

How do you read (me)? - Boštjan Pristavec – intervju z radarskim kontrolorjem zračnega prometa in pilotom¹

Aleksander ČIČEROV

Tokrat imamo priliko prisluhniti odgovorom Boštjana Pristavca, pilota in radarskega kontrolorja zračnega prometa. Dobro pozna obe plati medalje in je s srcem in znanjem pri stvari. Kot sam pravi, je poklic kontrolorja več kot samo služba, s katero se preživlja. Poleg srca pa so potrebni znanje, natančnost in doslednost. Ko je čas za to, se usede v jadralno letalo in odleti pod nebo, sam ali z drugimi konkurenti, da bi reševal naloge in izkoristil vremenske pogoje, čim dlje ostal v zraku in dosegel čim boljši rezultat².

Ventil: Nekateri že v rani mladosti vedo, kaj bodo, ko bodo odrasli. Kakšna je bila vaša pot do pilota in radarskega kontrolorja?

Boštjan Pristavec: Moja neizmer-na želja je bila postati poklicni pilot. Kriza v letalstvu in zasičen trg s piloti v času osamosvojitve sta me prisilila k iskanju alternative. Ko sem zvedel za razpis za kontrolorje zračnega prometa, sem poskusil. Karierno pot sem kot letališki kontrolor zračnega prometa začel na ljubljanskem letališču, nadaljeval kot radarski priletni kontrolor zračnega prometa za ljubljansko letališče, kasneje sem se izšolal še za območnega radarskega kontrolorja v Območni kontroli zračnega prometa Ljubljana. Zadnjih 18 let poleg operativnega dela opravljam še dodatna dela s področja tehnologije služb zračnega prometa. Danes sem ponosen, da sem v slovenski kontroli zračnega prometa vse od začetka. Poleg službenih obveznosti še vedno vzdržujem veljavnost dovoljenja poklicnega pilota, vendar pa sem po pilotski plati veliko bolj aktiven na področju jadralnega letenja.



How do you read (me)? Boštjan Pristavec na delovnem mestu

Ventil: Zaposleni ste v Kontroli zračnega prometa Slovenije. Nam to službo lahko na kratko predstavite?

Boštjan Pristavec: Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., je bila ustanovljena na podlagi Za-

kona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, skladno z Zakonom o gospodarskih družbah in Zakonom o gospodarskih javnih službah ter v povezavi z Zakonom o letalstvu. Lastnik in ustanovitelj družbe je Republika Slovenija. Je

¹ Kako me slišite? Letalska frazeologija, več o tem glej v Alenka Kukovec, Letalska frazeologija, obnovljena in dopolnjena izdaja, Ljubljana 2001, Select Co.

nosilec dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer za izvajanje služb zračnega prometa, služb letalskih telekomunikacij in služb letalskih informacij. Družba zagotavlja tehnično in operativno zmogljivost ter strokovno znanje za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na varen, neprekinjen, zmogljivostno prilagodljiv, cenovno ugoden, stroškovno učinkovit ter sonaraven in kakovosten način, in to neprestano prilagaja dejanski trenutni ali kakršni koli prihodnji gostoti letalskih prometnih tokov v danem zračnem prostoru.

Družba je torej usposobljena za varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa v vseh fazah letov zrakoplovov in varnega poteka prometa na letališčih, izdajanja letalskih informacij in nadgradnje, uvedbe ter vzdrževanja sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa. Poleg tega ima strokovno znanje za razvoj zračnega prometa in pripravo predpisov s tega področja. Sodeluje lahko v domačih in tudi tujih projektih ter ustvarjalno prispeva k odločitvam v korist Republike Slovenije. Vzpostavitev sodelovanja z državnimi organi, predvsem z Ministrstvom za obrambo RS in Slovensko vojsko, pomeni pomemben segment na področju nacionalne varnosti in suverenosti, saj ima dejavnost kontrole zračnega prometa za državo strateški pomen in je tudi eden od segmentov nadzora (air policing) slovenskega zračnega prostora. Družba je vzpostavila dobre odnose s sosednjimi državami, njen cilj je prispevati k doseganju ciljev Evropske komisije v zvezi z oblikovanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora (Functional Airspace Blocks – FAB) v Evropi in pridobiti strateške partnerje na bližnjem območju, da si tako zagotovi vlogo pri prihodnjem zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa v regiji.

