takoj po podelitvi štipendij s kandidati opravimo vstopne razgovore. Dogovorimo se o časovnem okviru nadaljnjega letalskega usposabljanja. Pridobimo nujne informacije štipendistov in za vsakega odpremo mapo kandidata na letalskem usposabljanju. Kandidati imajo različno letalsko predznanje. V Letalski šoli se trudimo, da je produkt letalskega usposabljanja na koncu čim bolj enak oziroma da bodo štipendisti šolani tako, da bodo na koncu imeli enako znanje. Na delovni praksi poskušamo pridobiti čim več letalskega znanja oziroma pripeljati kandidate do pridobitve pogojev za začetek letalskega usposabljanja za pridobitev letalskega dovoljenja poklicnega pilota. S sklepom za začetek letalskega usposabljanja za pridobitev letalskega dovoljenja športnega pilota začnemo usposabljanje vsakega kandidata. Zakaj je to potrebno? Vsi naši štipendisti morajo biti slušatelji Fakultete za strojništvo v Ljubljani, smer pilot. To fakulteto je tako kot našo Letalsko šolo potrdila Javna agencija za civilno letalstvo. Fakulteta za strojništvo je teoretična letalskošolska organizacija, ki ima programe, ki jih je potrdila Javna agencija za civilno letalstvo, za šolanje po teoretičnem programu *Airline Transport Pilot Licence ATPL (A)*. Ta program omogoča, da naši štipendisti pridobijo znanje letalske teorije, s čimer skrajšamo teoretične priprave v Letalski šoli SV na teorijo, vezano izključno na posamezen letalski program. Glede na število inštruktorjev letenja v Letalski šoli bi bilo skoraj nemogoče izpeljati vse zahtevano teoretično znanje v polnem obsegu teoretičnega usposabljanja, ki se pridobi s programom *ATPL (A)* na Fakulteti za strojništvo v Ljubljani. Ker pa ima tudi Fakulteta za strojništvo obveze do Javne agencije za civilno letalstvo in mora prijaviti

študente letalske smeri v program ATPL (A) ob začetku drugega letnika, ko imajo predmete letalske smeri, moramo v naši šoli omogočiti takojšnji vpis štipendistov v program letalskega usposabljanja za pridobitev letalske licence športnega pilota letala PPL (A). Če kandidati na Fakulteti za strojništvo smer letalstvo – pilot do konca drugega letnika ne pridobijo letalskega dovoljenja športnega pilota letala PPL (A), se po končani fakulteti na opravljanje izpitov letalske smeri na Javni agenciji za civilno letalstvo RS ne morejo prijaviti. Šele po vseh opravljenih izpitih na Javni agenciji za civilno letalstvo se vpišejo v letalsko dovoljenje in omogočajo privilegij teoretičnega znanja za vse nadaljnje oblike letalskega usposabljanja za pilota. V pogodbi za štipendiranje imajo vsi štipendisti za pilota SV tudi klavzulo, da se zavezujejo, da bodo Fakulteto za strojništvo končali z ocenami iz letalskih predmetov več kot 8, kar jim omogoča opravljanje izpitov na Javni agenciji za civilno letalstvo. Letalska šola SV pa se zavezuje, da bo štipendistom omogočila pridobitev športnega dovoljenja pilota letala PPL (A) pred koncem drugega letnika. Iz tega izhaja pogoj, zakaj je treba končati postopek selektivnega letenja pred začetkom drugega letnika. Poleg letalskega usposabljanja v Letalski šoli skrbimo za veljavnost zdravniškega in letalskega dovoljenja, ki ga je treba vsako leto podaljševati.

### 3.1 Vrste letalskega usposabljanja med štipendiranjem

Med študijsko prakso v Letalski šoli s kandidati za prihodnje pilote SV izvajamo letalska usposabljanja:

- za športnega pilota PPL (A),
- dopolnjene vaje do vojaškega pilota PPL (A),
- PROG (Y) – program letalskega usposabljanja za pridobitev pogojev za šolanje po programu CPL (A).

### 3.2 PPL (A) – športno dovoljenje pilota letal

Osnovno šolanje, ki ga izvajamo, je šolanje po programu športnega pilota letala PPL (A). Dovoljenje športnega pilota letala kandidatu predstavlja osnovno šolanje na letalu Zlin 242L in je tudi pogoj za vpis v program ATPL (A) na Fakulteti za strojništvo. Program letalskega usposabljanja za pridobitev dovoljenja športnega pilota letala je določen s Priročnikom za usposabljanje PPL (A). Priročnik je potrdila Javna agencija za civilno letalstvo in vsebuje cilje šolanja, pogoje za začetek šolanja, učni načrt usposabljanja, trajanje,

program usposabljanja, zapis o šolanju in preverjanje kandidatov. Teoretični del šolanja je sestavljen iz enajstih predmetov: zakon o letalstvu, splošno znanje o letalu, letalne lastnosti in načrt letenja, človeške zmogljivosti in omejitve, meteorologija, navigacija, radionavigacija, operativni postopki, osnove letenja, komunikacija in varnost letenja na splošno. Skupen čas predavanj je 135 ur. V ta čas niso vštete ure teoretičnega izobraževanja med praktičnim delom študija in teoretičnih priprav na let. Za teoretično usposabljanje pred letenjem skupaj s teoretičnimi preverjanji torej potrebujemo okoli 20 delovnih dni. Praktični letalski del programa skupaj z izpitnim letom obsega 64 ur letenja v trajanju dve uri in pol. V povprečju je mogoče načrtovati dve uri dnevno. Letalski teden ima štiri letalske dneve, na podlagi česar dobimo, da je v najboljšem primeru mogoče končati letalsko usposabljanje po programu PPL (A) v osmih tednih. Skupaj s teorijo potrebujemo za izvedbo tečaja več kot 52 delovnih dni. Upoštevati je treba tudi veliko verjetnost odpovedi šolanja zaradi slabega vremena. Na podlagi analiz usposabljanja vemo, da je povprečen čas šolanja za dovoljenje športnega pilota letala PPL (A) okoli 60 delovnih dni.

