

# Kako bo vozil letalo, če pa še izpita za kolo ni naredil - Jaro Koritnik, kopilot v Wizz Airu

Aleksander ČIČEROV

Ne vem, kdo je imel večjo tremo, študentje ali jaz, ko smo se srečali na mojih predavanjih o mednarodnem letalskem pravu in nacionalni letalski zakonodaji Republike Slovenije. Ko sem jih opazoval, ex catedra, sem dobil občutek, da me ne jemljejo preveč resno. Pa ni bilo tako! Malo so me tudi preverjali z vprašanji, odgovori pa naj bi pokazali, iz kakšnega testa sem. Morda se celo malo razumen na letalstvo. Danes imamo pred seboj iskrive in, na podlagi izkušenj, zapisane odgovore enega mojih študentov. Ni izstopal, pazljivo me je opazoval, kaj vprašal in si mislil svoje. Poklic letalca mu je pisan na kožo. Odločil se je za poklicno pot, ki ni lahka, in ko uspeš, te nagradi!

**Ventil:** *Kdaj ste spoznali, da želite postati pilot? Kako so to sprejeli starši, prijatelji?*

**Jaro Koritnik:** Za poklicno pot pilota sem se odločil v 3. letniku srednje šole, vendar sem o tem razmišljal že prej. Moj daljni sorodnik (Mirko Anžel) je namreč pilot, ki je imel bogato letalsko kariero. Najprej kot vojaški in testni pilot v Jugoslaviji in kasneje v JAT-u in drugih letalskih družbah po svetu. Sicer se je že upokojil, vendar še vedno dela kot inštruktor, letalski nadzornik in testni pilot, je namreč edini Slovenec, ki je končal šolo za testne pilote l'Epner v Franciji. Med drugim je tudi eden izmed Slovencev, ki so Titu predali štafeto. Njegov vpliv je bil vedno nekje v ozadju. Čas moje osnovne in srednje šole je bil tudi začetek dobe računalnikov, ki so postajali zmogljivejši in sočasno se je začel razvijati tudi Microsoftov simulator letenja. Tako sem za računalnikom preživel kar precej časa v virtualnem svetu letalstva. Vse skupaj je potem vodilo do odločitve o poklicni karieri v le-

talstvu. Starši so si verjetno mislili, da "naj poskusi, pa bomo videli, če bo kaj iz tega". Prva dva letnika srednje šole nisem ravno blestel (imel sem tudi popravni izpit iz matematike na koncu 2. letnika). Poleg tega sem pa v osnovni šoli "pogrnil" na izpitu za kolo, tako da so si verjetno mislili "kako bo vozil letalo, če pa še izpita za kolo ni naredil". Na izpitu za kolo se mi je sicer zgodila krivica, ocenjevalka v nekem križišču ni videla, da sem dal signal z desno roko, ker jo je nekdo ogovarjal! Za slabe ocene v prvih dveh letih gimnazije pa prevzamem vso odgovornost. Prijatelji so bili verjetno podobnega mnenja in ne bi me čudilo, če bi bilo kakšnega sošolca iz srednje šole še danes strah leteti z mano. Bi se pa na tem mestu rad zahvalil staršem za podporo, še posebej moji mami.

**Ventil:** *Trenutno ste zaposleni pri letalski družbi Wizz Air. Nam lahko predstavite družbo, vaš položaj v kokpitu in kaj je bilo potrebno storiti, da ste se zaposlili v Wizz Airu?*

**Jaro Koritnik:** Wizz Air je največji srednje- in vzhodnoevropski nizkocenovni letalski prevoznik, ki ima trenutno v floti 54 letal tipa Airbus A320. Letimo na več kot 110 destinacij iz 20 operativnih baz. Trenutno je v Wizz Airu zaposlenih okrog 2200 ljudi. V letu 2014 smo prepeljali 15,8 milijonov potnikov.

