

Program usposabljanja za pridobitev potrdila inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX

Type Rating Instructor Certification Training Programme on the Falcon 2000EX

Povzetek

Usposabljanje lastnega strokovnega kadra je eden pomembnejših elementov zagotavljanja dolgoročnega razvoja in strokovne rasti organizacije. Letalo Falcon spada med kompleksna visokozmogljiva letala, za katera veljajo posebna določila glede načina usposabljanja posadk. Člani letalskih posadk v Slovenski vojski, ki izvajajo letalske naloge z letalom Falcon 2000EX, imajo licence po civilnih predpisih Evropske agencije za letalsko varnost. Začetna in osvežitvena usposabljanja opravljajo pri pogodbenih organizacijah v tujini. Prvi korak pri zagotovitvi kadra, ki bi lahko del usposabljanja opravljal v Sloveniji, je usposabljanje inštruktorja za rating za tip letala. Letalska šola Slovenske vojske je ustanova, ki je ob upoštevanju pravnih predpisov sposobna uvesti ustrezen program, ki bi bil certificiran v vojaškem in civilnem pravnem sistemu. Prispevek raziskuje možnosti oblikovanja, certifikacije in izvajanja programa usposabljanja skozi sistem Letalske šole kot odobrene organizacije za usposabljanje.

Ključne besede: Falcon 2000EX, letalske posadke, letalsko usposabljanje, licenciranje.

Abstract

One of the most important elements of ensuring the long-term development and professional growth of any organization is the transfer of knowledge and expertise achieved through training. The Falcon 2000EX is a complex high-performance aircraft, to which many special regulations about training and licencing apply. Flight crew members of the Slovenian Armed Forces operating the Falcon 2000EX are licenced in accordance with the regulations of the European Aviation Safety Agency (EASA). Most of their initial and recurrent flight training is completed abroad by contracted flight training organizations. Training the Type Rating

Instructors of the applicable type of aircraft is the first step in acquiring our own experts, qualified and certified to deliver the training to flight crew members of the Slovenian Armed Forces. The Flight School of the Slovenian Armed Forces has been recognized as the flight training institution, able to organize, implement and apply for certification of the applicable flight training programme. This paper describes the process of application, certification and implementation of the training programme through the Flight School as the Approved Training Organization.

Key words: *Falcon 2000EX, flight crew, flight training, licencing.*

1 Uvod

Pripadniki SV, ki so člani letalskih posadk, morajo biti za opravljanje letalskih nalog ustrezno licencirani. Za letenje z vojaškimi zrakoplovi mora vsak član posadke pridobiti izkaz letalske usposobljenosti (izkaz), ki ga izda Vojaški letalski organ (VLO). Podlaga za izdajo izkaza je ustrezna civilna licenca, ki jo pripadniki pridobijo na usposabljanjih po ustrezno verificiranih programih. Večina letalskih usposabljanj na začetni in nadaljevalni stopnji v SV poteka po programih, ki jih izvaja Letalska šola Slovenske vojske (LETŠ SV). Za nekatere tipe zrakoplovov, zlasti za tiste z veččlansko posadko, pa usposabljanja v glavnem potekajo pri pogodbenih organizacijah v tujini. Letalo Falcon 2000EX, ki ga od leta 2013 za letalske prevoze uporablja SV, spada med kompleksne zrakoplove, za katere veljajo številne zahteve tako v operativnem kot regulatornem smislu. Od vseh kompleksnih zrakoplovov, ki jih trenutno uporablja SV, je letalo Falcon edino, za katero se šolanja članov posadk, razen linijskega usposabljanja, izvajajo pri pogodbenih organizacijah v tujini ali Sloveniji ob najemanju tujih inštruktorjev, kar ima nezanemarljive finančne in operativne posledice. To pomeni, da v SV trenutno ni načina, po katerem bi lahko del usposabljanja na letalu Falcon izvajali z uporabo lastnih kadrov in znotraj lastnega sistema usposabljanja, čeprav za to trenutno že obstajajo kadrovske in organizacijske zmogljivosti.

Zaradi nadgradnje izkušenj, ki so si jih pripadniki SV v zadnjem desetletju pridobili, pa tudi zaradi potrebe po usposabljanju lastnih kadrov bi bilo treba uporabiti podoben pristop kot pri večini drugih zrakoplovov z veččlansko posadko. Najosnovnejši korak pri tem je usposobitev inštruktorjev, za kar pa potrebujemo ustrezni pravni in organizacijski okvir. Ob tem je treba poudariti dva dejavnika, ki govorita v prid prizadevanju za vzpostavitev programa z lastnimi zmogljivostmi in znotraj sistema SV:

1. SV že razpolaga z zmogljivostjo, ki bi lahko bila podlaga za zagotovitev administrativno-organizacijskega okvira, in za svoje potrebe že vrsto let izvaja šolanja letalskega kadra. Taka prepoznana zmogljivost je omenjena Letalska šola SV, ki je poleg vojaškega vpeta tudi v civilnopravni regulatorni okvir.
2. Člani letalskih posadk na letalu Falcon že izpolnjujejo administrativne zahteve za pristop k šolanju po programu usposabljanja. Od uvedbe letala v operativno uporabo so pridobljene dragocene izkušnje za potrebe, ki jih ima SV glede usposabljanja.

V prispevku se bomo osredotočili na proučitev možnosti šolanja letalskih posadk z lastnimi zmogljivostmi in preverili, kako bi bilo mogoče skozi sistem Letalske šole organizirati šolanje za pridobitev potrdila inštruktorja za tip letala, kot je Falcon 2000EX. Osnovno vprašanje, ki se nam postavlja, je, kateri so razlogi za to, da v dobrem desetletju od uvedbe letala v operativno uporabo Slovenski vojski ni uspelo pridobiti ali ustrezno usposobiti svojih inštruktorjev, kot je to pri drugih tipih zrakoplovov v uporabi v SV s podobnimi zahtevami glede licenciranja in usposabljanja. V prispevku preverjamo tezo, da lahko SV znotraj lastnega sistema usposabljanja članov letalskih posadk v okviru Letalske šole SV oblikuje, pred Javno agencijo za civilno letalstvo verificira in v praksi izvaja program za pridobitev pooblastila inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX. Prispevek temelji pretežno na kvalitativnih raziskovalnih metodah. Osrednje mesto zavzemajo metoda deskripcije za predstavitev in opis osnovnih pojmov s področja letalske terminologije, metoda analize za predstavitev procesov uvedbe in certifikacije programa usposabljanja v okviru sistema Letalske šole ter metoda intervjuja, s katero proučujemo dejanske možnosti oziroma omejitve sistema odobrene organizacije za usposabljanje (angl. *approved training organization* – ATO) za uvedbo dodatnega programa usposabljanja na kompleksnem zrakoplovu, kot je Falcon 2000EX. Na podlagi vprašanja in teze je ključni namen prispevka ugotoviti izvedljivost in posledično predstaviti potek uvedbe novega programa usposabljanja znotraj Letalske šole ter njegove certifikacije pred pristojnimi organi.

2 Licenciranje članov letalskih posadk v Slovenski vojski

Pilotska dovoljenja in licence se delijo na licence, ki so izdane v skladu z zakonodajo Evropske unije (t. i. licence FCL, licence EASA), in nacionalna dovoljenja, ki so izdana v skladu z nacionalnimi predpisi. Licence, ki so izdane v skladu z evropsko zakonodajo (licence FCL), veljajo in se priznavajo na celotnem območju držav

Evropske unije in držav, ki delujejo na podlagi mednarodne pogodbe z Evropsko unijo. Vzajemno priznavanje pomeni, da lahko pilot s katero koli licenco, ki jo izda država članica, upravlja zrakoplov, ki je registriran v državi članici Evropske unije. Člani letalskih posadk v SV so licencirani v skladu z zakonodajo Evropske unije, ki je prenesena v nacionalni pravni okvir.