### 3.2.1 Dopolnjene vaje do vojaškega PPL (A)

Nekateri od kandidatov pridejo v Letalsko šolo z letalskim znanjem, ki so ga pridobili v civilnih letalskih šolah. Ugotovil sem, da znanje kandidatov, ki so se šolali v civilnih letalskih šolah različnih aeroklubov, nikakor ne izpolnjuje standardov naše letalske šole. Res je, da s temi kandidati formalno nimamo obveznosti zaradi potreb po spričevalu PPL (A) za začetek šolanja ATPL (A) na Fakulteti za strojništvo, a je z njimi vseeno treba ponoviti teoretično znanje, ki je enako kot pri štipendistih brez dovoljenja. Torej predavanja izvedemo s celotno skupino štipendistov, ki so pridobili štipendijo na zadnjem selektivnem letenju. Program PPL (A) Letalske šole SV se bistveno razlikuje od programa PPL (A) civilnih letalskih šol. Zaradi zahtevnosti in posebnosti vojaškega letenja ima program PPL (A) Letalske šole SV poleg osnovnih znanj, ki jih zahteva Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA), v svojih usmeritvah za izdelavo letalskih programov usposabljanja v trajanju 45 ur še dodatne vaje iz osnovnega akrobatskega, nočnega in skupinskega letenja. Zaradi tega znanja in žal preslabega letalskega znanja, ki ga že imajo kandidati, moramo pred začetkom nadaljnega usposabljanja izvesti letalsko usposabljanje po programu PPL (A) Letalske šole SV.

### 3.2.2 PROG (Y) – program letalskega usposabljanja za pridobitev pogojev za šolanje po programu CPL (A)

Kandidat mora za pristop k preverjanju znanja za pridobitev dovoljenja poklicnega pilota letal CPL (A) imeti dvesto ur letenja. V Letalski šoli začnemo usposabljanje po končani Šoli za častnike, ko se kandidati tudi uradno zaposlijo kot piloti SV. Da bi dobili čim mlajšega pilota, s štipendisti po končanem usposabljanju za dovoljenje PPL (A) nadaljujemo s programom za pridobitev pogojev za šolanje CPL (A) PROG (Y), ki je namenjeno pridobitvi pogojev za šolanje po programu poklicnega pilota letal CPL (A). Imetniki dovoljenja PPL (A) izvajajo na civilnem področju samostojno letenje po raznih aeroklubih, kjer nabirajo nalet, potreben za začetek usposabljanja za dovoljenje poklicnega pilota letal CPL (A). Da naši kandidati za dovoljenje CPL (A) ne bi samo letali brez reda v smislu pridobivanja izkušenj brez nadzora, smo v Letalski šoli izdelali program, namenjen za ta nalet. Program je potrdil vojaški letalski organ, ne pa tudi Javna agencija za civilno letalstvo RS, saj na civilnem področju tega programa ne poznajo. Tako štipendisti pod nadzorom pridobivajo izkušnje za začetek nadaljevanja šolanja po končani fakulteti in Šoli za častnike. Program omogoča stalen stik Letalske šole s štipendisti. Prek programa nadziramo letalski napredek posameznega štipendista. Ti pa prek programa ostajajo v stiku z letenjem, letalsko napredujejo in pridobivajo znanje za uspešno končanje fakultete. Letalsko usposabljanje v okviru programa načrtujemo tako, da v sodelovanju s kandidati poiščemo primeren termin za študijsko prakso glede na obveznosti, ki jih imajo štipendisti na fakulteti. Štipendisti skozi program PROG (Y) naletijo manjkajoče ure do 170 ur skupnega naleta, potrebnih za začetek usposabljanja po programu CPL (A). Ker se v programu PROG (Y) ponovijo vse vaje programa PPL (A), le da se tokrat vse odletijo samostojno, te ne bodo predstavljene v razpredelnici. PROG (Y) je zasnovan tako, da omogoča vključitev kandidatov na katero koli stopnjo letalskega usposabljanja znotraj programa PROG (Y) glede na njihovo znanje.

### 3.2.3 Težave in rešitve za izboljšanje študijske prakse

Pri analizi študijske prakse štipendistov pilotov za poklicno delo v SV smo ugotovili, da je način izvajanja usposabljanja primeren in pri praktični izvedbi ne potrebuje sprememb. V preteklosti smo študijsko prakso izvedli s kandidati le do pridobitve dovoljenja športnega pilota letal PPL (A), potem pa se je s kandidati do zaključka fakultete izgubil stik. V tem obdobju so bile tudi

