



SINDIKAT PILOTOV
MINISTRSTVA ZA OBRAMBO

Cerklje ob Krki 4a
8263 Cerklje ob Krki
e: predsednik@spmo.org
t: 040 737 727

glavna pisarna MORS
Vojkova cesta 55
1000 Ljubljana

Datum: 3. 4. 2017

ZADEVA: **Zahteva po dodatni obrazložitvi glede zagotavljanja obveznega usposabljanja na simulatorju letenja**

Spoštovani,

pišem vam v povezavi z vašim odgovorom z dne 27. 2. 2017 na poslansko vprašanje Mihe Kordiša z dne 24. 1. 2017, ki je objavljen na javno dostopni internetni strani Državnega zbora Republike Slovenije.

V svojem odgovoru ste v drugem odstavku navedli:

»V skladu z določili JAA (Joint Aviation Authorities) predpisov, ki jih je nadomestila Uredba komisije (EU) št. 965/2012, z dne 5. 10. 2012 (z dopolnitvami) o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije, je v poglavju Zahteve za organizacije v zvezi z zračnimi operacijami določeno, da vsak član letalske posadke opravi periodično usposabljanje in preverjanje, ki ustrežata tipu ali različici zrakoplova, na katerem dela. Skladno s to uredbo mora vsak član letalske posadke vsaj vsakih dvanajst mesecev opraviti usposabljanje med letom na simulatorju ali zrakoplovu. Obdobje veljavnosti usposabljanja je dvanajst koledarskih mesecev. Po poteku veljavnosti usposabljanja pilot z zadevnim tipom helikopterja ne sme več izvajati letalskih operacij (npr. ne sme prevažati potnikov ali tovora, lahko pa se usposablja). Veljavnost tega usposabljanja ne vpliva na veljavnost licence, temveč le omeji izvajanje pooblastil operaterja za izvajanje operacij s strani zadevnega pilota.«

Potrebno je poudariti, da je urjenje na vojaških zrakoplovih RS zaradi varnosti zelo omejeno oz. ni ekvivalent simulatorju. Številne odpovedi sistemov se lahko vadi izključno na simulatorju letenja npr. požar na motorju, odpoved obeh motorjev, odpoved repnega rotorja itd.

Glede na zgoraj navedeno besedilo vas sprašujem.

1. Koliko vojaških pilotov Republike Slovenije, ki letijo na helikopterju Bell 412 ali Eurocopter Cougar AS532AL, je bilo v zadnjih 12 mesecih (od datuma tega dopisa, torej od 3. 4. 2016 naprej) na urjenju na simulatorju letenja, kjer se vadi varnostne postopke ob izrednih odpovedih letalskih sistemov?
2. Kdaj točno je zadnji vojaški pilot RS, ki leti na helikopterju Bell 412, ter zadnji vojaški pilot RS, ki leti na helikopterju Eurocopter Cougar AS532AL, zaključil z urjenjem na simulatorju letenja?
3. Koliko vojaških pilotov RS helikopterjev Bell 412 in Eurocopter Cougar AS532AL je torej po dikciji iz JAA/EASA*/OPLESV** sploh še operativnih (helikoptersko reševanje

v gorah, helikopterska nujna medicinska pomoč, gašenje požarov s pomočjo helikopterja itd.)?

4. Kaj naj stori pilot, ki je na primer razporejen na Brnik v dežurstvo za gorsko reševanje, pri tem pa ve (in je predpostavljene na to tudi opozoril), da je od njegovega zadnjega usposabljanja na simulatorju letenja poteklo že več kot 12 mesecev? Bo ostal na tleh in kršil delovno disciplino ali pa letel in s tem kršil varnostne predpise? Podobno kot če bi vojaku, ki ima vozniški izpit za osebni avto, nadrejeni odredil, da vozi težek priklopnik "CE" kategorije. Naj ignorira povelje ali krši predpise?
5. Kdo bo nosil odgovornost, če pride do nesreče?
6. Kdo bo odgovarjal za celoten zaplet s to problematiko, glede na to, da je SPMO že 5. 2. 2016 na delovnem sestanku z MORS in GŠSV opozoril na možnost problema z nezagotavljanjem usposabljanja na simulatorju letenja in kasneje še večkrat izpostavil ta problem?

* EASA = European Aviation Safety Agency

** OPLESV = Operativni priročnik letalskih enot Slovenske vojske

S spoštovanjem,

Tobija Cukjati
predsednik SPMO

Poslano:

- kabinet ministra Ministrstva za obrambo

- Odbor za obrambo Državnega Zbora Republike Slovenije – v vednost