Način licenciranja vojaškega letalskega osebja v Slovenski vojski je specifičen in se razlikuje od takih ureditev v vojaških letalstvih drugih držav. Zakon o letalstvu v 67. členu vojaško letalsko osebje opredeli kot osebje, ki upravlja vojaški zrakoplov ali opravlja druga dela glede njegove uporabe oziroma opravlja dela, ki so neposredno povezana z varnostjo letenja vojaških zrakoplovov. V 3. točki člena določa, da mora vojaško letalsko osebje za upravljanje zrakoplovov SV v vlogi člana posadke imeti veljavno vojaško licenco in pooblastila. Vojaško letalsko osebje mora za upravljanje vojaškega zrakoplova, ki je v sestavi SV, imeti veljaven izkaz vojaške letalske usposobljenosti, ki ga izda Vojaški letalski organ. Podlaga za izdajo izkaza je veljavna civilna licenca, ki jo imetnik pridobi po uspešno končanem usposabljanju po odobrenem civilnem programu. Na splošno je za izdajo licence treba izpolnjevati pet glavnih zahtev:

1. zdravniški pregled,
2. teoretično usposabljanje in preverjanje,
3. praktično usposabljanje za letenje,
4. preverjanje praktične usposobljenosti,
5. znanje jezika in letalske frazeologije.

2.1 Tipi zrakoplovov z zahtevano veččlansko posadko

Ratingi se praviloma razlikujejo glede na sestavo letalske posadke. Ločimo ratinge, ki zahtevajo enega pilota (angl. *single-pilot*), in tiste, ki zahtevajo več pilotov (angl. *multi-pilot*). Zrakoplovi z veččlansko posadko so tisti, katerih certifikacijske zahteve predvidevajo posadko vsaj dveh pilotov. Vsaka licenca vsebuje tudi rating, ki določa, s katerimi zrakoplovi lahko imetnik licence leti. Veljavnost ratingov je odvisna od zahtevnosti tipa ali razreda zrakoplova, npr. veljavnost enomotornih batnih letal je 24 mesecev (rating SEP(LAND) in TMG), medtem ko je veljavnost drugih ratingov, kot so večmotorna batna letala (MEP(LAND)), in ratingov za tip, npr. A320, CL65, B737 300-900, 12 mesecev. Vsak rating se lahko največ tri mesece pred koncem veljavnosti podaljša z izpraševalcem ali obnovi po poteku veljavnosti. V licenco FCL se lahko vpišejo tudi dodatni ratingi, ki omogočajo izvajanje posebnih privilegijev, kot so akrobatsko letenje, vleka jadralnih letal,

vleka oglasnih trakov, nočno letenje. Veljavnost teh ratingov praviloma ni časovno omejena, zato pa običajno veljajo pravila za ohranjanje privilegijev posameznega ratinga (npr. zahtevan nalet v določenem obdobju).

2.2 Statistični pregled stanja licenciranih članov posadke po tipih zrakoplovov v Slovenski vojski

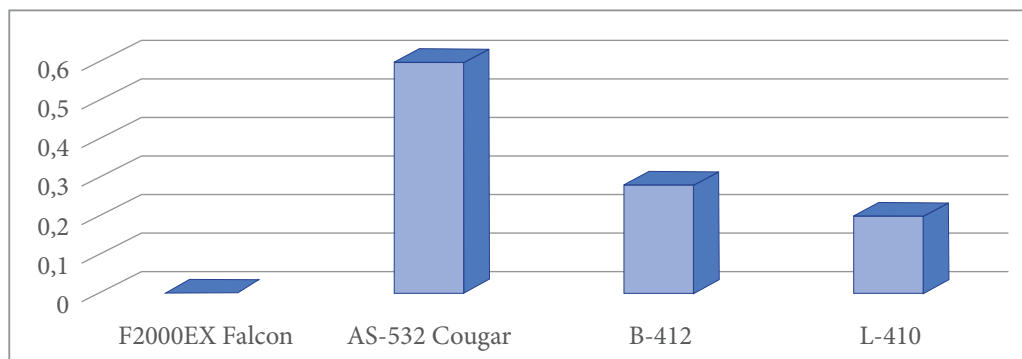
Slovenska vojska uporablja več različnih tipov zrakoplovov. Če se osredotočimo zgolj na sestavo letalske posadke, lahko zrakoplove razdelimo na dve skupini: zrakoplove z enočlansko posadko, v katero spadajo letala Pipistrel Virus SW 121, Zlin-242/143, Pilatus PC-9M Hudournik, Pilatus PC-6 Turbo Porter in helikopter Bell B-206. Kompleksnejši in večji zrakoplovi, katerih najmanjše število članov posadke sta dva pilota, pa so letali Falcon 2000EX, L-410 Turbolet ter helikopterja Bell B-412 in AS-532 Cougar.

2.3 Število licenciranih pilotov s pooblastilom inštruktorja za tipe zrakoplovov z veččlansko posadko v Slovenski vojski

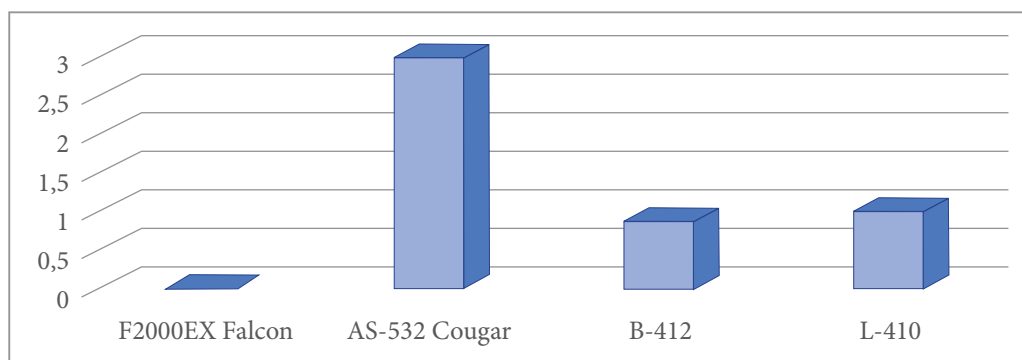
Kratek statistični pregled stanja števila licenciranega letalskega strokovnega osebja pokaže na osrednji problem prispevka. Iz preglednice vidimo, da je razmerje med številom plovil in številom licenciranih inštruktorjev za tip (angl. *type rating instructor* – TRI) izrazito v prid posadkam helikopterjev, pri čemer izstopa zlasti razmerje števila inštruktorjev za tip helikopterja Cougar, pri čemer so na vsako plovilo licencirani trije inštruktorji, medtem ko je razmerje med številom inštruktorjev in pilotov helikopterja 9 proti 15.

	Tip zrakoplova	Število plovil v uporabi SV	Število licenciranih pilotov	Število licenciranih inštruktorjev za tip (TRI)
1	Falcon 2000EX	1	5	0
2	L-410 UVP-E Turbolet	1	5	1
3	AS532 Cougar	3	15	9
4	B-412	8	25	7

Preglednica 1: Število licenciranih pilotov in inštruktorjev za tip zrakoplovov z veččlansko posadko v SV (vir: Vojaški letalski organ, 2023)



Slika 1: Razmerje med številom licenciranih inštruktorjev za tip in številom vseh pilotov glede na tip zrakoplova v SV (vir: Vojaški letalski organ, 2023)



Slika 2: Razmerje med številom licenciranih inštruktorjev za tip in številom vseh zrakoplovov glede na tip (vir: Vojaški letalski organ, 2023)

Pomemben razlog za razlike v razmerju med številom zrakoplovov in številom licenciranih inštruktorjev za tip so v tem, da se za helikopterja Bell B-412 in AS-532 Cougar v Letalski šoli SV že vrsto let izvaja usposabljanje za inštruktorje za tip z uporabo kadrovskih virov znotraj SV. Za B-412 se usposabljanje za inštruktorja izvaja že od leta 2009, medtem ko je za helikopter Cougar program veljaven od leta 2011 (Vojaški letalski organ).