zahteve Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) glede teoretičnega znanja ATPL (A) drugačne in je način pridobivanja posameznih dovoljenj temeljil na posamični teoriji. S spremenjenimi pogoji in zahtevami EASE pa so se spremenili tudi načini in potrebe po spremenjeni vlogi študijske prakse. Prav tako je s spremenjeno strukturo letalskih enot in delovanjem prišlo do oblikovanja letalske šole. V preteklosti je bil nabor inštruktorjev mogoč iz celotnega spektra pilotov, saj je bilo takrat manj operativnih nalog in večje število pilotov. Rešitev za normalno delovanje, sploh šolanja pilotov letal, med katero spada vse šolanje štipendistov, smo našli v teoretičnem usposabljanju po programu ATPL (A) na Fakulteti za strojništvo v Ljubljani. Ta nam je omogočil kakovostno izvedbo letalskega usposabljanja z manjšim številom inštruktorjev letenja, ki so bili na razpolago v formaciji Letalske šole SV. Še vedno je eden od temeljnih ciljev, katerega si kot del vodstvenega kadra v Letalski šoli in dolgoletni inštruktor letenja po vseh programih šolanja na letalih prizadevam doseči, čim mlajši pilot na usposabljanju in torej tudi čim mlajši operativni pilot ob koncu letalskega usposabljanja v Letalski šoli SV. Vse do zdaj napisano je bilo že doseženo in vpeljeno v sistem. Kje so še rezerve med študijem? Ena od glavnih tez, ki jih zagovarjam, je ta, da se na selektivno letenje za izbor štipendistov pilotov za poklicno delo v SV vabijo izključno kandidati prvega letnika Fakultete za strojništvo. Tako dobimo kader, ki ga sami šolamo od programa PPL (A) v celoti. Skrbimo za njegovo motivacijo, nadziramo njegov študijski napredek in ga pripravljamo za vključitev v sistem vojaškega izobraževanja v Šoli za častnike. V preteklosti smo v Letalski šoli SV ugotovili, da je mnogo lažje izvajati letalsko usposabljanje z mlajšimi kandidati, sploh v začetni fazi šolanja. Po večini imajo dekleta in fantje med študijem več časa za učenje in pripravo za letalsko usposabljanje. Lažje spremljajo težaven in naporen tempo usposabljanja. Starejši kandidati, ki so že končali fakulteto in Šolo za častnike, po večini že imajo družine in drugačne prioritete, zato jim ni uspelo izpolniti zahtevnih standardov osnovnega in nadaljevalnega šolanja. V šolanju so imeli praviloma velike težave, odstopali so od zahtevanih norm, torej ponavljali vaje letalskega usposabljanja in na koncu morali celo končati usposabljanje in kariero vojaškega pilota, preden se je sploh začela. Ker so kandidati v sistem šolanja prišli starejši, kljub izkušnjam iz civilnih letalskih organizacij, zaradi razlik v osnovnem šolanju, ki zahtevajo ponovitev šolanja, končajo šolanje starejši kot kandidati, ki so bili štipendirani za pilota SV.

## **4 Specialistično vojaško izobraževanje in usposabljanje za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot**

Po končani Fakulteti za strojništvo zdaj že nekdanji štipendisti nadaljujejo šolanje v Šoli za častnike. Pred vstopom opravijo selekcijo. Z letalskim izobraževanjem in usposabljanjem se prihodnji vojaški piloti SV ponovno srečajo v sklopu specializacije za pridobitev vojaške evidenčne dolžnosti (VED) – častnik pilot. Specializacija je določena s programom Specialistično vojaško izobraževanje in usposabljanje za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot ter programom Spremembe in dopolnila v programu specialističnega vojaškega izobraževanja in usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot. Ker morajo v sklopu specializacije opraviti teoretične predmete, med katere spadajo taktika vojaškega letalstva, oborožitev in oprema vojaškega letalstva ter letališka infrastruktura, oprema za reševanje ter preživetje posadk in potnikov, padalsko usposabljanje s skoki, ostane za letalsko usposabljanje le pet ur letenja po kandidatu. V Letalski šoli to usposabljanje izkoristimo za obnovitev osnovnih vaj iz letenja po dolgotrajni prekinitvi v letenju zaradi izobraževanja v Šoli za častnike. Tako omogočimo hiter in nemoten tempo v letalskem usposabljanju kandidatov po končani specializaciji in Šoli za častnike, ko se piloti zaposlijo kot pripadniki Letalske šole SV.

### **4.1 Šolanje za pilota letal**

Že v procesu selektivnega letenja in nadaljnjem osnovnem letalskem usposabljanju med študijsko prakso se glede na lastnosti in sposobnosti kandidati delijo na tiste, ki bodo nadaljevali letalsko usposabljanje na letalih, in tiste, ki so bolj sposobni za nadaljevanje letalske kariere kot piloti helikopterjev. Seveda poleg sposobnosti najpomembnejšo vlogo pri določitvi nadaljnjega letalskega usposabljanja predstavljajo potrebe na posameznih plovilih. Tako kandidati za prihodnje pilote letal v sklopu specializacije opravijo predmet teorija letenja z zemeljsko učilnico za tip letala v trajanju 46 ur in letalsko usposabljanje – uvajanje po prekinitvi letenja v trajanju petih ur praktičnega letenja in pripravo ter analizo letenja v trajanju 41 ur.

## 4.2 Šolanje za pilota helikopterjev

Kandidati, ki se določijo za pilote helikopterjev, morajo pred začetkom praktičnega usposabljanja opraviti še teoretične priprave za začetek letenja v skupnem času 50 ur. Če ne bi bili imetniki dovoljenja PPL (A), bi morali poslušati teoretične predmete v trajanju 140 ur. Tako pa se jim dovoljenje PPL (A) šteje kot kredit v teoretičnem znanju. Ker kandidati za pilota helikopterjev prekinajo nadaljnje usposabljanje na letalih, med specializacijo ni smiselno izvajati predmeta teorija letenja z zemeljsko učilnico za tip letala in letalskega usposabljanja – uvajanja po prekinitvi letenja. S kandidati za pilota helikopterjev v istem časovnem okviru začnemo izvajati teoretične priprave na letenje v helikopterju. Ker je seveda to teoretično usposabljanje obširnejše od števila ur, ki so namenjene pilotom letal med specialističnim izobraževanjem in usposabljanjem, prihodnji piloti helikopterjev usposabljanje nadaljujejo po končani Šoli za častnike v Letalski šoli SV, ko so že uradno njeni pripadniki.

