

Intervju s stevardom – Goran Puljić

Aleksander ČIČEROV

Prijazno nas pozdravijo ob vstopu in prijazno se poslovijo od nas, ko zapuščamo letalo. Uganili ste. Tokrat se bomo pogovarjali s stevardom. Veliko sem službeno potoval z letali. Ne samo, da me je zanimalo, kaj se dogaja z letalom, opazoval sem stevardese in stevarde in se spraševal, kako živijo, kako so se izučili svojega poklica. Jih je kdaj strah? Kaj morajo znati, da lahko opravljajo poklic nad oblaki, pa tudi spodaj? Kdaj končajo kariero, imajo družino, se izpopolnjujejo in napredujejo po lestvici uspešnosti? Kako letenje vpliva na njihovo zdravje? Ko zapustimo letalo, se včasih spomnimo lepega nasmeha, elegantne uniforme. Kaj pa ostane v spominu stevardesam in stevardom? Včasih so imeli poklici, povezani z letali, precejšen pridih romantičnosti in zaželenosti. Tega je zdaj manj, vendar je delo na nekaj tisoč metrih način življenja.¹ Ali je res tako, nam bo odgovoril naš sogovornik.

Ventil: Pravi, da stevardese in stevarde privlačita čar letenja in delo z ljudmi. Je bilo tudi pri vas tako?

Goran Puljić: Vsekakor. Morda celo najprej veselje do dela z ljudmi, ki mu je sledila očaranost nad letenjem. Oboje traja še zdaj, po štirinajstih letih. Ko med serviranjem potnikom na jutranjem letu pogledam skozi okna in vzide sonce nad oblaki, si mislim, da imam »pisarno« z najlepšim razgledom na svetu.

Ventil: Vse se je nekje začelo. Je bilo to intervju? Kakšne pogoje je bilo treba izpolnjevati? Je res, da je dobiti službo stevardese (statistično) približno tako težko, kot se je vpisati na univerzo Harvard? Kdaj je nekdo zrel za stevardeso, stevarda? Laično gledano je lik stevardese navadno povezan z lepoto. Je to kriterij pri izbiri ali gre za kaj drugega? Kaj je tisto, kar prevlada?

Goran Puljić: Začelo se je z razpisom v časopisu Delo. Ko sem videl oglas, v katerem so vabili študente k sodelovanju za opravljanje sezonskega dela stevarda oziroma stevardese, sem takoj vedel, da je to nekaj zame. Moje predstave so bile seveda nekoliko idealizirane, ampak občutek prve vožnje na uvodni sestanek na Brnik mi bo za vedno ostal v spominu kot vstop v odraslo obdobje. Naj omenim, da je takrat sodelovalo pri izboru preko dvesto kandidatov, od nekaj čez trideset

izbranih pa nas je v prvem poskusu uspešno opravilo izpite zgolj približno petnajst. Ne vem sicer, če je primerjava z vpisom na univerzo Harvard upravičena, je pa dejstvo, da gre za poklic, ki zahteva kar precej odrekovanja, in prav je, da letalska družba to izpostavi že na začetku tako v razpisu, med samim izborom kandidat in kandidatov in tudi med šolanjem, med katerim kljub temu še vedno prihaja do osipa. Nekaterim študij ni omogočal prisotnosti na obveznem izobraževanju, ki ga je nemogoče opraviti brez lastne prisotnosti, drugi so morda imeli nerealna pričakovanja. Spominjam se, da me je na enem izmed intervjujev inštruktorica, ki je bila del jezikovne komisije za angleški jezik, vprašala, kaj pričakujem od te izkušnje. Moj študentski odgovor je bil: »Hard work and good money!« Letalska industrija gre vsekakor v to smer, kjer je malo posluha za nostalgijo glamuroznih časov, ko je bila stevardesa ne le zgolj simbol lepote ali bolje rečeno elegance, ampak v prvi vrsti tudi gostiteljica, ki je naredila pot prijaznejšo in potovanje z letalom pomagala spremeniti v ekskluzivno doživetje za potnika. Tudi sam občasno sodelujem pri izborih naših novih kolegic in kole-