2.4 Vloga in naloge inštruktorja za tip

V tem poglavju bomo opisali, kateri so administrativni pogoji, zahtevane kompetence in kakšne naloge opravlja imetnik potrdila inštruktorja za tip. Splošen opis in naloge inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX so navedeni v Poglavju 1.5.4 Dela D Priročnika za delovanje letala Falcon 2000EX. Osnovne naloge inštruktorja so:

1. Izvaja začetna, prehodna in osvežitvena usposabljanja članov posadk, ki se prešolajo na tip letala, oziroma opravljajo dodatna usposabljanja po predpisanih in odobrenih programih usposabljanja. Usposabljanja izvaja na letalu, simulatorju, ali pa v prostorih, ki so primerni in določeni za teoretični pouk.
2. Sodeluje pri oblikovanju in izpopolnjevanju operativnih postopkov in letalskih procedur, da bi se izboljšali varnost letenja, ekonomičnost letalskih operacij in udobje potnikov.
3. Skrbi, da je vedno na tekočem z novostmi, ki se nanašajo na letalske predpise, nove tehnologije in nadgradnje opreme na letalu, ki jih predlaga proizvajalec letala ali pa so posledica uvajanja plovnostno-operativnih zahtev pristojnih letalskih oblasti.
4. Vodji usposabljanja v ATO pomaga pri administrativnih postopkih.
5. Je promotor organizacijske kulture letalske organizacije, ki ji pripada.
6. Je avtonomen pri preverjanju in ocenjevanju letalskega kadra ter zavrača vsakršne neprimerne vplive od zunaj in znotraj letalske organizacije.

Inštruktor za tip je zveza med proizvajalcem letala in letalsko organizacijo, znotraj katere deluje, skrbi za ažurnost letalske dokumentacije, obenem pa lahko predstavlja enega od virov povratnih informacij za proizvajalca o izkušnjah iz rednih operacij.

2.5 Praktični pomen vloge inštruktorja za tip za sistem usposabljanja pilotov v Slovenski vojski

Iz opisanih zahtev in pogojev, ki jih mora izpolnjevati imetnik pooblastila inštruktorja za tip, vidimo, da pridobivanje in razpoložljivost lastnega visoko strokovnega kadra za letalsko organizacijo pomenita izredno povečanje prožnosti pri zagotavljanju prenosa znanja in izkušenj znotraj SV. Pomen lahko ocenimo z več vidikov:

Kadrovskega: zagotavljanje lastnih kadrovskih zmogljivosti je temelj neodvisnosti pri izvajanju poslanstva letalskih enot SV. Z zagotavljanjem lastnega letalskega strokovnega kadra SV strokovno raste in napreduje kot organizacija. Privilegiji potrdira inštruktorja za tip omogočajo ne samo usposabljanje pilotov, temveč tudi inštruktorjev letenja na določenih tipih zrakoplovov. Zmožnost usposabljanja lastnega letalskega kadra omogoča prenos znanja in izkušenj med različnimi

generacijami pilotov, s čimer preprečimo nastanek neenakomerne strokovne izpopolnjenosti letalskih posadk.

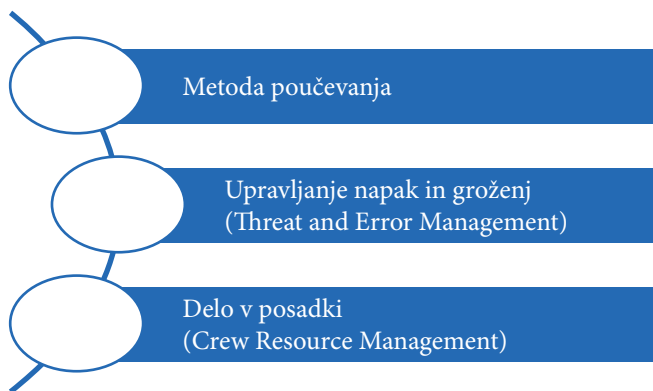
Administrativnega: Zaradi zelo širokega zakonodajnega okvira, ki pokriva področje licenciranja letalskega osebja, se z zagotavljanjem lastnega kadra izognemo dodatnim administrativnim postopkom pri preverjanju in potrjevanju ustreznosti zunanjih izvajalcev, ki za potrebe SV izvajajo letalska usposabljanja ali preverjanja.

Operativnega: Iz dolgoletnih izkušenj, pridobljenih v šolanju letalskega kadra, vidimo, da se občasno zgodi potreba po izrednih šolanjih, podaljševanjih ali obnovah licenc ipd. V teh primerih je takojšnja razpoložljivost ustrezno licenciranega osebja za izvedbo šolanj v sestavi SV zelo dobrodošla, saj se tako izognemo sklepanju izrednih ali dodatnih pogodb z zunanjimi izvajalci, kar ima ne samo finančne posledice, temveč je vprašanje možnost izvedbe zaradi nerazpoložljivosti kadra. Tako zagotavljamo večjo odzivnost in prožnost sistema pri opravljanju nalog in poslanstva letalskih enot.

Finančnega: Vidik iz prejšnje točke ima poleg operativnih tudi neposredne finančne posledice. Dodatne ali t. i. *ad hoc* pogodbe z zunanjimi izvajalci imajo praviloma zelo velike finančne posledice, zato sta razvoj in širitev lastnih kadrovskih zmogljivosti pomembna tudi z vidika finančnih učinkov.

2.6 Zahtevane kompetence inštruktorja za tip

Znanje in veščine, ki jih mora obvladati inštruktor za tip, ne odstopajo od splošnih zahtev za inštruktorje letenja. Izobraževalni poudarki pri oblikovanju programa usposabljanja se nanašajo na tri osnovna področja, ki so prikazana na sliki 3.



Slika 3: Izobraževalni poudarki pri oblikovanju programa usposabljanja (vir: AMC1 FCL.920)

2.7 Administrativni pogoji za pridobitev potrdila inštruktorja za tip

Uredba 1178/2011 predvideva, da mora kandidat za inštruktorja za tip za pristop k usposabljanju za pridobitev potrdila izpolnjevati ta pogoja:

- Biti mora imetnik licence CPL, MPL ali ATPL za ustrezne kategorije ali tip letala.
- Skupni nalet kot pilot na letalih z veččlansko posadko mora biti najmanj 1500 ur.

V dvanajstih mesecih pred začetkom usposabljanja mora kandidat opraviti vsaj trideset rutnih sektorjev, vključno z vzleti in pristanki, kot vodja posadke ali kopilot na letalu ustreznega tipa, od katerih je lahko največ petnajst sektorjev opravljenih na simulatorju za tip (Uredba EU 1178/2011 Easy Access Rules FCL.915.TRI).

2.8 Privilegiji potrdila inštruktorja za tip

Privilegiji, ki jih ima nosilec pooblastila inštruktorja za tip, so opisani v Poddelu J Uredbe EU 1178/2011. Povzeli bomo le tiste, ki se smiselno nanašajo na potrdilo inštruktorja za tip letala Falcon 2000/2000EX.¹ Privilegiji nosilca potrdila inštruktorja so usposabljanje in ocenjevanje kandidatov za te vsebine:

- a) podaljšanje in obnova pooblastila EIR ali IR, če ima inštruktor veljavno pooblastilo IR;
- b) izdaja potrdila inštruktorja za tip ali SFI, če ima inštruktor tri leta izkušenj v tej vlogi.

Na letalih v veččlansko posadko:

- c) izdaja, podaljšanje ali obnova ratingov za tip,
- d) usposabljanje na tečaju za delovanje v veččlanski posadki (MCC).