Največje težave, vezane na letalsko usposabljanje med specialističnim izobraževanjem in usposabljanjem za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot, smo v preteklih letih že dokaj uspešno rešili. Glede na specifično letalskega usposabljanja smo se v Letalski šoli odločili, da med specializacijo s kandidati za piloti izvedemo še večji del teoretičnih oblik usposabljanja in zahtevano padalsko usposabljanje s skoki. Temeljni namen take odločitve je izhajal iz dejstva, da je bilo v tem času praktično letalsko usposabljanje že prekinjeno zaradi izobraževanja v Šoli za častnike. Specialistično izobraževanje in usposabljanje smo tako pripeljali do najučinkovitejše variante, ki omogoča najhitrejšo in kakovostno izobraževanje in usposabljanje. Piloti letal pred zaključkom opravijo še teorijo letenja z zemeljsko učilnico za tip letala in letalsko usposabljanje – uvajanje po prekinitvi letenja, da po končani Šoli za častnike in vstopu v Letalsko šolo kot mladi poročniki in poročnice brez težav in prekinitev začnejo nadaljnje letalsko usposabljanje. Tako je proces njihovega letalskega usposabljanja najbolj učinkovit, tako po kakovosti usposabljanja kot časovno v smislu čim hitrejšega zaključka letalskega usposabljanja. Zaradi tega smo za prihodnje pilote helikopterjev namesto teorije letenja z zemeljsko učilnico za tip letala in letalskega usposabljanja – uvajanja po prekinitvi letenja uvedli teoretično učilnico za letenje s helikopterji. V sklopu specialističnega izobraževanja in usposabljanja smo tako že prišli do najboljše rešitve glede časovne razporeditve teoretičnega in praktičnega usposabljanja. Sem pa z analizo Specialističnega

vojaškega izobraževanja in usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot ter programa Spremembe in dopolnila v programu specialističnega vojaškega izobraževanja in usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot, predvsem teoretičnih vsebin, ugotovil, da te vsebine potrebujejo prenovo in posodobitev. S tem mislim predvsem na prilagoditev vsebin sodobnemu vojskovanju in uporabi naših plovil v mirnodobnem času in bojnih nalogah. Torej bi bilo v prihodnje program Specialističnega izobraževanja in usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot treba posodobiti v tej smeri. Druga ugotovitev se nanaša na starost kandidata ob začetku programa. Če je ena od temeljnih zahtev pridobiti čim mlajšega operativnega pilota, moramo zahtevano starost vrniti na 26 let, kot je bila pred spremembo in dopolnilom specialističnega vojaškega izobraževanja.

## **5 Letalsko usposabljanje v Letalski šoli Slovenske vojske po končani Šoli za častnike**

To poglavje se nanaša na vsa usposabljanja, ki jih izvajamo s kandidati častniki piloti po končani Šoli za častnike. Vsi piloti se po končani Šoli za častnike zaposlijo v Letalski šoli SV. Piloti letal v 1. šolski oddelek pilotov letal in piloti helikopterjev v 2. šolski oddelek pilotov helikopterjev. Letalski usposabljanji se od tukaj precej razlikujeta. Piloti letal nadaljujejo šolanje po programu poklicnega pilota letala CPL (A), programu instrumentalnega letenja na letalih IR (A) in programu za pridobitev akrobatskega dovoljenja Aerobatics (A). Če piloti v prejšnjih šolanjih niso pridobili vseh pogojev za začetek šolanja po enem od teh tečajev, je treba izvesti še manjkajoče usposabljanje po programu za pridobitev pogojev za šolanje po programu CPL (A) PROG (Y). Piloti letal po končanih programih nadaljujejo usposabljanje v 152. letalski eskadrilji (LEESK) na letalu Pilatus PC9M Swift. Šolanje pilotov pilatusa se izvaja pod nadzorom Letalske šole SV vse do pridobitve type ratinga PC-9/PC-7 MKII. Program se izvaja po letalskem priročniku PC-9/PC-7 Mk II type rating. Vsi dokumenti in zapisi o letalskem usposabljanju na letalu Pilatus PC-9 Swift, ki so vezani na vpis v civilno licenco pilota, se hranijo v arhivu Letalske šole SV. Tu govorimo o letalskih vajah, vezanih na osnovno letalsko usposabljanje na letalu PC-9M Swift. Z vpisom type ratinga PC-9/PC-7 Mk II v letalsko licenco se konča šolanje pilotov letal v Letalski šoli SV. Vsa

nadaljnja letalska usposabljanja, ki obsegajo specifično vojaško letenje, piloti izvajajo pod okriljem 152. LEESK. Piloti, ki so opredeljeni za inštruktorje letenja, so postavljeni na delovno mesto pilota inštruktorja v Letalski šoli in opravijo letalsko usposabljanje za inštruktorje letenja. Piloti helikopterja začnejo praktično usposabljanje na helikopterju po končani Šoli za častnike in zaposlitvi v Letalski šoli SV. Po teoretičnih osnovah začnejo helikoptersko usposabljanje po programu športnega pilota helikopterja PPL (H). Po uspešno končanem osnovnem helikopterskem usposabljanju nadaljujejo po programu za poklicnega pilota helikopterja CPL (H) in končajo usposabljanje s programom instrumentalnega letenja na helikopterju IR (H). Po končanem usposabljanju se premestijo v 151. helikoptersko eskadriljo (HEESK), kjer nadaljujejo z operativnim usposabljanjem po programu nošenja tovora in letenja z očali za nočno gledanje, ki ga opravijo v Letalski šoli SV. Prav tako pod nadzorom Letalske šole SV opravijo v 151. HEESK prešolanje na helikopter Bell-412 ali AS 532 Cougar, odvisno od nadaljnje kariere pilota.