Trenutno letim kot starejši kopilot in se spogledujem z napredovanjem na mesto kapitana v naslednjem letu. Naloge v kokpitu so deljene na pilota, ki leti, in na pilota, ki ne leti. Tako si s kapitanom razdeliva "leteče in neleteče" lete v razmerju 50 % : 50 %. Vse naloge v kokpitu, vključno s tem, kdaj kdo kaj reče, so podrobno opisane v naših operativnih priročnikih. Tako da tudi posadka, ki se prvič sreča, sodeluje brez težav.

Sam sem že imel letalsko kariero v poslovni aviaciji, preden sem se zaposlil v Wizz Airu. Ob prijavi v Wizz Air sem namreč že imel okrog 1500 ur letenja. Danes je minimum za prijavo za službo (kopilot pripravnik) v Wizz Airu 300 ur letenja.

*Jaro Koritnik ima trenutno 3000 ur naleta od tega 2300 ur na jet letalih (A320 in C550/560), 300 ur kot inštruktor letenja. Diplomiral na Fakulteti za strojništvo - smer letalstvo, najboljši študent 2. in 3. letnika smer letalstvo. Od junija 2009 do avgusta 2010 inštruktor letenja za licenco PPL, od avgusta 2010 do maja 2013 kopilot na letalih Cessna Citation C550 in C560, od maja 2013 do danes starejši kopilot na Air Busu A320 Wizz Air s trenutno bazo v Wroclavu.*



Moje delovno mesto

**Ventil:** Zakaj ste se odločili za delo v tujini? Kje vidite prednosti in slabosti take odločitve?

**Jaro Koritnik:** Po končani fakulteti (decembra 2008) je nastopilo dolgo obdobje, ko Adria Airways ni zaposlovala novih kopilotov. Če se ne motim, je to trajalo do lanskega leta, ko so znova začeli zaposlovati, kar pozdravljam, ker je veliko lažje dobiti službo v tujini in ustvariti kariero, če dobiš prvo zaposlitev doma. Po diplomu na fakulteti in pridobljeni licenci komercialnega pilota (CPL) pa sem vendarle dobil ponudbo letalske šole Adria Airways, da se zaposlim v njihovi šoli kot inštruktor letenja. Za to ima velike zasluge kapitan Primož Jovanovič, ki je obdržal letalsko šolo pri življenju. Tam sem ostal eno leto, pridobil izkušnje in kasneje kandidiral na razpisu za kopilote v podjetju GIO poslovna aviacija, kjer sem dobil službo kot kopilot na poslovnem letalu Cessna Citation C550. GIO je imel vsa letala v tujini (slovenski trg je na žalost premajhen, da bi zagotavljal dobiček), tako da sem letel iz Milana in Kijeva.

Na podlagi izkušenj in naleta sem potem kandidiral na razpisu v Wizz Airu, kjer sem dobil službo v začetku leta 2013 na letalu Airbus A320. Razlogov za odhod v tujino je več, re-

cesija je hudo prizadela poslovno letalstvo, ki se je v Evropi skrčilo za vsaj 30 %. Po drugi strani pa sem si želel novih izzivov na večjih potniških letalih. Za doseg tega cilja je bil odhod v tujino edina pot, kajti Adria Airways ni zaposlovala, poleg tega pa so še skrčili floto letal Airbus.

Trenutno letalski prevozniki v tujini ponujajo več kot doma. Napredovanja v nizkocenovnih prevoznikih so hitrejša kot v nacionalnih prevoznikih. Razlogov za to je več.

V tujini je tako, da ni sindikatov, od tebe se pričakuje, da delaš profesionalno in skrbiš samo za stvari, ki so tvoja pogodbeno obveznost. Če gre kaj narobe (v finančnem smislu) ali pa, če nisi več potreben, boš kot tujec prvi na listi za odpis.

**Ventil:** Bili ste študent Fakultete za strojništvo UL v Ljubljani. Ste za vaš poklic dobili ustrezne informacije in potrebno znanje? Česa je bilo preveč ali premalo?

**Jaro Koritnik:** Iz pogovorov z vrstniki sem razbral, da imajo vse fakultete v Sloveniji isti problem. In sicer je vez med gospodarstvom in fakultetami precej šibka. Vse skupaj še poslabša odsotnost neke realne razvojne vizije. Zakaj je temu tako,

ne vem, mogoče so togost sistema, zasanjanost in počasno prilagajanje času glavni razlogi za naš zaostanek.