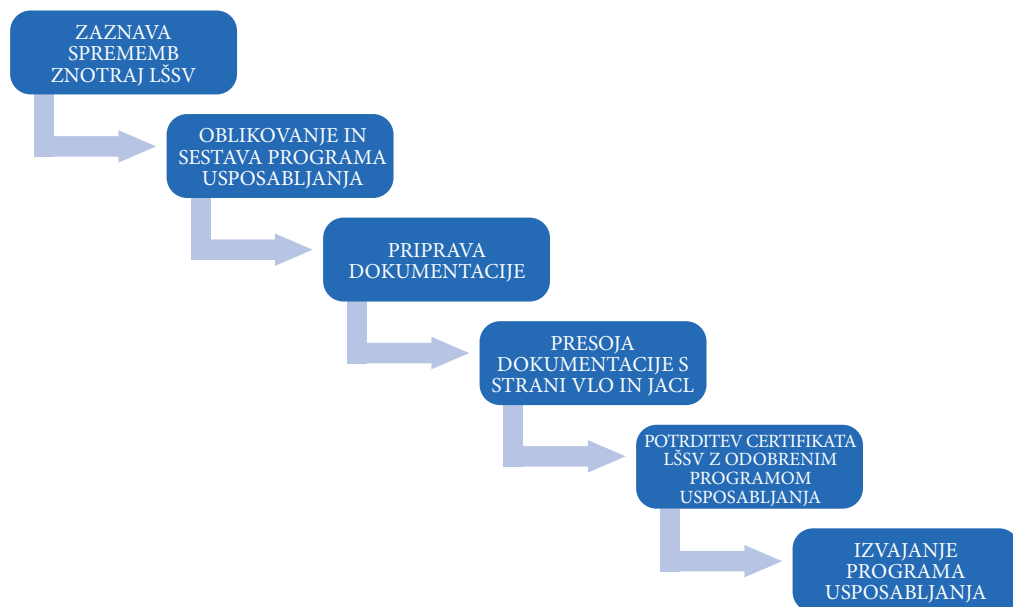
3 Pristop k uvedbi novega programa usposabljanja v Letalski šoli Slovenske vojske

Osrednja tema je proučitev možnosti pristopa uvedbe novega programa usposabljanja v sistemu Letalske šole SV. Osnovno vprašanje je torej, kateri je najprimernejši način oziroma ali je taka uvedba programa sploh mogoča. Na to

¹ Easy Access Rules for Aircrew (Regulation (EU) No 1178/2011) ANNEX I (Part-FCL) SUBPART J – INSTRUCTORS.

vprašanje bomo odgovorili v opisu postopka, ki je predstavljen v dokumentih Letalske šole. Osnovni vir in vodilo skozi postopek predstavlja Priročnik za upravljanje organizacije (Organisation's Management Manual – OMM), ki ga izdaja Letalska šola, potrjujeta pa Vojaški letalski organ in Javna agencija za civilno letalstvo (JACL). Priročnik za upravljanje odobrene organizacije za usposabljanje obsega upravljanje varnosti in upravljanje skladnosti ter vidike organizacije, kot so politika, procesi in odgovornosti (SI.ATO.002 Organisation's Management Manual, 2022). V njem so opisani procesi, ki se nanašajo na izvajanje poslanstva Letalske šole.

Vsak program usposabljanja, ki se na novo uvaja v Letalski šoli SV, se preizkusi v procesu, ki obsega več korakov. Osnovni namen procesa je presoja primernosti in izvedljivosti programa, predvsem pa vpliv na varnost letenja, ki ga ima tak program na celotno organizacijo. V naslednjih poglavjih bomo opisali postopek, ki ga Letalska šola izvede pri uvedbi novega programa, kot ga predpisuje OMM. Z uporabo metode analize bomo poskušali ugotoviti, ali obstajajo morebitni stvarni razlogi, ki bi lahko preprečili njegovo uspešno uvedbo in izvajanje v praksi. Na sliki 4 so prikazani posamezni koraki procesa, ki poteka znotraj sistema Letalske šole.



Slika 4: Proces spremembe oziroma revizije dokumentov organizacije pri uvedbi novega programa usposabljanja (vir: SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje organizacije, 2022)

3.1 Zaznava sprememb znotraj Letalske šole Slovenske vojske

Priročnik za upravljanje organizacije v poglavju 2-3 opisuje postopek predlaganja sprememb v delovanju Letalske šole oziroma poskuša določiti, kakšna stopnja prilagoditve delovanja bo potrebna, da se zagotovita varnost letenja in skladnost s predpisi. Za celoten postopek procesa spremembe organizacije lahko opazimo, da poteka po treh smereh in se lahko usklajuje sorazmerno istočasno.

Osnovne smeri oblikovanja spremembe so tri:

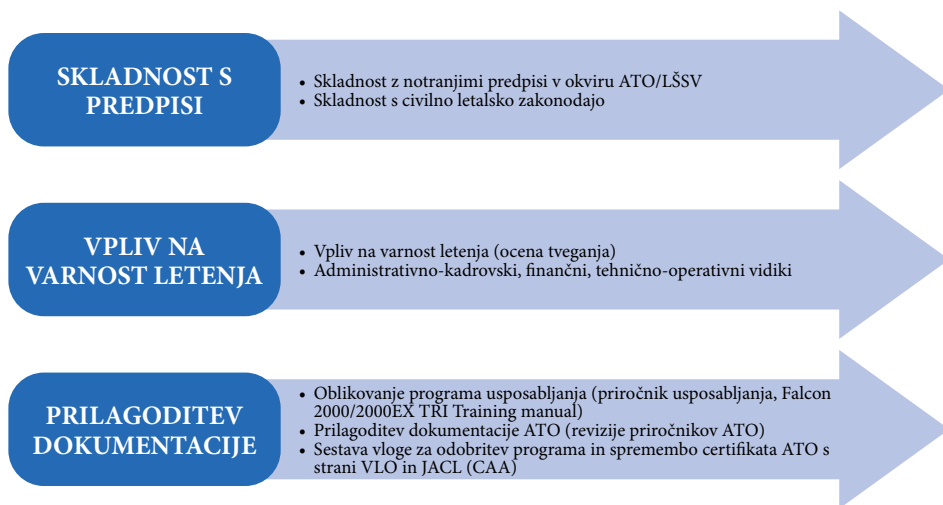
1. Skladnost: Preverjanje, ali je predlog skladen s predpisi.
2. Varnost letenja: Kako bodo predlagane spremembe in posledično potrebne prilagoditve na te spremembe vplivale na varno in učinkovito izvajanje letalskih operacij.
3. Prilagoditev dokumentacije.

Če pogledamo na splošno, lahko vsak pripadnik oziroma predstavnik enote v sestavi 15. polka vojaškega letalstva predlaga spremembe. Te spremembe se lahko nanašajo na vsako dodatno prilagoditve delovanja Letalske šole SV, ki ima neposreden ali posreden vpliv na delovanje organizacije. Med te spremembe lahko na splošno uvrstimo:

- zaznana neskladja zaradi novih ali spremenjenih veljavnih predpisov;
- korektivne ukrepe, ki jih predpišejo regulatorni nadzorni organi;
- preventivne ukrepe za izboljšanje letalske varnosti med usposabljanjem;
- predlagano uvedbo nove vrste oziroma novega programa usposabljanja;
- vključitev novega tipa zrakoplova ali simulatorja v proces usposabljanja;
- sklepanje pogodb z zunanjimi izvajalci (domačimi ali tujimi);
- spremembe imenovanj pooblaščenih oseb organizacije (vodstvenih delavcev, nosilcev funkcij);
- imenovanja letalskega strokovnega osebja, pripadnikov SV (inštruktorjev letenja, predavateljev teoretičnih vsebin);
- imenovanje in sklepanje pogodb z zunanjim strokovnim osebjem (inštruktorji, izpraševalci).

Če povzamemo, se lahko predlaga kakršna koli sprememba, ki po oceni posameznega pripadnika znotraj sistema ATO ustreza merilom za njeno proučitev in prilagoditev delovanja ATO. Na tej točki lahko poudarimo tudi pomen neformalnih izmenjav mnenj in opažanj, ki jih prispevajo vsi strokovni

delavci znotraj Letalske šole. Predlogi sprememb se podajo na za to namenjenem intranetnem obrazcu o zaznanih spremembah Letalske šole in se predajo vodji sistema za vzdrževanje skladnosti (angl. *compliance manager* – CM). Zaznane spremembe in predlogi, nastali v predhodnem obdobju, se obravnavajo na posvetu ATO. V našem primeru bi bil predlagatelj spremembe poveljnik 152. letalske eskadrilje 15. polka vojaškega letalstva, glede na to, da je letalo Falcon 2000EX v sestavi Letalsko-transportnega oddelka te eskadrilje.