## 5.1 Programi usposabljanja pilotov letal

V tem poglavju bodo predstavljeni programi usposabljanja pilotov letal in helikopterjev. Temeljni cilj šolanja v sklopu Letalske šole je, da piloti pridobijo dovoljenje poklicnega pilota letala CPL (A) ali helikopterja CPL (H), da bi se lahko vključili v nadaljnje usposabljanje za opravljanje namenskih dolžnosti. Med šolanjem morajo kandidati pridobiti znanje o:

- fizikalnih, tehničnih in zakonskih dejavnikov, ki vplivajo na uporabo zrakoplovov, in posebej o elementih, ki vplivajo na varnost letenja;
- navigacijskih in priletnih postopkih, vključno z omejitvami;
- pravilni uporabi in razlaganju potovalnih priročnikov LE SV;
- sistemih in komponentah, ki so vgrajeni v zrakoplovih, in njihovi uporabi;
- upravljanju zrakoplova skladno s programom šolanja;
- sistematizaciji dela v zrakoplovu in zunaj njega in za to, da delo opravljajo z zadostno stopnjo zanesljivosti;
- samostojnem vodenju radijske komunikacije;
- samostojnem izvajanju navigacijske in druge priprave leta (Operativni priročnik letalskih enot in zračne obrambe Slovenske vojske, 2016).

Temeljni cilj usposabljanja pilotov letalskih enot SV po končanem šolanju v Letalski šoli je izvajanje namenskih nalog skladno z zahtevami in načeli letalskih enot SV.

## 5.2 CPL (A) – poklicno dovoljenje pilota letal

Poklicno dovoljenje predstavlja prvega od pogojev letalskega usposabljanja, ki bo pilotu letal omogočil nadaljevanje šolanja za operativnega pilota, pilota na letalu PC-9M Swift ali inštruktorja letenja na letalih Zlin v Letalski šoli SV. S pridobitvijo poklicnega dovoljenja (CPL) piloti pridobijo tudi pogoj za razporeditev na dolžnost pilota v operativni enoti. Poleg tega pridobijo letalska krilca, ki predstavljajo statusni simbol vsakega pilota, pa tudi raven usposobljenosti. Program CPL (A) je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretična predavanja, ki obsegajo tristo ur, imajo kandidati opravljena v sklopu Fakultete za strojništvo. To nam omogoča, da se s piloti, ki se usposablja po programu CPL (A), v celoti posvetimo praktičnemu usposabljanju. V Letalski šoli SV program usposabljanja poklicnega pilota letal CPL (A) izvajamo na letalih Zlin 242l in Zlin 143. V sklopu usposabljanja za pridobitev dovoljenja CPL (A) je treba opraviti pet ur na letalu, ki ima štiri sedeže, spremenljivi korak propelerja in uvlačljivo podvozje. Na enakem zrakoplovu se mora izvesti tudi izpitni let, ki traja dve uri. Ker takega letala v SV nimamo, ga moramo najemati s postopki javnega naročanja. Do leta 2020 pa bo treba letala Zlin 242l in Zlin 143 navigacijsko modernizirati, saj več ne bodo dosegala novih standardov letalskega usposabljanja.

## 5.3 IR (A) – instrumentalno dovoljenje pilota letal

Temeljni cilj usposabljanja po programu instrumentalnega dovoljenja IR (A) je usposobiti pilota letal za upravljanje letala po instrumentalnih pravilih letenja (IFR) v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC). Program IR (A) je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretična predavanja, ki obsegajo dvesto ur, imajo kandidati opravljena v sklopu Fakultete za strojništvo. To nam omogoča, da se s piloti, ki se usposablja po programu IR(A), v celoti posvetimo praktičnemu usposabljanju. V sklopu teorije tako ponovimo le specifično instrumentalnega letenja, nujno za praktično usposabljanje. Program letalskega usposabljanja predvideva, da lahko dvajset ur programa izvedemo na simulatorju letenja. Ker v 15. polku

vojaškega letalstva simulatorja nimamo, ga je treba najemati pri zunanjem ponudniku. V preteklih letih smo zaradi pomanjkanja finančnih sredstev za najem simulatorja izvedli celotno usposabljanje na letalih SV. V ta namen uporabljamo letalo Zlin 143, ki ima ustrezno navigacijsko opremo. Do leta 2020 pa bo treba letala navigacijsko modernizirati, saj več ne bodo dosegala novih standardov letalskega usposabljanja.

#### **5.4 Aerobatics (A) – akrobatsko dovoljenje pilota letal**

Temeljni cilj usposabljanja po programu akrobatskega letenja Aerobatics (A) je usposobiti pilota letal za varno in zanesljivo izvajanje letalskih akrobacij. Program spada med zahtevnejše oblike letalskega usposabljanja. Pogoj za pristop k temu usposabljanju sta veljavni dovoljenji CPL (A) in IR (A) ter minimalno dvesto ur letenja na letalu Zlin 242l. Program Aerobatics (A) je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretična predavanja obsegajo dvaindvajset ur. Letalsko usposabljanje, ki vsebuje tri ravni, izvajamo z letalom Zlin 242l. Praksa je pokazala, da je raven praktičnega znanja pilotov, s katerimi je bilo izvedeno usposabljanje po akrobatskem programu, večja. Piloti so lažje in uspešneje prešli na letalsko usposabljanje za pridobitev type ratinga PC-9/PC-7 MK II na letalu Pilatus PC-9 M Swift. S tem smo odpravili težave, ki so se pojavile med prešolanjem na letalo Pilatus PC-9 M Swift.