V podjetju je 225 zaposlenih, od tega 106 kontrolorjev zračnega prometa, sedež družbe pa je na Brniku v neposredni bližini letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Ventil: *Zračni prostor Republike Slovenije je relativno majhen. Kako sodelujete s kontrolami zračnega prometa v sosednjih državah? Kakšno je sodelovanje na ravni Evropske unije?*

Boštjan Pristavec: Resda je slovenski zračni prostor med manjšimi. Vendar naj omenim, da se celotni slovenski prostor zelo dobro ujema s standardi za oblikovanje horizontalnih mej posameznega sektorja območne kontrole zračnega prometa. Večje države imajo svoj zračni prostor razdeljen na horizontalne sektorje, oblikovane v podobnih razsežnostih, kot je npr. sektor območne kontrole zračnega prometa Ljubljana. Glede na strukturo prometa in obliko sektorskih mej lahko mirno trdimo, da smo primerljivo veliki glede na ostala prometna podobna območja v Evropi. To potrjujejo tudi analize organizacije Eurocontrol, iz katerih je razvidno, da smo med tistimi kontrolami, ki svoje delo opravljajo učinkoviteje.

Sodelovanje s sosednjimi državami je zelo dobro, smo pomemben člen tudi pri večjih projektih v regiji. Bili smo organizator in promotor t. i. Long Range Directa, s katerim prevoznikom nudimo enostavnejše načrtovanje dolgih segmentov leta preko več držav, npr. od slovensko-avstrijske do bolgarsko-turške meje. Trenutno smo skupaj z Avstrijci v sklepni fazi priprav na implementacijo čezmejnega zračnega prostora brez zračnih poti. Projekt se imenuje SAXFRA – Slovenian Austrian (X)cross-border Free Route Airspace. Kaj to pomeni za pilote, uporabnike zračnega prostora? Zelo na kratko povedano: gre za zračni prostor Avstrije in Slovenije, ki je združen, in znotraj tega lahko uporabniki med vstopnimi, vmesnimi in izstopnimi točkami svobodno načrtujejo svoj let. Pri tem gre za izpolnjevanje in približevanje ciljem, ki si jih je zadala Evropska komisija v smislu zmanjševanja stroškov za opravljanje letalskega prevoza ob upoštevanju strogih naravovarstvenih standardov (zmanjševanje emisij hrupa in izpustov toplogrednih plinov v ozračje). V tem pogledu smo aktivni in prepoznavni ter

primerljivi z najrazvitejšimi sistemi kontrol zračnega prometa v Evropi. Naše prednosti so majhnost, prilagodljivost in znanje, ki se je gradilo od osamosvojitve do danes.

Ventil: *Kaj vse mora znati kontrolor in kakšna osebnost mora biti, da bo varno vodil zračni promet?*

Boštjan Pristavec: Kontrolor mora imeti dobro splošno znanje o letalstvu, predvsem s področja zakonov in standardov, ki veljajo za izvajanje kontrole zračnega prometa. Vendar pa to še ni vse, kar marsikaterega odlično teoretično podkovanega kandidata na poti do poklicnega dovoljenja za kontrolorja zračnega prometa ustavi, je zmožnost hitrega in pravilnega odločanja ob sočasni uporabi računalnika ter mikrofona radijske postaje. Seveda je veliko stvari takih, ki se jih da naučiti in izuriti, pa vendar ne vedno prav vsega. Tisto, kar je najpomembnejše, sta pozitiven odnos do dela in doslednost. Tako kot povsod drugod je tudi pri nas tako, da ima tisti, ki čuti do poklica nekaj več kot le službo, s katero se preživlja, vse pogoje za poklicno rast. Vendar kot omenjam, ključnega pomena so znanje, natančnost in doslednost.