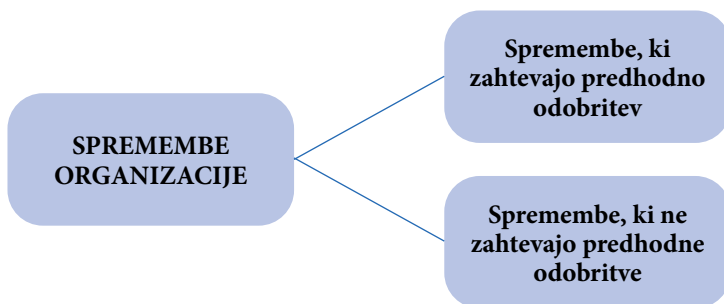


Slika 5: Proces obravnave predlaganih sprememb znotraj ATO (vir: SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje organizacije, 2022, Cerklje ob Krki)

3.2 Preverjanje skladnosti

Pred vsako spremembo mora ATO pridobiti soglasje oziroma odobritev Vojaškega letalskega organa in Javne agencije za civilno letalstvo (JACL oz. CAA). Vsebinski razlog za to je potreba po preverjanju, ali ima predlagana sprememba vpliv na vsebino in/ali pogoje za izdajo certifikata ATO, ki kot krovni dokument omogoča delovanje ATO v skladu s priročnikom za delovanje in drugimi predpisi. Oseba, ki je v ATO odgovorna za podajo ocene o skladnosti, je vodja sistema za vzdrževanje skladnosti (CM). Osnovno vprašanje pri obravnavanju predlagane ali zaznane spremembe je, ali ta vsebuje elemente, ki zahtevajo predhodno odobritev ali ne. Nabor teh elementov je na seznamu Priročnika za upravljanje organizacije.²

² Glej OMM, poglavje 2-4 SPREMEMBE ORGANIZACIJE.



Slika 6: Kategoriji sprememb v organizaciji (vir: SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje organizacije, 2022)

Razlika med prvim in drugim merilom je v tem, da se prilagoditve organizacije na spremembe, ki ne zahtevajo predhodne odobritve, izvedejo skozi postopke presoje znotraj Letalske šole. Po uspešno opravljeni notranji presoji se postopki uvedejo v operativno dokumentacijo in začnejo uresničevati. Obveščanje Vojaškega letalskega organa in Javne agencije za civilno letalstvo se lahko opravi naknadno. Spremembe, ki zahtevajo predhodno odobritev, pa morajo biti predstavljene regulatornim organom in odobrene, šele potem se lahko uvedejo v sistem organizacije in izvajajo v praksi. Priročnik za upravljanje organizacije predstavlja primer programa za pridobitev potrdila inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX opredeljuje kot spremembo, ki zahteva predhodno odobritev³. (OMM, 13). Vloga za odobritev spremembe mora biti poslana na Vojaški letalski organ in Javno agencijo za civilno letalstvo najmanj trideset dni pred predvidenim datumom veljavnosti programa (AMC1 ORA.GEN.130 Changes to organisations).

3.3 Vpliv na varnost letenja

Letalo Falcon 2000EX spada med kompleksna visokozmogljiva letala in veliko večino operacij izvaja v mednarodnem zračnem prostoru. Posledično je tudi usposabljanje letalskega kadra na tem letalu zahtevno in obsežno, saj predvideva uporabo zmogljivosti izven tistih, s katerimi Letalska šola trenutno razpolaga. Za primer letala Falcon lahko z gotovostjo trdimo, da bodo teoretična in praktična usposabljanja večinoma potekala v letalskih organizacijah v tujini. Usposabljanje za pridobitev potrdila inštruktorja za tipa letala Falcon bi se v sistemu Letalske šole izvajal po temeljiti presoji vpliva, ki bi ga uvedba takega usposabljanja imela na varnost letenja. Upravljanje sprememb (zunanjih ali notranjih), ki vplivajo na

³ Vsebovani v predpisih EASA: ORA.GEN.125, ORA.ATO.100 IN ORA.ATO.130.

letalsko varnost, je dokumentiran proces z namenom prepoznavanja nevarnosti. Zaznane nevarnosti se obravnavajo po načelu prepoznavanja nevarnosti, ocenijo se tveganja in določijo ukrepi za njihovo zmanjševanje. Organizacijske spremembe, ki imajo potencialni vpliv na letalsko varnost, so med drugim (SI. ATO.002. Priročnik za upravljanje letalske varnosti, Revizija 1.0, 2022):

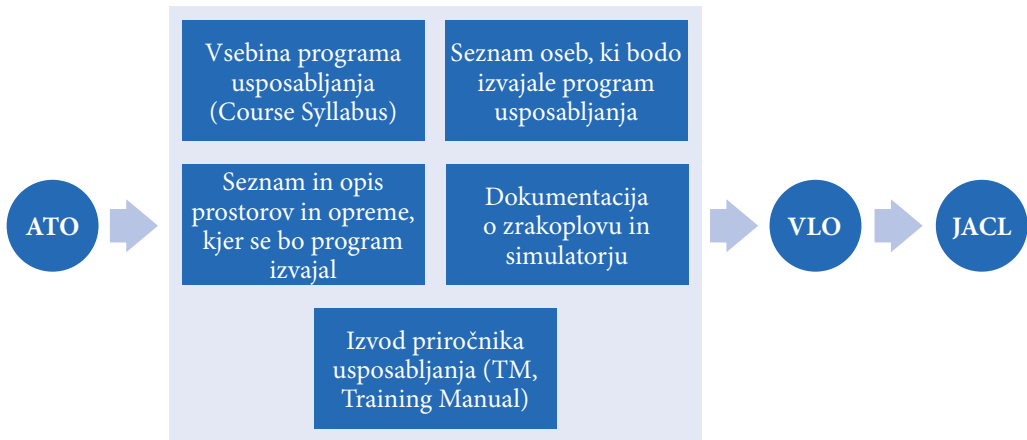
- spremembe predpisov,
- vodstvene spremembe,
- spremembe v lokacijah delovanja,
- združevanje ali zunanji najemi,
- ekonomske spremembe,
- dodatne ali spremenjene letalske naloge,
- dodatni tipi zrakoplovov,
- vključevanje zunanjih izvajalcev (glej tudi OMM, poglavje 8) in podobno.

3.4 Prilagoditev dokumentacije

ATO mora pridobiti odobritev Javne agencije za civilno letalstvo pred vsako spremembo, ki vpliva na vsebino ali pogoje izdaje certifikata ATO z njegovo priložo, ter spremembo odgovornega osebja (SI.ATO.002, OMM, 13). Postopek prilagoditve dokumentacije prav tako poteka po več medsebojno ločenih smereh oziroma različne postopke lahko izvajajo različne osebe znotraj sistema ATO. Konkretno za naš primer se predlog programa usposabljanja pripravi v obliki priročnika za usposabljanje (angl. *training manual* – TM), ki mora upoštevati predpise in priporočila. Predlog priročnika se preda vodji sistema za vzdrževanje skladnosti in SM v ATO v presojo glede na pristojnost. Po opravljeni notranji presoji skladnosti in oceni tveganja se pripravi vloga, ki se pošlje v pregled in odobritev na Vojaški letalski organ in Javno agencijo za civilno letalstvo.

Vloga mora vsebovati dokumente:

1. podroben opis vsebine programa usposabljanja (angl. *course syllabus*);
2. seznam oseb, ki bodo izvajale program usposabljanja, vključno z navedbo njihovih strokovnih kompetenc in operativnih izkušenj;
3. seznam in opis prostorov in opreme, kjer se bo program izvajal;
4. dokumentacija o zrakoplovu in simulatorju, ki se bo uporabljal pri praktičnem delu programa;
5. izvod priročnika usposabljanja.