#### **5.5 Drugi programi letalskega usposabljanja na letalih**

Med programe, ki so izvedeni pod nadzorom Letalske šole na letalih, spadajo še program prešolanja na letalo PC-9 M Swift, program prešolanja na letalo PC-6, program letalskega usposabljanja za inštruktorje letenja FI (A) in IRI (A). Za te programe je značilno, da se izvajajo z že operativnimi piloti. Načeloma jih izvajajo letalski inštruktorji v sestavi enote, za katero so namenjeni. Letalska šola SV pa kot organizacija usposabljanja (ATO)/002 SI, ki jo je potrdila Javna agencija za civilno letalstvo, nadzira in skrbi za vodenje postopkov za pridobitev ustreznih civilnih dovoljenj, ki so podlaga za vpis v vojaški letalski izkaz. Vsi zapisi o šolanjih se hranijo v arhivu Letalske šole SV.

## 5.6 PPL (H) – športno dovoljenje pilota helikopterja

Osnovno šolanje, ki ga izvajamo s piloti helikopterjev, je šolanje po programu športnega pilota helikopterja PPL (H). Dovoljenje športnega pilota helikopterja kandidatu predstavlja osnovno šolanje na helikopterju Bell 206 in je tudi pogoj za vpis v dodatna usposabljanja za pridobitev licence ATPL (H). Vsi naši kandidati za pilota helikopterja so imetniki dovoljenja PPL (A) in ATPL (A). Ti dve dovoljenji omogočata krajši teoretični program za pridobitev dovoljenja PPL (H), ki ga kandidati za pilota helikopterja poslušajo med specializacijo za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A 51501 – častnik pilot, in po pridobitvi dovoljenja PPL (H) pristop k teoretičnemu programu za premostitvene izpite teorije ATPL (H).

Program letalskega usposabljanja za pridobitev športnega dovoljenja pilota je določen s Priročnikom za usposabljanje PPL (H). Priročnik je potrdila Javna agencija za civilno letalstvo RS in vsebuje cilje šolanja, pogoje za začetek šolanja, učni načrt usposabljanja, trajanje, program usposabljanja, zapis o šolanju in preverjanje kandidatov. Praktični letalski del programa obsega 46 ur in 10 minut letenja.

## 5.7 CPL (H) – poklicno dovoljenje pilota helikopterja

Poklicno dovoljenje CPL (H) pilotom helikopterja predstavlja prvega od pogojev helikopterskega usposabljanja, ki jim bo omogočil nadaljevanje šolanja za operativnega pilota, bodisi za pilota na helikopterju Bell 412 bodisi pilota na helikopterju AS 532 Cougar ali inštruktorja letenja na helikopterju Bell 206 v Letalski šoli SV. S pridobitvijo poklicnega dovoljenja (CPL) piloti pridobijo tudi pogoj za razporeditev na dolžnost pilota v operativni enoti. Poleg tega pridobijo letalska krilca, ki predstavljajo statusni simbol vsakega pilota, pa tudi raven usposobljenosti. Program CPL (H) je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretična predavanja, ki obsegajo tristo petdeset ur, imajo kandidati opravljena v sklopu ATPL (H). To nam omogoča, da se s piloti, ki se usposablajo po programu CPL (H), v celoti posvetimo praktičnemu usposabljanju. Praktični del usposabljanja je sestavljen iz letalskih vaj v skupnem času 137 ur 40 minut. Vaje se izvajajo na helikopterjih Bell 206. Do leta 2020 bo treba helikopterje navigacijsko modernizirati, saj več ne bodo dosegali novih standardov helikopterskega usposabljanja.

## 5.8 IR (H) – instrumentalno dovoljenje pilota helikopterja

Temeljni cilj usposabljanja po programu instrumentalnega dovoljenja IR (H) je usposobiti pilota helikopterja za upravljanje letala po instrumentalnih pravilih letenja (IFR) v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC). Program IR (H) je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela. Teoretična predavanja, ki obsegajo dvesto ur, imajo kandidati opravljena v sklopu ATPL (H). To nam omogoča, da se s piloti, ki se usposablajo po programu IR (H), v celoti posvetimo praktičnemu usposabljanju. V sklopu teorije tako ponovimo le specifično instrumentalnega letenja, nujno za praktično usposabljanje. Program letalskega usposabljanja predvideva, da lahko po scenariju 1 izvedemo dvajset ur programa na simulatorju letenja, trideset ur pa na helikopterju. Scenarij 2 predvideva, da se vseh petdeset ur opravi na helikopterju. Zaradi specifičnosti helikopterskega letenja se usposabljanje za instrumentalno letenje izvaja po scenariju 1. V ta namen moramo simulator najemati s postopki javnega naročanja. Za usposabljanje instrumentalnega letenja se uporablja helikopter Bell 206, opremljen z navigacijsko opremo za instrumentalno letenje. Do leta 2020 bo treba letala navigacijsko modernizirati, saj ne bodo več dosegala novih standardov letalskega usposabljanja po omenjenem programu.

## 5.9 Drugi programi letalskega usposabljanja na helikopterju

Med programe, ki potekajo pod nadzorom Letalske šole na helikopterju, spadajo še program prešolanja na helikopter Bell 412, program prešolanja na helikopter AS 532 Cougar, program letalskega usposabljanja za inštruktorje letenja FI (H) in IRI (H), program šolanja pilotov helikopterjev za izvajanje iskanja in izvajanja nošenja zunanjega tovora ter program usposabljanja za letenje z očali za nočno gledanje. Za te programe je značilno, da se izvajajo z že operativnimi piloti, razporejenimi v 151. helikoptersko eskadriljo. Načeloma jih izvajajo letalski inštruktorji v sestavi enote, za katero so namenjeni. Letalska šola SV pa kot organizacija usposabljanja (ATO)/002 SI, ki jo je potrdila Javna agencija za civilno letalstvo RS, nadzira in skrbi za vodenje postopkov za pridobitev ustreznih civilnih dovoljenj, ki so podlaga za vpis v vojaški letalski izkaz. Vsi zapisi o šolanjih se hranijo v arhivu Letalske šole SV.