gov in sprenevedal bi se, če bi rekel, da je atraktivni videz nekaj, česar ne opazimo. Prednost imajo kljub temu kandidati in kandidatke, ki pokažejo znanje jezikov, ki ustrezajo vsem razpisanim kriterijem in premorejo osebno urejenost, ki presega lep videz, ki so komunikativni, artikulirani, samozavestni, željni novih izkušenj, prilagodljivi in imajo občutek za delo z ljudmi v timu. Pri videzu pa po drugi strani lahko veliko naravnih (ne)danosti kompenziramo tudi z brezhibno urejenostjo. Pri tem zna biti naš inštruktorski kolegij nepopustljiv in prav je tako. Faktor X pri izbiri je po mojem mnenju vsekakor to, ali si nekoga predstavljamo v naši uniformi, pa ne le vizualno, je to kolega oziroma kolegica, s katerima bom lahko uspešno preživel res naporen delovni dan in se bosta znala tudi v nepredvidljivih okoliščinah pravilno odzvati. Neka osebna zrelost torej, ki jo baje moški dosežemo nekoliko kasneje.

Ventil: Kako poteka začetno usposabljanje? S katerimi temami se srečujete pri usposabljanju? Kako se izpopolnjujete?

Goran Puljić: Začetno usposabljanje, oziroma 'Cabin Crew Ini-

1. Ali res? Samo za pokušino si oglejmo vabilo v vrste Qatarairwaysa: »Vam ustreza vznemirljiva, svetovljanska in neobdavčena kariera? Pridruži se nam in uživaj v neobdavčenih dohodkih, ki vključujejo nastanitev, dohodke in prevoz na delo ...« Dnevnik, 4. november 2017. Lepa dekleta, uniforme, značilna barva oglasa (nežno rjava) in geslo: »Going Places Together.« Le kdo ne bi šel?



Goran Puljić v kabini letala (GP osebni arhiv)

tial Course' je enako v vseh državah, članicah Evropske unije, sledi mu tečaj operaterja oz. letalskega prevoznika, na katerem spozna kandidat tipe letal, ki jih prevoznik uporablja 'Cabin Crew Aircraft Type Specific Training and Operator Conversion Training'. Na tečaju začetnega usposabljanja se kandidati seznanijo s splošnim teoretičnim znanjem o letalstvu in letalskih predpisih, s strokovnim angleškim besediščem, poučijo se o pomembnosti človeških dejavnikov, ki vplivajo na kakovostno skupinsko delo, o skrbi za varnost potnikov in spoznajo splošne varnostne ukrepe v letalstvu. Seznanijo se z osnovami prve pomoči, z vrstami nevarnih snovi, se usposobijo za gašenje požara, naučijo se ukrepati ob dimu v potniški kabini in spoznajo metode preživetja v različnih okoliščinah. Preizkusijo se tudi v reševanju iz vode ob zasilnem pristanku na vodi. Po opravljenem tečaju začetnega usposabljanja in izpitih pridobi kandidat potrdilo z nazivom 'Cabin Crew Attestation', ki ga izda Javna agencija za civilno

letalstvo. Ta dokument omogoča nosilcu, da zaprosi za zaposlitev pri kateri koli evropski letalski družbi. Potrdilo člana kabinskega osebja za tip letala A320 in CRJ pa kandidat pridobi po uspešno opravljenem Tečaju letalskega prevoznika Adrie Airways. Teoretičnemu šolanju sledi, po uspešno opravljenih pisnih in ustnih izpitih seveda, še praktično šolanje na letalu, kjer pa je kandidat že sestavni del posadke, a delo opravlja pod nadzorom inštruktorja. Po opravljenih šolskih letih sledi še izpitni let, kjer se ocenjujejo kandidatovo delo, urejenost, prijaznost do potnikov, kolegialnost, predvsem pa znanje, ki je pravzaprav vstopnica za naša letala v uniformi podjetja. Ostale podrobnosti včasih potrebujejo nekaj dlje časa, kot se spominjam svojih začetkov.

Ventil: Ličenje je prav gotovo posebno poglavje vašega učenja. Uporabljanje pudra, rdečega ličila za ustnice, senčila ali barvic za oči pričarajo večjo samozavest, urejenost, nekaj, kar potniki radi vidijo. Kakšni standardi veljajo pri tem?

Goran Puljić: V Adrie Airways velja pravilnik o nošenju uniform, ki pokriva tudi področje ličenja. Morda bi bile primernejše naslovnice za tole vprašanje moje ženske kolegice, a kljub temu ga na svojem delovnem mestu kot vodja posadke v kabini moram poznati tudi sam. Ličenje oziroma osebna urejenost je del naše kolektivne identitete, tako kot znanje, prijaznost, nasmeh in profesionalnost. Vsak od nas ima svoj osebni imidž, a ko smo v uniformi, moramo našim gostom govoriti skupni jezik, če želimo, da nam zaujajo. Tudi neverbalno.