Letenja se ne da naučiti samo s teorijo, tukaj je najbolj pomembna praksa. Torej čim več ur letenja. Fakultetna izobrazba ni potrebna za poklic pilota, vendar opažam, da kolegi brez diplome nimajo širšega tehničnega razumevanja. Kar pa nikakor ne pomeni, da so slabši piloti. Definitivno te Fakulteta za strojništvo nauči delovnih navad in kako se pravilno „sede za knjige“.

Sam bi si želel več strokovnih predavateljev, torej pilotov, ki bi na Fakulteti za strojništvo predavali del letalskih predmetov.

**Ventil:** Civilno letalstvo in še posebej mednarodno je danes izpostavljeno številnim izzivom – mislimo na ugrabitve, mednarodni terorizem, nalezljive bolezni. Kako se spoprijemate s tem?

**Jaro Koritnik:** Na območju, kjer mi letimo, je situacija precej mirna, tako da temu ne posvečamo kakšne večje pozornosti.

**Ventil:** Kakšen je vaš delovnik, kakšne so možnosti za napredovanje, izobraževanje in izpopolnjevanje?

**Jaro Koritnik:** Naš delovnik je načeloma 6/4, kar pomeni 6 dni na delu in potem 4 dni počitka. Običajno ne letimo vseh 6 dni, v povprečju letimo 4–5 dni in vmes en ali dva dni „standby“ (8 ur), kar pomeni, da moraš imeti telefon ob sebi in biti v primeru klica v eni uri na letališču.

Delovni dan se lahko začne zjutraj ali popoldne. Jutranji delovni dan se začne ob 5. uri (vstanem ob 4. uri), popoldanski pa se običajno začne okrog 14. ure. Časi se seveda malo razlikujejo od baze do baze. Po evropski zakonodaji smo lahko na delu 12 ur oziroma s „podaljški“ tudi do 14 ur, kar je izredno naporno, še posebej, če v tem času opravimo 4 lete.

Izobraževanja imamo precej, teoretično v učilnici in izobraževanje na simulatorju, kjer smo vsakih 6 mesecev. Naš simulator traja 2 dni (prvi dan 4 ure in drugi dan 3 ure), potem imamo še enkrat letno tako imenovani "line check", to je izpit na letalu, na običajnem letu, kjer nas ocenjevalec oceni kot posadko, in sicer obnašanje in sodelovanje ter normalno letenje. Na simulatorju se namreč vadijo samo izredni postopki.

Nizkocenovni prevozniki vedno nudijo napredovanja zaradi širitve flote. V primerjavi z nacionalnimi prevozniki so naša napredovanja hitrejša, pri čemer so zahtevane izkušnje približno enake. Preden postaneš kapitan v nacionalnih prevoznikih, lahko traja od 8 pa tudi do 17 let. Pri nas je povprečen čas približno 3–5 let (odvisno od predhodnih izkušenj). Seveda pod pogojem, da uspešno opraviš selekcijski postopek.

**Ventil:** *Pravijo, da so roboti že zavladovali na Zemlji. Kako je z roboti v zraku, pri letenju? Ali se robotizaciji v letalstvu lahko izognemo? Je dilema človek ali stroj še aktualna?*

**Jaro Koritnik:** V zraku so še precej neizkušeni! Ne dolgo časa nazaj so komaj zares shodili na Zemlji, tako da bo še trajalo nekaj časa, preden bodo obvladovali letala z 200 potniki na krovu. Naše letalo je recimo primer sodobne tehnike (čeprev je zasnova letala stara že 30 let), ima namreč 7 t. i. flight control computer (računalnik za nadzor leta) in zna tudi samo pristati na steze, ki so za to posebej opremljene. Tako imenovani avtomatski pristanek uporabljamo v pogojih zmanjšane vidljivosti, kadar je vidljivost med 550 m in 75 m, kar je naš minimum, pod katerim ne smemo pristati.