Analiza letalskega usposabljanja v Letalski šoli je pokazala, da se letalsko usposabljanje s postavitvijo na delovno mesto pilota letala ali helikopterja še ni končalo. Prej bi veljala trditev, da se glavno letalsko usposabljanje šele

začenja. Letalsko usposabljanje je proces, ki potrebuje velik časovni termin. V preteklosti smo v Letalski šoli SV zaradi različnih pristopov šolanju in štipendiranju kandidatov za prihodnje pilote potrebovali tudi do sedem let, kar je seveda občutno preveč. Eno od glavnih vodil v Letalski šoli SV je skrajšanje časa šolanja. Programi letalskega usposabljanja so določeni in optimizirani. Osnovo letalskih programov je določila Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA). V Letalski šoli SV smo na podlagi priporočil izdelali svoje priročnike za delovanje po vseh programih, ki so nam jih po izdelavi potrdili na Javni agenciji za civilno letalstvo RS. Ker pa šolamo vojaške pilote, so seveda programi prilagojeni vojaškemu letenju. Zaradi kakovosti šolanja in varnosti letenja se programi ne morajo krajšati ali preskakovati. Vsaka vaja je pomembna in predstavlja pomembno stopnico v letalskem usposabljanju vsakega prihodnjega vojaškega pilota. Težave, s katerimi smo se srečevali pri šolanju pilotov po končani Šoli za častnike v Letalski šoli SV, so vezane predvsem na sposobnost kandidatovega kakovostnega spremljanja letalskega usposabljanja. Programi so izredno naporni in zaradi varnosti tudi ne dovolijo odstopanj od norm in standardov. Sistem omogoča šolanje starejših kandidatov, za katere pa smo v Letalski šoli SV ugotovili, da jim navadno ne uspe usvojiti zahtevnih programov osnovnih šolanj na isti ravni kot njihovim mlajšim kolegom. Letalske vaje je treba ponavljati, priprave na letenje so manj kakovostne. Večinoma so se težave pojavile pri starejših kandidatih, ki so že imeli družinsko življenje in jim izven delovnika ni uspelo najti primerne časa za pripravo na letenje. Rešitve teh težav so seveda podane že v prejšnjih poglavjih, predvsem v poglavju o štipendiranju. Potrebujemo štipendista prvega letnika Fakultete za strojništvo, ki ga skozi sistem štipendiranja pripeljemo do pogojev za začetek šolanja po programu CPL (A), takoj po končani Šoli za častnike.

Druga pomembna ugotovitev je, da piloti helikopterjev praviloma končajo letalsko usposabljanje leto dni pozneje kot njihovi kolegi na letalih. Trditev izhaja iz dejstva, da se šolanje pilotov helikopterja začne šele po končani Šoli za častnike. Na to dejstvo smo v Letalski šoli SV že opozarjali v preteklosti, vendar je analiza stroškov in verjetnosti, da bo kandidat uspešno končal Fakulteto za strojništvo in se zaposlil v SV kot častnik pilot, privedla do ugotovitve, da je način delovne prakse štipendistov optimalen.

## 6 Razprava o raziskavi

V zadnjih letih nam je uspelo usposabljanje za pilota v Letalski šoli SV skrajšati tako, da nam je med štipendiranjem uspelo končati vsa osnovna letalska usposabljanja. To pomeni, da takoj po koncu Šole za častnike in specializacije za VED častnika pilota začnemo pilote usposabljati za licenco CPL in IR. S takim tempom nam je v šolanju uspelo, da smo skrajšali pot do operativnega pilota za štiri leta, glede na šolanja v preteklosti. Letalski šoli SV je cilj nadaljevati šolanje pilotov na tak način. Raziskava je opravljena na podlagi kandidatov, ki so se usposabljali v Letalski šoli SV. Primerjal sem trajanje šolanja kandidatov za pilote letal in helikopterjev po generacijah od leta 2005 do 2014. Ugotovljeno je, da piloti helikopterja končajo letalsko usposabljanje v Letalski šoli SV leto pozneje kot piloti letal. Prav tako je razvidno, da kandidata, ki sta se šolala na Air Force Academy v ZDA, za uspešno končanje letalskega usposabljanja tudi potrebujeta 84 mesecev. Zaradi tega dejstva smo v Letalski šoli SV podali negativno mnenje o takem načinu šolanja. Generacija štipendistov 2014 pa je že šolana tako, kot smo omenjali na začetku analize. Razvidno je, da so oziroma bodo kandidati te generacije končali šolanje že po 36 mesecih.

To nam je uspelo tako, da smo čas diplomiranja štipendistov prilagodili s podaljšanjem absolventskega staža do začetka Šole za častnike. Če kandidat diplomira v mesecu, ki mu več ne omogoča vključitve v selekcijski postopek v Šolo za častnike, izgubi status štipendista in posledično letalsko usposabljanje. Kandidat mora zaradi tega čakati na naslednjo generacijo Šole za častnike brez letalskega usposabljanja. Z uvedbo bolonjskega načina študija, ki ne dovoljuje podaljšanja statusa, smo izgubili eno od rešitev za nepretrgan način letalskega usposabljanja, ki nam omogoča v operativno enoto pripeljati čim mlajšega pilota. Če želimo z usposabljanjem pridobiti mlajše pilote, je treba optimizirati postopke usposabljanja. Sprememba postopkov usposabljanja se nanaša na postopke v fazi štipendiranja, kjer bi bilo treba v razpisne pogoje postaviti samo študente prvega letnika Fakultete za strojništvo v Ljubljani. Druga od rešitev bi bila, da bi lahko štipendiste za pilota SV, ki so že končali študij, letalsko usposabljali tudi v času, ko niso več štipendisti in čakajo na naslednji selekcijski postopek za vstop v Šolo za častnike. Morali bi uvesti sistem, ki bi kandidatom v tem časovnem obdobju omogočal nadaljevanje letalskega usposabljanja, zadržati bi morali tudi denarno nagrado in status vojaškega štipendista. V preteklosti smo imeli težavo, da našim kandidatom, kljub temu da so bili štipendisti za pilote SV, za katere sta se porabila tako denar