Ventil: Kakšen je vaš običajni delovni urnik?

Goran Puljić: Če delovni dan začnemo zgodaj zjutraj, ga navadno končamo pozno popoldan, če pa se nam delovna obveznost prične okoli poldneva, ga zaključimo s prihodom v bazo pozno zvečer. Navadno v enem dnevu letimo iz domače baze, torej Ljubljane, najprej na eno destinacijo, in po povratku v Ljubljano še na drugo destinacijo in nazaj. Pogosto pa svoje delo opravljamo tudi v tujini, kjer se operacija lahko precej razlikuje. Velikokrat pride tudi do sprememb urnika dan poprej ali celo med samim letenjem, tukaj moramo biti kar precej prožni in zelo dobro organizirati svoj prosti čas in družinsko življenje. V zaporedju delamo skupaj pet dni, nato sledi premor.

Ventil: Ali letite na več tipih letal?

Goran Puljić: Velika večina kabinskega osebja leti na obeh tipih letal, torej na letalih Airbus 319 in Canadair Regional Jet, serije 700 in 900, proizvajalca Bombardier.

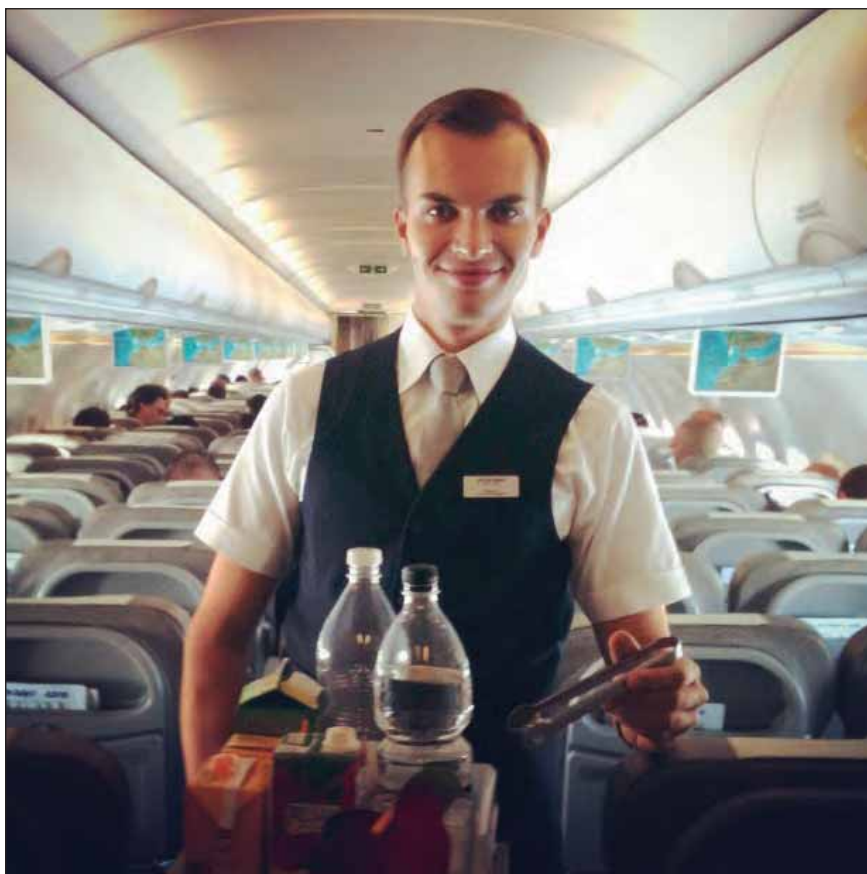
Ventil: obroki na letalu se vse bolj krčijo. Kako pa je z alkoholom?