Ventil: *Danes skoraj vsak poklic zahteva kontinuirano izpopolnjevanje. Kako to poteka pri kontrolorjih zračnega prometa? Je to, da ste pilot in kontrolor idealna kombinacija za opravljanje poklica kontrolorja?*

Boštjan Pristavec: V podjetju KZPS se znanje in izurjenost operativnega osebja kontrolorjev zračnega prometa stalno preverjata in osvežujeta. V ta namen imamo v podjetju lasten simulator, na katerem vsak kontrolor dvakrat letno vadi različne neobičajne situacije, kot npr. odpovedi posameznih komponent opreme na delovnem mestu ali postopke v primeru objave postopkov v sili (emergency), dekompresija kabine, odpoved motorja, nujno spuščanje zaradi nenadno obolelega potnika itd. To daje vsakemu kontrolorju potreben nivo izurjenosti, predvsem za tiste okoliščine, ki se dogajajo redkeje, a je zelo pomembno, da v takih tre-

nutkih kontrolor potrebne postopke izvede hitro, natančno in pravilno.

To, da nekdo pozna tudi delovno okolje in pogoje dela kolega, s katerim na delovnem mestu sodeluje, je ključnega pomena za dobro opravljanje dela. Včasih se zdi, da se potrebno znanje s prisotnostjo modernih računalniških sistemov tako kontrole kot pilota zmanjšuje. Menim, da je tako razmišljanje zmotno. Npr. osnovne zakonitosti aerodinamike bodo vedno ostale eden najpomembnejših elementov za letenje in tisti, ki te zadeve dobro razume, je vsekakor v prednosti pred tistim, ki ima v tem poklicu širše kompleksno znanje s področja letalstva.

Ventil: O letalcih kroži veliko šal. »Commuter aircraft: 'Tower, 400 LH with you on the visual straight in for 07L.' Tower: 'Roger LH 400 cleared to land runway 7 L, say your intention?' Commuter aircraft: 'Tower, I would like to become an airline pilot.'«² Nam lahko zaupate kakšno o kontrolorjih zračnega prometa?

Boštjan Pristavec: Ne spomnim se nič primernega.

Ventil: Najprej je bil Čudež na reki Hudson. Temu je sledila knjiga (*Highest Duty – My Search for What Really Matters* – avtor kap. Chesley Sully Sullenberger with Jefry Zaslow), leta 2016 pa je bil posnet še film z naslovom Čudež na reki Hudson. Čeprav je film narejen po besedah kritikov po vseh pravilih, ki veljajo za dobre filme, ostaja dvom o tem, ali bi lahko vodja zrakoplova Sully pristal tudi kako drugače. Kakšne nevarnosti predstavlja pristanek zrakoplova na reki? In kaj menite o publiciteti takih dejanj?

Boštjan Pristavec: Filmska industrija je velikokrat precejšen generator takih in podobnih špekulacij, kot jih omenjate. Glede samega pristanka na reki Hudson sem mnenja, da je pilot opravil svoje delo izjemno. Vedeti je potrebno, da v danih razmerah ni imel prav veliko časa za odločitev. Sreča pri vsem tem je bila, da del reke, do kamor je pilot imel dolet, ni bil bolj zaseden z rečnim prometom, saj bi se vse sku-



Jadrarno letenje je precej zaznamovalo moje življenje

paj lahko kaj hitro končalo bistveno drugače. Glede same publicitete pa menim, da so v današnjem času to za urednike različnih medijskih redakcij zelo privlačne teme. Čutiti je tekmovanje, kdo bo določen dogodek hitreje in čim bolj atraktivno napihnil, da bo pritegnil pozornost bralca, gledalca ali poslušalca ter si s tem dvignil vrednost. Po drugi strani strokovne analize z uporabo modernih tehnologij dvigujejo nivo varnosti, saj se realni parametri leta takih dogodkov zlahka prenesejo na simulator, kjer potem piloti vadijo tovrstne postopke.

Ventil: Nesreča slovenskega zrakoplova na Korziki je končno dobila svoj epilog. Bi lahko ocenili vlogo francoskega kontrolorja pri tej nesreči?

Boštjan Pristavec: Premalo poznam zadevo, da bi komentiral.

Ventil: Pred kratkim smo se spomnili nesreče na Brniku. Če smo prav razumeli poročilo, je bil za nesrečo kriv pilot. Kako lahko pride do tako katastrofalne napake?