Torej avtomatizacija na našem letalu lahko vodi letalo od 30 m višine po vzletu pa do pristanka na za to posebej opremljeni stezi, ampak samo pod pogojem, da pilot letalu vse pove (vnese podatke v računalnik za vodenje letala in v enoto za nadzor letenja). Letalo samo kot

tako ne zna ničesar. Da niti ne govorimo o primerih, ko gre kaj narobe. Človeški faktor je v letalstvu prisoten povsod, od vzdrževalcev, zemeljske oskrbe letal, kontrole zračnega prometa do pilotov. Vse omenjene skupine delajo napake, ena izmed glavnih nalog posadke je, da te napake pravočasno opazi in prepreči razvoj dogodkov, ki bi lahko vodili do nesreče. Ni enostavne recepta za vsesplošno avtomatizacijo letenja.

Dilema je naslednja, ali bo imel robot, ki ga bo ustvaril človek, tudi človeške napake (latentne sistemske napake itd.).

Na tem mestu pa bi se dotaknil druge teme. V osnovi so današnja letala zasnovana na principu pretvarjanja kemične energije goriva v potisno silo, ki pospeši krilo do hitrosti, pri kateri sila vzgona premaga silo teže in omogoči začasno (čas je odvisen od količine goriva) letenje. Ta zasnova je dosegla maksimum svojih zmogljivosti leta 1962, ko je prvič poletelo letalo SR-71 Blackbird, ki ga je zasnoval legendarni Kelly Johnson. To letalo je letelo na višini do 26 km s 3,5-kratno hitrostjo zvoka in dosegom do 5000 km. Za resnično transformacijo letenja (in še česa drugega) moramo poiskati nove oblike energije. Zdi se mi, da so določeni ljudje namenoma pozabili na znanstvenike/izumitelje, kot so dr. Nikola Tesla, Edwin V. Gray, dr. T. Henry Moray, T. Townsend Brown, dr. Meyl itd.

**Ventil:** *Vam poleg letenja ostane še kaj časa zase? S čim se ukvarjate v prostem času?*

**Jaro Koritnik:** Precej prostega časa preživim seveda v družbi svojih letalskih kolegov in kolegic, večino ma vsi radi dobro jemo in včasih tudi kaj spijemo. Potrudim se, da grem 2-krat tedensko v „fitness“ in na bazen, ker večino časa v službi presedim, kar ni najbolj dobrodošlo za zdravje. Preden sem začel z letenjem, sem dirkal v motokrosu, kar danes ne počnem več, se pa še vedno rad vozim z gokart dirkalniki,

kadar mi čas to dopušča. Po televiziji si rad ogledam dirke Formule 1, Moto GP in motokrosa. Kadar sem v Sloveniji, igram košarko z bratom, ki pa se je v zadnjem času malo "ojačal", tako da je običajno boljši nasprotnik.

**Ventil:** *Letite v mednarodnem letalskem prometu. Ali menite, da bi se morala ICAO spremeniti, posodobiti oziroma prilagoditi sodobnim razmeram v mednarodnem civilnem letalstvu? Kako vi vidite ukrepe, ki posegajo v osebno svobodo, da bi omejili zračni terorizem in zagotovili večjo varnost potnikom in posadkam civilnega letalstva?*

**Jaro Koritnik:** Premalo poznam samo organizacijo ICAO, da bi lahko o tem sodil.

Sistem, ustvarjen po 11. septembru, globalno gledano, deluje. Izvajanje istih varnostnih ukrepov se seveda razlikuje od regije do regije. Predvsem so občutljivi v ZDA in Veliki Britaniji. Po mojem mnenju dodatni posegi v osebno svobodo niso potrebni.

Dejstvo je, da je bilo zelo malo storjenega za odstranitev razlogov in povodov za teroristična dejanja. Največja svetovna industrija (vojaška/obrambna in varnostna) ima seveda svoje interese tudi v civilnem letalstvu, tako da me dodatni posegi v osebno svobodo v prihodnosti ne bi presenetili.