Goran Puljić: Alkoholne pijače so na naših rednih linijah na voljo brezplačno v poslovnem razredu, v ekonomskem razredu in pa na večini čarterskih poletov pa imajo potniki možnost nakupa alkoholnih pijač v sklopu plačljive ponudbe. Pri ponudbi oziroma prodaji smo po-

sebej pozorni na to, da morajo biti potniki polnoletni in pa seveda, da niso vinjeni že ob vstopu v letalo. Mnenje, da alkohol uspešno pomaga premagovati strahove pred letenjem, je po naših izkušnjah precej zmotno in kontraproduktivno, saj ima alkohol pri razmerah, ki so med letom v potniški kabini, tudi precej večji oziroma hitrejši učinek. Pa da ne bom samo moraliziral, z veseljem postrežem kozarec ohlajene penine na večernem letu ali pa z zadovoljstvom opazim, kako se potnik razveseli domačega piva po prihodu iz tujine. Trudimo se, da bi se z izborom in pristopom tuji potniki počutili dobrodošle v Sloveniji, domači pa seveda: kot doma.

Ventil: *Sedež pri vratih je iz več razlogov zelo prijeten. Po kakšnih kriterijih se dodeljuje posameznemu potniku ali potnici? Na poletih čez 'lužo' se mi je že večkrat zgodilo, da me je stewardesa vprašala, ali znam angleško oziroma ali razumem navodila, ki prikazujejo postopek za odpiranje vrat v primeru nesreče.*

Goran Puljić: Naše zemeljsko osebje dodeljuje sedeže ob zasilnih izhodih glede na razpoložljivost ob času prijave na let izključno potnikom, ki bi v izredni situaciji bili psihofizično sposobni, po navodilu posadke, tudi odpirati tak izhod ali drugače sodelovati pri evakuaciji ostalih potnikov. Na letih Adrie Airways ob krilnih zasilnih izhodih, kjer ni sedežev za posadko, potnike pred vzletom tudi prijazno obvestimo, da sedijo ob zasilnem izhodu, ki bi ga po navodilu posadke v primeru izredne situacije morali odpreti in jih prosimo, da si preberejo za ta namen pripravljena navodila, na voljo v več jezikih. Če tega ne želijo ali ne zmorejo, jim kabinsko osebje dodeli drug sedež in, če je letalo polno zasedeno, poiščemo potnika, ki bi bil bolj primeren. Večinoma sicer potniki nimajo pripomb in si z zanimanjem ogledajo naša navodila, so pa tudi primeri, ko moramo potnika presteti. Tam ne smemo sedeti otroci, nosečnice, invalidi in ostali potniki, ki zaradi svoje psihofizične telesne sposobnosti tega ne bi bili zmožni storiti, prav tako



Še na potnike počakam (GP, osebni arhiv)

je prepovedana vsa ročna prtljaga. Tudi jezik je (sicer zelo redko) lahko takšna ovira. Tukaj je zelo pomembna naša komunikacija, da to izvedemo karseda vladno in spoštljivo, obenem pa z ničelno toleranco do varnostnih standardov, saj le tako vzpostavimo dobro in iskreno vez, ki bi nam v primeru izrednih okoliščin prišla še kako prav.

Ventil: *Poklic stewarda/stewardese je urejen v Čikaški konvenciji in slovenskem Zakonu o letalstvu. Ste zadovoljni z veljavno ureditvijo ali menite, da bi bilo treba kaj spremeniti?*

Goran Puljić: Vedno bi bilo najbrž mogoče kaj spremeniti, pomembno pa se mi zdi, da se pravice in dolžnosti našega poklica, ki so definirane v omenjenih pravnih aktih, spoštujejo tudi v prihodnje in še posebej v letalstvu ne nižajo varnostnih standardov zaradi interesa kapitala, čemur smo žal priča drugje po svetu. Seveda so varnostni standardi višji kot nekoč, šolanja bolj natančna, oprema bolj izpopolnjena, procedure veliko bolj podrobne in optimizirane, tudi

zaradi incidentov, ki so se zgodili v letalstvu. Je pa res, da stewardese in stewardi niso na letalu predvsem zaradi varnosti potnikov. Mislim, da bi si morali še naprej prizadevati, da je to, da smo, tudi zakonsko, nekaj povsem nedvoumnega. Tudi Zakon o letalstvu je bil na pobudo strokovnjaka iz vrst mojih kolegov deležen novele, ki opredeljuje pooblastila vodje zrakoplova, torej kapitana in posledično članov kabinskega osebja, takrat, ko potniki s svojim ravnanjem ogrožajo varnost letala ali oseb na letalu, in predvsem višine kazni za omenjeno kaznivo dejanje.