kot znanje, ni uspelo na selekcijskem postopku za vstop v Šolo za častnike. Menim, da bi Ministrstvo za obrambo in SV morala ščititi svoje štipendiste, ki jih aktivno usposabljata med štipendiranjem. S tem ne mislim, da bi se našim štipendistom »gledalo skozi prste«, temveč da bi spremenili pravilnik selekcije za vstop v Šolo za častnike, tako da bi se postopkov selekcije lahko udeležili kandidati, ki še nimajo končane fakultete. Kandidate za pilote bi pred selektivnim letenjem poslali še na selekcijo za vstop v Šolo za častnike. Tako bi v Letalski šoli SV v postopku selektivnega letenja preverjali le kandidate, ki so si zagotovili vstop v Šolo za častnike. Med letalskim usposabljanjem bi poleg letenja vsako leto preverjali še njihovo fizično kondicijo, ob začetku Šole za častnike pa bi izpolnjevali pogoje za vstop. Vse skupaj ima smisel glede na vložek, da v SV dobimo pilota, ki smo ga štipendirali in usposabljali.

## 7 Sklep

Usposabljanje pilotov SV je temeljit in celovit proces, ki temelji na pravilih in predpisih civilnih letalskih oblasti, pa tudi specifičnih zahtevah vojaškega letenja.

Usposabljanje je dolgotrajno, daljše prekinitve podaljšajo proces zaradi ponovitev osnovnih letalskih vaj, saj si ne moremo dopuščati napak. Letalske vaje se ne smejo preskakovati ali izpuščati, vsaka predstavlja stopnico do uspešnega zaključka letalskega usposabljanja. Letalska varnost predstavlja temelj vsakega letalskega usposabljanja, in zato je njena načela ter zahteve treba dosledno upoštevati prav v vseh fazah. Z nalogo sem analiziral programe usposabljanja pilotov letal in helikopterjev od selektivnega letenja za pridobitev štipendije SV za poklicno delo pilota v SV, letalskega usposabljanja med štipendiranjem, specializacije v Šoli za častnike in po zaposlitvi v Letalski šoli SV do prehoda v operativno enoto. Poleg vseh programov letalskega usposabljanja sem analiziral tudi način oziroma izvedbo letalskega usposabljanja v posameznih fazah. Z analizo letalskega usposabljanja kandidatov za pilote v preteklih letih sem ugotovil, da so že storjeni koraki v tej smeri. Šolanje smo od začetnih sedmih let skrajšali na tri leta. Res je, da je vsak štipendist zgodba zase. Fakulteta za strojništvo ima svoje zahteve, ki jih v Letalski šoli SV skupaj s štipendisti rešujemo tako, da prilagajamo letalsko usposabljanje glede na obvezno prisotnost študentov med študijem. Letalsko usposabljanje in študij na fakulteti morata biti dobro usklajena in vodena, saj nam kandidat z vsemi opravljenimi letalskimi usposabljanji ne

pomeni nič, če ne opravi študijske obveznosti, in nasprotno. V Letalski šoli SV se bomo tudi v prihodnje poskušali optimalno približati idealnemu procesu letalskega usposabljanja za vsakega kandidata posebej in uvesti vse ugotovljene spremembe v usposabljanje vojaških pilotov SV, ki si bo prizadevala za časovno skrajšanje letalskega usposabljanja, in v operativne enote pripeljati čim mlajšega motiviranega operativnega pilota.

## 8 Literatura in viri

1. Operativni priročnik letalskih enot in zračne obrambe Slovenske vojske, 16. 3. 2016, revizija 4.3, Ljubljana, MO RS.
2. Program specialističnega vojaškega usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501 – častnik pilot, 17. 3. 2013, Ljubljana, MO RS.
3. Spremembe in dopolnila v programu specialističnega vojaškega usposabljanja za pridobitev osnovne vojaške evidenčne dolžnosti (VED) A51501- častnik pilot, 30. 6. 2014, Ljubljana, MO RS.
4. SOP št. 1070; Selektivno letenje, Cerklje ob Krki, 15. PVL.
5. Zakon o letalstvu, 15. 10. 2010, Ljubljana, Državni zbor.
6. Priročnik za usposabljanje PPL(A), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
7. Priročnik za usposabljanje PPL(H), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
8. Priročnik za usposabljanje CPL(A), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
9. Priročnik za usposabljanje CPL(H), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
10. Priročnik za usposabljanje IR(A), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
11. Priročnik za usposabljanje IR(H), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
12. Priročnik za usposabljanje FI(A), 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
13. Priročnik za usposabljanje Type Rating PC9/PC7 MkII, 15. 3. 2013, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.

14. Priročnik za usposabljanje Aerobatics(A), 28. 5. 2013, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
15. Priročnik za usposabljanje Flight Screening Process, 2. 9. 2013, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
16. Priročnik za usposabljanje FI(H), 12. 3. 2014, revizija 1, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
17. Priročnik za usposabljanje PROG(Y), 20. 5. 2014, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.
18. Priročnik za delovanje ATO Letalska Šola SV, 20. 8. 2016, revizija 4, Cerklje ob Krki, ATO Letalska šola SV.