**Ventil:** *Kaj bi svetovali mladim, ki žele postati poklicni piloti?*

**Jaro Koritnik:** Trenutno letalske šole ali organizacije mladim rade povedo zgodbo o potrebah po tisočih pilotih v Aziji in na Bližnjem vzhodu. To sicer deloma drži, samo pozabijo povedati dejstvo, da so potrebe po kapitanih in pa izkušenih kopilotih (vsaj 1500 ur letenja in vsaj 500 ur na tipu). Kopiloti začetniki so vedno domači ljudje in ne tujci. Migracija omenjene skupine pilotov iz Evrope v Azijo sicer sprosti nekaj delovnih mest v Evropi,



*Saj bom še malo zrastel*

vendar v bistveno manjšem obsegu, kot je to predstavljeno (trenutno v Evropi največ zaposlujejo nizkocenovni prevozniki). Pri tem seveda pozabijo tudi na dejstvo, da traja osnovno šolanje najmanj 18 do 24 mesecev. V dveh letih se lahko razmere bistveno spremenijo. Trenutna množična naročila letal se bodo zaključila tam nekje okrog leta 2020. Kdor želi izkoristiti trenutno situacijo, mora čim prej začeti s šolanjem. Problem je, da poklic pilota postaja privilegij bogatih. Osnovno šolanje stane od 45.000 do 120.000 EUR, odvisno od šole in države. Poznam ljudi, ki odplačujejo kredit za šolanje v višini 160.000 EUR (plus obresti). Pri tako velikih vsotah se je potrebno vprašati, če ni bolje investirati denar v študij na kakšni dobri univerzi izven letalstva. Poleg tega je služb pilotov, kot jih poznamo iz starih časov, čedalje manj, večina letalskih prevoznikov „izkoristi“ pilote do maksimuma (900 ur letenja letno, to je recimo 1800 delovnih ur skupaj s pripravo na let in postanki na tleh), pri čemer ti potem planirajo minimalen počitek do naslednjega delovnega dne. Trend minimalnega počitka je tudi,

če spimo nekje zunaj, nikoli več kot 24 ur izven baze.

Dobiti prvo službo kot kopilot je bil in vedno bo hud boj. Šolanje je drago, zagotovil ni, služba enkrat je, drugič je ni, odhod v tujino je prejal ali slej nujen. Če ima nekdo finančne zmožnosti in če si to res želi, potem naj poizkusi. Moj edini nasvet je, da naj pridobi čim več informacij od ljudi znotraj industrije, ki že nekaj časa letijo (doma in/ali v tujini).

**Ventil:** *Kako gledate na proces digitalizacije v letalstvu, kakšne so vaše izkušnje?*

**Jaro Koritnik:** Digitalizacija je v letalstvu zelo pozitivna in prispeva k večji varnosti. Na naših letalih imamo t. i. less paperless cockpit (kokpit z manj papirja). To pomeni, da imamo na dveh tabličnih računalnikih vse letalske priročnike, operativne priročnike, navigacijske karte itd. Za ilustracijo: samo eden od priročnikov za letalo A320 ima 5500 strani.

Najlepša stvar avtomatizacije je, da je vse na dosegu klika, v nekaj se-

kundah pod pogojem, da poznaš priročnike in veš, kje kaj iskati.

**Ventil:** *Kje se vidite v naslednjih desetih letih?*

**Jaro Koritnik:** Na to vprašanje težko odgovorim, kajti v letalstvu se zadeve hitro spreminjajo in je za kaj več kot 2 leti naprej težko načrtovati. Skoraj z gotovostjo lahko trdim, da ne bom letel v Sloveniji.

Naslednje leto me čaka selekcijski postopek za napredovanje na mesto kapitana in to je tudi moj trenutni cilj, ki bi ga rad dosegel. S kakšno daljno prihodnostjo se še ne obremenjujem.

**Ventil:** *V imenu revije Ventil se vam za vaše iskrene in iskrive odgovore najlepše zahvaljujemo in vam želimo, da si v prihodnjem letu prislužite še eno zlato črtico na vaši uniformi.*

*Mag. Aleksander Čičerov,  
univ. dipl. prav.  
Univerza v Ljubljani,  
Fakulteta za strojništvo*