Ventil: *V prvi vrsti skrbite za varnost in udobje potnikov. Toda, ko se vrata letala zaprejo, postanete natakariji, zdravnice in zdravniki, gasilci, psihologi in varnostniki. Kako to zmorete, koliko vaje in izobraževanja je potrebno, da vse opravite tako, kot je treba?*

Goran Puljić: Vsak let je nova učna ura in nikoli ne bom najbrž vsega izvedel popolno. To mi zdaj, po skoraj štirinajstih letih letenja, ne povzroča več nezadovoljstva, ampak prej izziv.

Vsekakor brez brezhibnega poznavanja predpisov v letalstvu, naših ustaljenih postopkov, še posebej pa postopkov v izrednih okoliščinah ter »učinkovitost« pri delu z opremo, ki bi jo pri tem uporabljali, ne gre. Za to imamo kar precej izobraževanja na začetku svoje karijerne poti, kasneje pa letno ta znanja osvežujemo, nadgrajujemo in poglobljamo. Vse to znanje je gotovo, kot je rekel znameniti kapitan Sullenberger, ki je uspešno pristal s komercialnim letalom na reki Hudson, nakazilo na varčevalni račun, ki te lahko reši v kriznem položaju. Sem se nalagajo tudi vse naše izkušnje, izkušnje naših kolegov in kolegic, ki imajo znanja tudi z drugih področij (člani kabinskega osebja smo si tako generacijsko kot po študijskih smereh in interesnih sferah zaradi velikosti kolektiva precej različni), ki si jih tudi v okviru takšnih izobraževanj izmenjujemo med seboj, skupaj s kolegi iz pilotske kabine in operativnega centra. To zmoremo z zelo dobrim timskim delom. Brez pravega vodje, tako kapitana letala kot vodje kabinske posadke, in dobrega tima, kjer vsak pozna svoje zadolžitve in je pripravljen kadarkoli priskočiti na pomoč tudi kolegu, to ob zelo napornem tempu, ki smo mu priča v zadnjem obdobju, ne bi bilo mogoče. Kot v vsaki krizi pomaga torej, da nisi sam in pa, da so pologi na »račun« višji od dvigov.

Ventil: *Biti stevard ni zgolj delo, temveč način življenja, ki omogoča razširiti obzorje, spoznati nove kulture in te obogati z neprecenljivo življenjsko izkušnjo. Kako se vi spoprijemate z dejstvom, da morate pobirati smeti, pobruhanne pladnje, robce v miniaturnem stranišču, polnem bakterij, menjati toaletni papir? Tu so še neobvladljivi potniki, potniki, ki jih je strah letenja, potencialni ugrabitelji, neprimerne opazke in ponudbe. Kako vzpostavite avtoriteto?*

Goran Puljić: Avtoriteto vzpostavljamo v prvi vrsti s tem, ko smo sami za delo dobro pripravljeni, spočiti, urejeni, do potnikov pa vljudni, prijazni, načelni in empatični, kot vsak dober gostitelj. Ki seveda pozna mejo med gostom in gostiteljem, kar tudi opozori na primeren način, če in ko je to



Moje delovno mesto pod oblaki' (GP osebni arhiv)

potrebno. Letalo je specifično okolje brez možnosti izhoda na sveži zrak, ko nas nekaj pogreje, kar zahteva kar nekaj veščin pri soočanju s konflikti in njihovem reševanju. Veliko teh znanj sem usvojil med šolanjem za inštruktorja CRM 'Crew Resource Management', še več pa iz dobrih praks starejših kolegic in kolegov. Zdaj me redko kdo razburi v potniški kabini, si pa ženem še zmeraj k srcu, če kakšnega potnika tudi z razlago in dodatno vloženim trudom, opravičilom za kakšno pomanjkljivost, ne uspem prepričati. Potem pa mi reče kolegica ženskega spola: »A tale? On je pa res prijazen.« In si z veseljem oddahnem, ko vidim v katerem grmu tiči zajec. Je pa dejstvo, da vsem ne moreš biti všeč. In tudi ni treba, dovolj je že, da se spoštujemo med seboj. Res je naše delo kdaj naporno, morda celo vključuje redke trenutke, ki niso za vsak želodec, ampak s tem se nikoli nisem posebej obremenjeval. Nek naš kolega je nekoč dejal, da se moramo, če želimo, da nas naslavljajo z gospod in gospa, v prvi vrsti tudi sami tako obnašati. In temu poskušam slediti.