Slika 7: Vsebina vloge, ki jo ATO posreduje v Vojaški letalski organ in Javno agencijo za civilno letalstvo (vir: Civil Aviation Authority, Standards Document 43, version 05: Instructions and Procedures for Type Rating Instructor (Aeroplane), Synthetic Flight Instructor (Aeroplane) and Type Rating Instructor (High Performance Complex Aeroplane) Course Providers, 2012)

Vlogo za potrditev spremembe je treba poslati po pošti vsaj trideset dni oziroma za odobritev odgovorne osebe vsaj deset dni pred njeno nameravano uveljavitvijo. Agencija po prejemu dokumentacije določi datum in kraj izvedbe začetnega posveta s predstavniki ATO, da pregledajo prostore in opremo. Lahko se opravi tudi praktično preverjanje preizkusnega izvajanja določenega dela programa.

3.5 Sklepanje pogodb z zunanjimi izvajalci

Pri uvedbi nove vrste usposabljanja na novem tipu zrakoplova, kot je to v našem primeru, so potrebne dodatne prilagoditve dokumentacije ATO. Če usposabljanje poteka z vključitvijo zunanjih pogodbenih izvajalcev, mora ATO v okviru lastnega sistema skladnosti in letalske varnosti preveriti ustreznost in primernost izvajalca, ki ga predlaga pobudnik usposabljanja. Merila ustreznosti so:

- a) Skladnost s predpisi in zakonodajo; ali so osebe ali organizacije, ki bodo izvajale usposabljanje po pogodbi, ustrezno licencirane, kakšne so njihove izkušnje z izvajanjem takih šolanj, ustreznost in skladnost operativne dokumentacije organizacije.
- b) Skladnost s sistemom ATO; ali operativna dokumentacija in certifikat ATO omogočata uvedbo oz. vključitev pogodbenih izvajalcev in kakšen je postopek za njihovo vključitev v sistem ATO.

- c) Tehnični; če se usposabljanje izvaja na simulatorjih ali letalih, zunaj sistema ATO, je treba pridobiti potrdila o ustreznosti (certifikat o registraciji, tehnični brezhibnosti, zavarovanju).
- d) Merila letalske varnosti; kako bo vključitev pogodbenega izvajalca vplivala na letalsko varnost v okviru delovanja ATO, izdelati je treba oceno tveganja.

Obseg dejavnosti tretjih oseb je predmet odobritve ATO, če jih izvaja drug ponudnik ali podjetje, ki deluje v skladu s pogoji odobritve ATO. Končno odgovornost za opravljeno pogodbeno storitev ima odobrena organizacija za usposabljanje (SI.ATO.002.OMM, 38). Pogodba se sklepa v več korakih:

1. Opredelitev potreb in zahtev: Določiti izdelek, storitev, dejavnost ali nalogo, ki jo je treba skleniti. Merila za varnost letalskih standardov in kakovosti. Določitev proračuna in zgornje meje stroškov.
2. Ponudba: Zahtevati ponudbo, vključno z dokazili o certifikatih, diplomah, vladnih dovoljenjih, pooblastilih in odobritvah.
3. Vrednotenje – evalvacija: Preveriti, ali ima izvajalec zahtevana potrdila, diplome, vladna dovoljenja, pooblastila in dovoljenja. Preveriti ustreznost objektov in opreme ter razpoložljivost virov.
4. Vpliv na varnost: Odločitev o izvedbi ocene tveganja.
5. Pregled skladnosti: Odločitev, ali je potrebna podrobna presoja. Vzpostavitev kontrolnega seznama za presojo zadevnega izvajalca.
6. Odločitev in zaključek: Odločitev o primernosti, ustreznosti in sprejemljivosti.
7. Sestava pogodbe: Izdaja pogodbe.
8. Pregled pogodbe: Ocena pogodbe, preveriti, ali je pogodbeni dejavnost, izdelek ali storitev jasno opredeljena. Preveriti stroške.
9. Podpis pogodbe: Pogodbo v imenu ATO podpiše odgovorni poslovodni delavec (AM).

Pripadniki SV se na redna in izredna usposabljanja na simulatorju napotujejo v skladu s pogodbo št. 4300-88/2022-1 z dne 8. 3. 2022, sklenjeno med Ministrstvom za obrambo in Falcon Training Centrom (FTC) v Parizu, ki deluje pod okriljem korporacije Flight Safety International. Pogodba v 3. členu omogoča izvedbo tudi drugih vrst usposabljanj, če ga FTC lahko izvaja in če cena usposabljanja ne presega pogodbene vsote. Pri programu inštruktorja za tip letala Falcon smo pri FTC preverili možnost dveh delov izvedbe programa:

- Izvedba simulatorskega dela praktičnega usposabljanja po zahtevanih vsebinah in pod vodstvom ustrezno licenciranega osebja (TRI-E/SFI/TKI).
- Izvedba praktičnega dela usposabljanja na letalu Falcon pod vodstvom inštruktorja za tip (TRI/TRE).



Slika 8: Dokumentacija, ki jo je treba pridobiti pred vključitvijo simulatorja letenja v sistem odobrene organizacije za usposabljanje (ATO)

Predstavniki FTC je omenil možnost vključitve kadra iz sestave FTC oziroma uporabe simulatorja v okviru ločene pogodbe, sklenjene med Letalsko šolo SV kot odobreno organizacijo in FTC kot ATO, ki izvaja simulatorsko usposabljanje. Vključitev strokovnega osebja (TRI/TRE) je predvidena kot pogodba med posameznikom (angl. *free lance contract*) in Letalsko šolo SV kot ATO. Taka ureditev je predmet notranje presoje v okviru Letalske šole in odobritve Vojaškega letalskega organa ter Javne agencije za civilno letalstvo.

4 Postopek certifikacije programa usposabljanja pri Javni agenciji za civilno letalstvo RS

Postopek certifikacije programa usposabljanja poteka v več zaporednih korakih. Javna agencija za civilno letalstvo se med postopkom prepriča, da so predvidene spremembe, ki jih predlaga ATO, skladne z zakonodajo. Predvsem se mora v postopku certifikacije programa prepričati, da ga je v praksi sploh mogoče izvajati kadrovsko, tehnično, finančno in operativno. Trije osnovni koraki postopka certifikacije so prikazani na sliki 9.

Pripravljena vloga s prilogami se pošlje v Vojaški letalski organ, ki program pregleda in predlaga morebitne dopolnitve ali spremembe. Če pripomb na vsebino programa ni, se vloga pošlje na Javno agencijo za civilno letalstvo. Presoja



Slika 9: Postopek certifikacije programa usposabljanja pri Javni agenciji za civilno letalstvo RS

izvedljivosti usposabljanja poteka po postopku, ki je naveden na kontrolnem seznamu (Kontrolni seznam za presojo priročnika za usposabljanje, FCL.CHK-58, Verzija 3, JACL, 2021). Če se med preverjanjem programa pokaže, da ni odstopanj glede predpisanih parametrov, se izda certifikat za izvajanje programa usposabljanja. Agencija z dopisom obvesti ATO o izdaji certifikata. Po prejemu obvestila o izdaji certifikata se zaznamba in vsi podatki o spremenjeni vsebini vnesejo v evidenčni karton ATO in program usposabljanja se lahko opravlja od potrjenega dne veljavnosti. Veljavnost certifikata programa usposabljanja inštruktorjev za tip je neomejena oziroma je predmet spremljanja skladnosti v okviru sistema ATO.

5 Spremljanje in nadzor izvajanja programa usposabljanja

Bistvo zagotavljanja varnosti, skladnosti in kontinuitete pri izvajanju programa usposabljanja sta redno spremljanje in verifikacija vseh vidikov izvajanja programa.



