

Če bom letel, bom letel zase – **Tomaž Kralj, pilot helikopterja Robinson R44 RAVEN 2**

Aleksander ČIČEROV

Pogovor s pilotom Tomažem Kraljem nas vedno znova prepričuje o tem, da človek nikoli ne bo prenehal sanjati o letenju. Mnogim se te sanje uresničijo. Tudi Tomažu Kralju so se! Poleg letenja samega, ki ga osmišlja in izpolnjuje, opravlja še koristno in dragoceno delo, ki bi ga bilo »peš« skoraj nemogoče opraviti. Lahko je spodbuda za bodoče pilote, ki svoje znanje nabirajo na Fakulteti za strojništvo

Ventil: Želja leteti je, tako se vsaj zdi, v vsakem človeku. Kako je bilo pri vas?

Tomaž Kralj: Želja leteti, predvsem pa leteti sam, se je pričela razvijati, ko sem kot dvajsetletnik pričel leteti kot stevard pri JAT-u in kasneje pri Adriji. Ta »kariera« je trajala približno 6 let, končala pa se je z neljubim

dogodkom nad Frankfurtom, ko nam je razneslo motor. Pilota Mavrič in Kodrič, oba sta bila kapetana, ki sem jima sicer popolnoma zaupal, sta svojo nalogo perfektno opravila ter nas varno spustila na tla z enim motorjem, brez posledic. Takrat pa sem vseeno začutil, da če bom letel, bom letel zase in prevzel vso odgo-

vornost, ki jo vsak pilot ima! Pričelo se je šolanje na helikopterju znamke Enstrom, pri legendi inštruktorjev g. Lahajnarju v Mariboru. Šolanje z izpitom je trajalo kar dve leti, ker je ura letenja na katerem koli helikopterju precej draga in sem denar moral vmes tudi zaslužiti. In potem, končno izpit, nadaljnje izobraževanje



Uresničil sem svoje sanje

pri Solinairju v Portorožu na Robinsonu R22, kjer sem se pravzaprav do konca razvil v samostojnega pilota. Vpisal sem vse tipe lahkih helikopterjev kar jih je bilo v Sloveniji in se, ko sem prvič poletel z R44, odločil, da je to helikopter, ki mi ustreza in ki si ga mogoče enkrat lahko tudi omislim. Poklicna licenca je pravzaprav posledica nakupa R44 za potrebe firme in del v zraku, zato sem se odločil za poklicno licenco in jo uspešno pridobil pred petimi leti.

Ventil: Prosim, če na kratko predstavite podjetje Helicop.

Tomaž Kralj: Podjetje Helicop, d. d., je bilo ustanovljeno leta 2009, najprej kot podjetje za izposojajo helikopterjev, konec leta pa s pridobitvijo nacionalnega dovoljenja za delo v zraku tudi za vse ostale dejavnosti, ki so povezane z uporabo helikopterjev v komercialne namene: snemanje, prevozi, izvenletališki pristanki.

Ventil: Vaše delo je neposredno povezano z Javno agencijo za civilno letalstvo (JACL). Če upoštevamo dejstvo, da je JACL trenutno podhranjena s strokovnimi kadri, se postavlja vprašanje njene učinkovitosti. Kaj menite o tem?

Tomaž Kralj: Moje mnenje je, da ni podhranjena, vsaj na našem področju – helikopterji – ne! Do sedaj so vse naše vloge zelo hitro in konkretno rešili.

Ventil: Kakšne helikopterje uporabljate, kako jih vzdržujete in jim zagotavljate plovnost?

Tomaž Kralj: Robinson R44 RAVEN 2 je naše plovilo, za vse poskrbita firmi I2I-G, d. o. o., in I2I-145, d. o. o., iz Prebolda, prva za plovnost in druga za servis.

Ventil: Kakšna je struktura posadk in njihovo izobraževanje ter izpopolnjevanje?

Tomaž Kralj: V podjetju Helicop aktivno leti pet pilotov, od tega 1 ATPL, 3 CPL-H inst. in 2 CPL-H. Vsi piloti so že izsolani za ta poklic. V naši firmi opravijo teoretični test o uporabi R44, izobraževanje pilota pa se seveda nikoli ne konča.



Robinson R44 RAVEN 2 je naše plovilo

Ventil: Kako vidite vašo prihodnost na slovenskem trgu ali morda tudi v Evropi?

Tomaž Kralj: Na žalost je naša dejavnost močno povezana s stanjem v naši državi. Letalske, še posebej pa helikopterske storitve niso poceni in redkokdo si jih lahko privošči. Poslužemo sicer pozitivno, ker smo v svojem razredu lahkih helikopterjev edini. Vendar kdor misli, da lahko samo s tem preživi ali celo obogati, se močno moti. Vsi namreč opravljamo še druga dela, da preživimo. Evropa pa je zaenkrat za nas z nacionalnimi dovoljenji nedosegljiva!

Ventil: Kako naporen in zahteven je danes poklic pilota helikopterja?

Tomaž Kralj: Pilot helikopterja mora biti zdrav, v dobri kondiciji, predvsem pa zbran in osredotočen na delo oz. nalogo, ki jo opravlja. Pri našem delu ni prostora za napake.

Ventil: Vprašanje odnosa človek in stroj se je pojavilo že v industrijski revoluciji. Danes je ta odnos še bolj aktualen, saj precej pilotovega dela prevzema računalnik. Kako je s tem v helikopterju?

Tomaž Kralj: Razen navigacije, radijske postaje in osnovne elektronike vse dela pilot. Ni avtopilota ali podobnih pripomočkov. Naš helikopter ima avtomatično dodajanje moči (korrelator), ki nam pomaga in preprečuje

prenizko polnjenje ali obrate glavnega rotorja. Sicer pa si po dveh do treh urah letenja kar pošteno utrujen.

Ventil: Zakaj v svetovnih enciklopedijah ne najdemo bratov Rusjan?

Tomaž Kralj: Mislim, da je to vprašanje za CAA ali kakšno od državnih institucij. Seveda pa je njuno mesto med pionirji in legendami letalstva.

Ventil: Ali menite, da bi bilo potrebno Mednarodno organizacijo civilnega letalstva (ICAO) modernizirati?

Tomaž Kralj: Zadnje čase opažam, da se to že dogaja, res pa je, da na žalost po direktivah iz Evrope, ki niso vedno prilagojene našim razmeram.

Ventil: Kakšno je vaše mnenje glede slovenske letalske zakonodaje?

Tomaž Kralj: Ravnokar se ukvarjam z revizijo našega operativnega priročnika in ugotavljam, da se stvari spreminjajo – morajo se, saj stara jugoslovanska zakonodaja ne pokriva modernih smernic letalstva.

Ventil: Zahvaljujemo se Vam za vaše jedrnat odgovore in Vam želimo še veliko uspešnih in sanje izpolnjujočih let v letalstvu.

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