Ventil: Pogoj za opravljanje vašega poklica je tudi zdravje? Kakšne

nevarnosti prežijo na vas, ko ste v zraku? Kako je z različnimi sevanji?

Goran Puljić: Sevanje je sicer izrazitejše na potovalnih višinah, ki jih dosegajo na čezoceanskih letih, ki jih mi ne izvajamo, je pa gotovo res, da smo kot pridni zbiratelji prepotovanih milj vsem odstotkom izpostavljeni veliko bolj, kot običajni potniki, tudi že samemu sevanju ob večkratdnevem rentgenskem pregledu na letališču. K temu najbrž ne pripomore dejstvo, da tudi v prostem času preživimo veliko časa ob pametnih telefonih z brezžičnimi povezavami. Na letalu Canadair Regional Jet je stojna višina kak centimeter nad mojo telesno višino, tako da je zadrževanje v galleyu (kuhinji) letala, kjer je zaradi oblike stropa višina še nižja, kar naporno za moj hrbet, kar občasno že občutim. Prav tako je v repu na letalu CRJ, ob zagonu motorjev, kar precej povečan hrup, kar posledično pomeni, da namesto naročene kave po pomoti postrežemo kaj drugega. Na splošno potniki ugotavljajo, da so po letenju kar utrujeni, čeprav samo sedijo. To sicer ni čisto res, saj vsaka pot, tudi za potnika, predstavlja nekaj stresa, morda pomanjkanje spanja pred

zgodnjim letom, utesnjenost v potniški kabini, bolj suh zrak, je pa res, da smo mi ob tem še psihično in fizično precej aktivni in v stanju pripravljenosti ter da smo v našem delovnem okolju pogosto po dvanajst ur več dni zapored. To lahko korigiramo izključno s humanim planiranjem letalskih posadk, z zadostnim počitkom, pravilno prehrano in odmorom za malico, telesno aktivnostjo, uporabo različnih varoval, kot denimo čepkov, ki zmanjšujejo zvok vibracij motorjev, in pa ustrezno preživetim letnim dopustom. Ko se nekaj od naštetega poruši, ne gre več naprej. Pomaga pa tudi dober timski duh, čim manj tarnjanja in prijazen pozdrav, pa čeprav bi namesto »Dobro jutro!« kdaj raje slišal ob zgodnji uri »Lahko noč!«.

Ventil: *Kako sodelujete z vodjem letala? V katerih primerih bi vas zaprosil za pomoč?*

Goran Puljić: V Adrii Airways imamo precej visoko raven znanj s področja človeških faktorjev, kjer se veliko učimo, pogovarjamo in si delimo izkušnje in mnenja, kakšna naj bi bila tista prava avtoriteta, kaj je dober vodja, kaj je dober tim in kako sodelovati med seboj v navadnih, bolj stresnih pa tudi izrednih okoliščinah. Z vodjem letala sodelujem vedno v prvi vrsti profesionalno, kar pomeni, da takrat, ko tudi sam opravljam delo na položaju vodje kabinskega osebja, kapitanu poročam o vsem, kar je zanj pomembno in se dogaja v kabini. Sem spada tako ustrezna in pravočasna predaja raportov in upoštevanje vseh varnostnih navodil ter jasna in hitra komunikacija, če je kaj narobe. Naše delovne dolžnosti so predpisane in standardizirane, kapitan lahko zaprosi, da presedemo potnike zaradi pravilne obremenitve letala, v njegovem imenu posredujemo potnikom informacije, če sam zaradi dela v 'kokpitu' za to nima časa, zagotovimo, da so vse elektronske naprave popolnoma izključene, če se izkaže, da pristajamo ali vzletamo ob zmanjšani vidljivosti. Kar nekaj je teh okoliščin. Sodelovanje poteka po navadi zelo dobro in v večini naših kapitanov vidim poleg avtoritete predvsem zaveznika, h kateremu bi se tudi sam obrnil po pomoč, bi se pa seveda prej prepričal, da ne oviram njegovega dela v danem trenutku oziroma dobro preso-

dil, kaj lahko storim sam. V kritičnih fazah leta, torej med vzletom in pred pristankom, velja namreč pravilo sterilnega 'kokpita', kjer je komunikacija med nami in pilotsko kabino omejena in rezervirana za nujne primere, ki se tičejo varnosti.