Boštjan Pristavec: Rezultati preiskave so razkrili, da je bil razlog za

katastrofo človeška napaka. Od takrat do danes se je na osnovi takih in podobnih nesreč precej spremenil način dela v pilotski kabini, poleg tega predstavljajo izjemen napredek nove tehnologije tako v letalu kot na zemlji, s pomočjo katerih je posadka na letalu ali kontrolor na zemlji opozorjen, da prihaja do odstopanja od določenih standardov. Menim, da je za kaj podobnega danes zelo malo možnosti.

Ventil: Ljudje pri delu delamo tudi napake – namerne in nenamerne. Kako je urejena odgovornost kontrolorja zračnega prometa (civilna in kazenska)?

Boštjan Pristavec: Tudi kontrolorji smo le ljudje, zato se tudi nam dogajajo napake. Moderne tehnologije in dobro organizirano delo nas ščitijo, da smo, četudi pride do napake v delovnem procesu, deležni systemske zaščite v smislu opozoril. Tako opozorilo poleg izvršnega kontrolorja vidi tudi njegov pomočnik – planer, ki v danih razmerah pomaga pri reševanju nastalega problema. Če kljub vsemu pride do kršitve minimumov, npr. za ločevanje dveh letal vertikalno

² Op. cit.: Vanan Del, Martin Leeuwis: Mike Lima Papa Say Heading, A Martin Leeuwis Publication, oktober 2003, prva objava, str. 84.

1000 čevljev ali horizontalno 5 NM (navtičnih milj), smo za te zadeve neposredno odgovorni. Od okoliščin in stopnje ogroženosti so odvisne sankcije, ki doletijo kontrolorja kršitelja pravil. Zanesljivost služb kontrole zračnega prometa je in mora ostati na visoki ravni. Za ilustracijo naj omenim, da se v poletni sezoni na evropskem nebu opravi v povprečju več kot 30.000 letov, na slovenskem nebu beležimo v poletnih mesecih od 1100 do 1200 letov dnevno.

Ventil: *Imate licenco profesionalnega pilota. Kaj vam pomeni letenje in še posebej letenje z jadralnimi letali? Je to res samo lov na daljave?*

Boštjan Pristavec: Veliko mojega časa je povezanega z letalstvom. Letenje, predvsem jadralno, je precej močno zaznamovalo moje življenje. Čar ali magnet, ki me pri jadralnem letenju vleče, je povezan s stalnim optimiranjem leta, od vzleta do pristanka. Kam se usmeriti oziroma kako odleteti, da kar najbolje izkoristiš vremenske pogoje, da brez motorja ostaneš v zraku čim večji del dneva, je torej vedno nova in nova zgodba. Če si zadaš še cilj, da pri tem preletiš čim daljšo pot ali dosežeš čim večjo povprečno potovalno hitrost, je to prav zanimiva igra. Vsak let je svoja in drugačna zgodba.

Če se to dogaja na tekmovanju, imaš vsak dan na voljo neposredno primerjavo, kako dobro si odletel zadano nalogo v primerjavi s konkurenti, ki na istem mestu in v enakem vremenu poskušajo doseči čim boljši rezultat. ... enostavno rečeno, to je tisto, kar vleče.

Ventil: *Že nekaj časa je v »popravilu« Zakon o letalstvu. Menite, da je stroka dovolj vključena v popravke?*

Boštjan Pristavec: Z letalsko zakonodajo se v drugih državah ukvarja neprimerno širši krog strokovnjakov kot pri nas. Menim, da smo v tem pogledu lahko zadovoljni, da smo polnopravna članica evropske skupnosti, saj se s harmonizacijo evropske letalske zakonodaje zadeve ure-

jajo tudi pri nas. Glede »popravila« Zakona o letalstvu pa mislim, da je postopek usklajevanja precej počasen, saj razvoj posameznih področij letalstva zahteva hitrejše prilagajanje. Na koncu smo priča temu, da počasna usklajevanja posledično odbijajo sodelovanje stroke.