Slika 10: Spremljanje in nadzor izvajanja programa usposabljanja odobrene organizacije za usposabljanje (ATO)

5.1 Izvajanje notranje presoje

Notranja presoja izvajanja programov usposabljanja v okviru ATO poteka v obliki stalnega spremljanja vseh elementov sistema ATO. Priročnik za upravljanje organizacije ATO v poglavju 5 Sistem vzdrževanja skladnosti in v poglavju 8 Sklepanje pogodb opredeljuje načine in vsebino spremljanja vseh aktivnosti v Letalski šoli in pri pogodbenih izvajalcih.

5.2 Zunanji nadzori

Zunanje nadzore izvajanja programa usposabljanja opravljata Vojaški letalski organ in Javna agencija za civilno letalstvo v okviru rednih in izrednih inšpekcij ali nadzorov, ki so praviloma najavljeni vnaprej, lahko pa so tudi nenajavljeni.

6 Presoja izvedljivosti uvedbe programa usposabljanja v okviru zmogljivosti Letalske šole

Pri presoji izvedljivosti programa usposabljanja v okviru Letalske šole smo upoštevali tri osnovna merila: zakonodajno, varnostno in organizacijsko-kadrovsko.

6.1 Zakonodajno merilo

Zakonodajno merilo določa, ali trenutni organizacijski ustroj Letalske šole omogoča vzpostavitev novega programa usposabljanja in uvedbo novega letala. Ugotovljena dejstva, ki govorijo v prid možnosti vzpostavitve programa znotraj šole, so:

- Letalska šola je po svojem pravnem statusu odobrena organizacija za usposabljanje, in zato lahko v okviru svojih kompetenc in potreb predlaga uvedbo novega programa usposabljanja. Operativna dokumentacija šole predvideva postopke, ki jih je v okviru procesa prilagoditve organizacije treba izvesti za vzpostavitev programa usposabljanja v skladu s civilnimi predpisi.
- Letalska šola že izvaja programe za pridobitev potrdila inštruktorja za tip zrakoplovov, ki so po kategoriji primerljivi z letalom Falcon (kompleksni zrakoplovi z veččlansko posadko).
- Sistem vzdrževanja in vodenja stalne plovnosti letala Falcon 2000EX je v skladu z določili OMM.

- Trenutni pogodbeni izvajalec praktičnega usposabljanja, ki bi izvajal praktični del programa na simulatorju, ustreza vsem administrativno-tehničnim merilom.
- Pogodbeno strokovno osebje, ki je v preteklosti že izvajalo določene dele praktičnega usposabljanja na letalu Falcon, je ustrezalo vsem zahtevam glede strokovnih kompetenc in operativnih izkušenj.

Pri proučitvi operativne dokumentacije⁴ in razgovorih z vodilnimi, ki so v Letalski šoli odgovorni za skladnost in letalsko varnost, smo sklenili, da načeloma ni večjih zakonodajnih ovir, ki bi onemogočale uvedbo programa usposabljanja za pridobitev potrdila inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX. Potrebni bi bili sicer precejšnji prilagoditev in sprememba operativne dokumentacije, ki je po določitih zakonodaje predmet proučitve in odobritve Vojaškega letalskega organa in Javne agencije za civilno letalstvo, kar bi bil za trenutne kadrovske zmogljivosti Letalske šole dodaten napor.

6.2 Merilo letalske varnosti

Merilo letalske varnosti opredeljuje stopnjo tveganja za zmanjšanje ravni letalske varnosti oziroma verjetnosti pojava neželenih dogodkov, ki so posledica izvajanja novega programa usposabljanja in uvedbe novega tipa kompleksnega zrakoplova v sistem ATO. Ugotavljanje tveganj za letalsko varnost se po določitih SMM opira na določila 8. poglavja OMM. Dejanska ocena tveganja zaradi uvedbe novega programa usposabljanja v okviru Letalske šole ni bila opravljena, je bil pa na to temo opravljen razgovor z vodjo sistema za letalsko varnost v ATO. Glavni dejavniki tveganja, ki bi ob uvedbi programa usposabljanja inštruktorjev za tip letala Falcon 2000EX lahko vplivali na letalsko varnost, so:

- Pomanjkljiva izkušnost zunanjih pogodbenih izvajalcev oziroma premajhno število kandidatov, ki se usposabljaajo, kar bi pomenilo pomanjkanje kontinuitete in kakovosti izvedbe programa. Posledica tega bi bila nezadovoljiva raven prenosa znanj in veščin. Dolgoročno ne bi bil dosežen osnovni namen uvedbe programa.
- Morebitna preobremenjenost izvajalcev in kandidatov na usposabljanju.

⁴ Pri tem mislimo predvsem na dokumente, ki predpisujejo postopke in zahteve za delovanje posameznih delov letalske organizacije 15. polka vojaškega letalstva in Letalske šole SV. Osnovni viri proučevanja izpolnjevanja zahtev glede skladnosti, letalske varnosti in administrativnih zahtev so bili: SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje letalske varnosti (SMM, Aviation Safety Management Manual), Revizija 1.0, 25. 11. 2022 9., SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje organizacije, Revizija 0, 2. 10. 2022, F2000EX Operations Manual, Part-A, 15. PVL, september 2015 in 15., F2000EX Operations Manual, Part-D, 15. PVL, september 2015.

Ob upoštevanju obravnavanih dejavnikov in predpostavki, da se proces izvede v skladu z zahtevami zakonodaje in operativne dokumentacije ATO, uvedba programa usposabljanja in letala Falcon 2000EX v sistem ATO ne pomeni prevelikega negativnega odstopanja v smeri zmanjševanja letalske varnosti.

6.3 Organizacijsko-kadrovsko merilo

Iz razgovora z vodjema sistema skladnosti in letalske varnosti v ATO lahko ugotovimo, da so zanje trenutno največji izziv kadrovske in organizacijske zahteve, ki jih prinese uvedba dodatnega programa. Poudarimo lahko več dejavnikov:

- Prvi dejavnik je izvajanje potrjenih programov usposabljanja v sistemu ATO, ki je pravno zelo strogo regulirana dejavnost (civilni in vojaški predpisi) in zato zahteva široko organizacijsko ter kadrovsko angažiranost osebja Letalske šole. Ob upoštevanju dejstva, da praktično vsi pripadniki stalne sestave šole opravljajo več funkcij in vlog (inštruktorji letenja, predavatelji teoretičnih vsebin, odgovorni delavci v sistemu ATO, administrativni delavci), vidimo, da obstaja zgornja meja izvedljivosti uvedbe novih programov. Omejitve so povezane z dodatnim prevzemanjem nalog skrbnika vsakega od programov.
- Drugi dejavnik je časovna omejenost izvedbe programa zaradi razpoložljivosti pogodbenih inštruktorjev in simulatorja letenja. Obstaja velika verjetnost, da se praktični del programa ne bi mogel izvesti v enem kosu, temveč bi ga bilo treba izvajati po delih. To pomeni zmanjšanje učinkovitosti usposabljanja zaradi prekinitev, ki imajo v didaktično-izobraževalnem smislu negativen vpliv na učinkovitost in kakovost usposabljanja.
- Tretji dejavnik je dejstvo, da v sestavi SV obstaja le eno letalo tipa Falcon 2000EX. To pomeni, da je izvedba celotnega programa letalskih vaj odvisna od omejene razpoložljivosti letala zaradi opravljanja rednih nalog za naročnike, rednih in izrednih vzdrževalnih del ter nadgradenj opreme in sistemov na letalu, ki bodo potekale v prihajajočem obdobju.
- S finančnega vidika lahko sklepamo, da oblikovanje in certifikacija programa usposabljanja nimata večjih finančnih posledic, saj se postopki izvedejo z vključitvijo kadrovskih virov znotraj SV. Izvedba programa se načrtuje v letnem načrtu dela 15. polka vojaškega letalstva. Največji del dodatnih stroškov je povezan s sklepanjem pogodbe z organizacijo, ki izvaja usposabljanja po predvidenih vsebinah na ustrezno certificiranem

simulatorju. Drugi del stroškov pa je vključitev TRI/TRE, ki bi izvajal teoretični del programa oziroma praktični del na letalu. Dejanska višina stroškov bi bila znana ob postopku sklepanja pogodb z zunanjimi izvajalci.