Ventil: *Ob vseh prednostih in privlačnostih poklica pa je tudi nekaj slabih strani; odsotnost od družine, prijateljev, pogrešanje počitnic, občutek osamljenosti, 'jet leg', zdravstvene težave, vpitje nezadovoljnih potnikov zaradi stvari, ki jih ne morete nadzorovati, nenehna skrb, da ste popolni po videzu, pa zamude, vstajanje ob nemogočih urah dneva ali noči in še kaj bi se našlo. Kako se spopadete s tem?*

Goran Puljić: Vsakič znova. Predvsem z usklajevanjem spanja in bioritma, včasih je precej naporno. Kar nekaj stvarem, predvsem druženju s prijatelji in družino ob vikendih in praznikih, se je bilo težko kdaj odpovedati. Takrat ne zaleže nobena hotelska soba ali sprehod po prestolnici. Pomaga pa, kot tudi ob napornih situacijah v letalu, ki jih omenjate, dobra posadka – odlični kolegi in kolegice. Včasih nam uspe dolg in naporen dan spremeniti v dolg in zabaven dan, kjer s smehom okužimo tudi potnike in dokazemo, da dobra volja in smisel za humor hodita vstrie s profesionalnostjo. Ko si še po končanem delovniku posadke izmenjujemo anekdote delovnega dne, z ramen velikokrat odleti teža napornega dneva in tako lažje odideš domov, kjer lahko nastopi faza fizičnega počitka.

Ventil: *Čeprav je letenje varno, postopkov v sili in opreme ne gre zane-marjati. Kako utrjujete svoje znanje v primerih požara, ob ugrabitvah, odpo-vedi motorjev in podobno?*

Goran Puljić: Svoje znanje utrjujemo z letnim obnavljanjem, tako s predavanji in delavnicami v učilnici kot tudi sami z elektronskim gradivom na spletu in opravljenim preverjanjem znanja. Izpostavil bi še praktične vaje na letalu, kjer omenjene situacije vadimo skupaj s kolegi piloti (občasno pa tudi z gasilci in policisti) po scenarijih in vodstvu inštruktorjev kabinskega osebja. Te vaje so res kvalitetno pripravljene, skupaj vsak scenarij tudi predebatiramo in pridemo do za-

ključkov, ki so tudi že kdaj spremenili ustaljene prepisane postopke, kot je to v aviaciji navadno.

Ventil: *Kako pa se vi spominjate potnikov, njihovih težav, strahu, neprijaznosti,? In ko končate delovni dan, kam poletijo vaše misli, želje in pričakovanja?*

Goran Puljić: Kot sem že rekel, si delimo izkušnje, tiste bolj vesele in one druge, člani letalskih posadk najraje med seboj, po končanem letenju. Morda zato, ker so občutki še sveži in tudi zato, ker najbolje razumemo drug drugega. To je naš ventil, ki blagodejno vpliva tudi na naše družinske člane, da jih s svojimi zgodbami iz letal ne obremenjujemo preveč. Moje misli poletijo zadnje čase kar hitro domov in to skupaj z menoj. Po navadi me pred vrati najprej pozdravi pes, ki se ne meni za mojo uniformo in me že s povodcem opozori, da moja delovna dolžnost še ni izpolnjena. To je pa že drugi ventil. In vklop nazaj se zgodi vsakič, ko se znova peljem proti Brniku z mislijo: kaj vse se bo dogajalo danes in kako ta dan čim bolje izpeljati.

Ventil: *In kako dolgo bo, po vašem mnenju, poklic stevardese ali stavarda še obstajal?*

Goran Puljić: V dobi razvoja brezpilotnih letal si ne upam podati dolgoročnega odgovora. A po običajnem vkrcanju potnikov na eni izmed naših destinacij, kjer prevladujejo družine z otroki in starejši potniki, ki potujejo redko in večinoma ne govorijo tujih jezikov, bi rekel, da robota za naš poklic še nekaj časa ne bodo izdelali. Se pa letalstvo spreminja, to je dejstvo.

Ventil: *Radi bi se vam zahvalili za vaše odgovore in izkušnje, ki ste jih delili z nami. Želim vam še veliko zanimivih letov, obvladljivih potnikov in pogledov iz pisarne z najlepšim razgledom na svetu.*

Goran Puljić: Hvala tudi vam za res zanimiva vprašanja. Upam, da vas in vaše bralce kmalu lahko pozdravim na enem izmed naših letal!

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