Ventil: *Imate morda kakšne predloge, ki bi olajšali delo kontrolorjev in izboljšali let?*

Boštjan Pristavec: Pri spreminjanju zakonodaje smo kot podjetje vedno, ko smo s tem seznanjeni, odzivni oziroma pripravljeni sodelovati, saj se zavedamo, da nam zakon določa osnovna pravila oziroma pogoje za dobro delovanje podjetja.

Ventil: *Pravite, da je pilot najbolj odvisen od vremena (Nedelo 17.7.2016). Moderne tehnologije ožijo pilotu njegov poklic. Kdaj ga bodo povsem nadomestile?*

Boštjan Pristavec: Moderne tehnologije so v precejšnji meri dvignile nivo varnosti v letalstvu. Hkrati s tem pa sta se precej spremenila vloga in delovno okolje pilota. Piloti sodobnih potniških ali transportnih letal so postali bolj kot klasični piloti nadzorniki sistemov na letalih. Nekoliko drugače je na področju splošnega letalstva, kjer je dobršen del letal opremljen z opremo, ki terja od pilota ustrezno znanje in izkušnje ter temeljitejšo pripravo, predvsem v vremensko zahtevnejših okoliščinah. Ne glede na nagel razvoj tehnologij menim, da še nismo prav blizu trenutku, ko bi moderne tehnologije v večjem obsegu nadomestile pilota v letalu.

Ventil: *13. oktobra 1919 je bila v Parizu podpisana Konvencija o ureditvi zračne plovbe. S tem je bil prvič v mednarodnem letalskem pravu (delno) urejen položaj vodje zrakoplova. Številni mednarodni dokumenti so potem v naslednjih letih predpisovali pravice in dolžnosti vodje zrakoplova, leta 1947 pa je nastalo besedilo, ki naj bi vse te naloge in dolžnosti združilo pod eno streho. Nastal je osnutek Mednarodne organizacije za civilno letalstvo o pravnem statu-*

su vodje zrakoplova. ICAO do danes ni uspel skozi svoje mline spraviti besedila tega dokumenta. Ste kot profesionalni pilot mnenja, da bi bilo potrebno status vodje zrakoplova urediti z mednarodno konvencijo?

Boštjan Pristavec: Dokument o pravnem statusu vodje zrakoplova je glede na globalizacijo, ki smo ji priča, tudi v letalskem prometu vsekakor potreben oziroma več kot dobrodošel, saj menim, da bi imel ugodne učinke na zagotavljanje osnovnih pogojev za delo pilota – vodje zrakoplova, kar hkrati pomeni ugoden vpliv na varnost zračnega prometa.

Ventil: *Droni so vse bolj množični uporabniki zračnega prostora, tudi v Sloveniji. Kakšen je pogled kontrolorja na ta pojav, ki je, vsaj v nekaterih pogledih, pravzaprav zelo koristna pridobitev (nadzor nad požari, iskanje ponesrečencev in podobno)?*

Boštjan Pristavec: Droni in drugi brezpilotni letalniki so enostavno dejstvo, ki ga je potrebno sprejeti in seveda ustrezno uvrstiti med dosedanje uporabnike zračnega prostora. Kot kontrolor vidim za letenje dronov v kontroliranem zračnem prostoru edino možnost pod pogojem, da so ti opremljeni z vso potrebno opremo za identifikacijo in komunikacijo med upravljavcem drona in kontrolorjem. Druga možnost je rezervacija zračnega prostora v smislu začasne omejitve letenja drugih uporabnikov v času letenja dronov ali podobnih brezpilotnih letalnikov. Najmočnejši vzvod za nadzor in osveščanje lastnikov dronov in drugih brezpilotnih letalnikov vidim v ustrezni zakonodaji ter posledično v nadzoru prodaje in ustreznem šolanju lastnikov oz. operaterjev dronov ali drugih vrst brezpilotnih letalnikov.

Ventil: *Zahvaljujemo se vam za vaše odgovore in vam želimo uspešno poklicno pot in veliko lepih trenutkov v jadralnem letenju.*

*Mag. Aleksander Čičerov,
univ. dipl. pravnik
UL, FS – uredništvo revije Ventil*