Ob upoštevanju naštetih dejavnikov je izvedba programa v predvideni obliki mogoča le ob vključitvi dodatnega osebja v sistem ATO, ki bi prevzelo del nalog in odgovornosti glede oblikovanja, procesa uvajanja, vodenja in načrtovanja programa. Izvajanje programa mora biti skrbno načrtovano in usklajeno z opravljanjem rednih nalog in vzdrževanjem letala. Načrtovanje izvedbe ima tudi finančne posledice, ki jih je treba predvidevati.

7 Sklep

V prispevku smo poskušali raziskati, kakšne so možnosti uvedbe, certifikacije in izvajanja programa usposabljanja z uporabo razpoložljivih zmogljivosti v okviru SV. Predstavili smo vsebinske razloge in prednosti za uvedbo programa tega usposabljanja za SV kot organizacijo v celoti. Opravljena sta bila analiza in kadrovske razreze trenutnega stanja licenciranja članov letalskih posadk glede na tip zrakoplova, ki ga uporablja SV. Na podlagi analize stanja licenciranja smo izpostavili neenakomernost v številu licenciranih inštruktorjev za tip in poudarili možnost rešitve problema tako, da se v sistem ATO, ki ga v sestavi SV izvaja Letalska šola, uvede ustrezen program usposabljanja, ki ga potrdi Vojaški letalski organ in verificira Javna agencija za civilno letalstvo. V okviru raziskave smo opravili intervjuja z glavnima strokovnima delavcema v ATO: vodjo sistema skladnosti in vodjo sistema za letalsko varnost, ki sta strokovno ocenila smotrnost uvedbe programa usposabljanja. Z analizo zakonodaje EASA in ob upoštevanju operativne dokumentacije ATO in 152. letalske eskadrilje smo predstavili pogoje in zahteve za inštruktorje za tip ter kako bi začeli uvedbo, oblikovanje vsebine in postopek verifikacije programa usposabljanja pred pristojnimi vojaškimi in civilnimi organi. Ugotovili smo, da za uvedbo programa usposabljanja za pridobitev potrdila za inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX ne obstajajo pravni zadržki, s čimer potrjujemo tezo.

S podrobnim analiziranjem kadrovske zmogljivosti znotraj ATO in ob upoštevanju dejstva, da v SV obstaja samo eno letalo tipa Falcon 2000EX, pa so se pokazali omejitve in zadržki glede izvedljivosti programa v praksi. Razlogi za zadržke so predvsem v kadrovske preobremenjenosti pripadnikov Letalske šole, zaradi česar bi bilo za uvedbo programa v predvideni obliki v delo ATO treba vključiti dodatne kadrovske zmogljivosti. Izziv bi lahko predstavljalo zagotavljanje

kontinuirane izvedbe programa usposabljanja na eni in nerazpoložljivost pogodbenih izvajalcev in/ali letala na drugi strani. Kot rešitev tega izziva smo predlagali koordiniranost načrtovanja usposabljanja z načrtovanjem rednih nalog in rednega vzdrževanja. Letalo Falcon opravlja zelo pomembno vlogo pri zagotavljanju zmogljivosti letalske mobilnosti za potrebe državnih organov, SV in drugih uporabnikov. Uporabljalo se bo še vsaj dvajset let, pri tem pa poudarjamo, da je pri zagotavljanju letalskih prevozov zaradi svojih zmogljivosti in tehničnih lastnosti nenadomestljivo. Na vprašanja glede smotrnosti uvedbe programa usposabljanja je mogoče ustrezno odgovoriti s čim večjim usklajevanjem in ob največji mogoči vključitvi dodatnih kadrovske zmogljivosti, pri čemer so finančni učinki takega pristopa nezanemarljivi.

S tehničnega in kadrovskega vidika zavračanje sodelovanja z zunanjimi sodelavci ni smotno, saj njihovo vključevanje v usposabljanje prinese dragocen pogled s strani, ki ni obremenjen z naravo nalog, ki jih opravlja SV. Osnovno vodilo tematike prispevka je bilo zgolj obravnavo segmenta usposabljanja inštruktorja za tip, ki je ozek del izobraževalnega procesa letalskega kadra. Predstavljena sta bila proces vzpostavitve programa usposabljanja in postopek njegove potrditve pred pristojnimi organi. To bo zelo pomembno vodilo oblikovalcem programa, če bo do njegove realizacije prišlo v prihodnosti, saj je v prispevku že postavljeno osnovno ogrodje, na katero se predpisane vsebine samo še postavijo in se tako program lahko v zelo kratkem času oblikuje. Opisani so proces presoje in posamezni koraki, ki bodo potekali znotraj sistema ATO in SV ob morebitni odločitvi za uvedbo programa v okviru ATO. Omeniti pa moramo, da smo v prispevku predstavili tudi tiste dejavnike, ki bi lahko slabo vplivali na uvedbo programa. Vsi pomisleki so bili pretehtani z različnih vidikov, prav tako pa so bila podana nekatera priporočila, kako se spoprijeti z vsemi ovirami.

Prispevek predstavlja tudi avtorjeva razmišljanja o tem, da se morajo čim bolj izkoriščati motiviranost pripadnikov in razpoložljive zmogljivosti znotraj SV. Pomemben vidik takega načina je zmanjšanje odvisnosti od tujih pogodbenih izvajalcev, ki praviloma ne poznajo operativnega okolja, predvsem pa je njihovo vključevanje v usposabljanje kratkotrajne narave. Usposabljanje inštruktorja za tip letala Falcon 2000EX je prvi in osnovni korak k zagotavljanju lastnega kadra, ki bi lahko popolnoma prenašal znanje in izkušnje med proizvajalcem letala, regulatornimi organi/pravnim okoljem, letalsko organizacijo in posameznikom. Tako se lahko zagotavlja strokovna rast SV kot letalske organizacije in omogoča prenos znanj ter izkušenj med generacijami pilotov. Posledično se utrjuje zaupanje pripadnikov SV v lastne zmogljivosti in večata njihova samozavest ter motiviranost

za nadaljnje izpopolnjevanje. To pa je na koncu izjemno pomembno za varno in učinkovito opravljanje letalskih nalog ter povečanje ugleda SV kot organizacije, ki si prizadeva zaposlovati visoko strokoven in vrhunsko usposobljen kader.

8 Literatura in viri

1. Zakon o obrambi (ZObr). *Uradni list RS*, št. 103/04 – uradno prečiščeno besedilo 1.
2. Zakon o letalstvu. *Uradni list RS*, št. 81/2010.
3. *Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu z dne 3. novembra 2011.*
4. *Easy Access Rules for Flight Crew Licencing (Part-FCL).*
5. *Uredba (EU) št. 1178/2011*, del FCL in del ORA.
6. *Uredba (EU) št. 290/2012 o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu.*
7. *Priročnik za delovanje Letalske šole SV. Revizija 5*, 19. 9. 2019.
8. *Operativni priročnik Letalskih enot SV. Revizija 4*, 10. 5. 2012.
9. *SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje organizacije. Revizija 0*, 2. 10. 2022.
10. *SI.ATO.002 Priročnik za upravljanje letalske varnosti (SMM, Aviation Safety Management Manual). Revizija 1.0*, 25. 11. 2022.
11. *Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov. Uradni list RS*, št. 82/09.
12. *Pravilnik o licenciranju članov posadk vojaških zrakoplovov. Uradni list RS*, št. 113/2022.
13. *Kontrolni seznam za presojo priročnika za usposabljanje, FCL.CHK-58. 2021. Verzija 3. Ljubljana: JACL.*
14. *Instructions and Procedures for Type Rating Instructor (Aeroplane), Synthetic Flight Instructor (Aeroplane) and Type Rating Instructor (High Performance Complex Aeroplane) Course Providers, Standards Document 43, version 05: Civil Aviation Authority, 2012.*
15. *F2000EX Operations Manual, Part-A*, 15. PVL, 2015.
16. *F2000EX Operations Manual, Part-D*, 15. PVL, 2015.