



GAŠPER PETOVAR

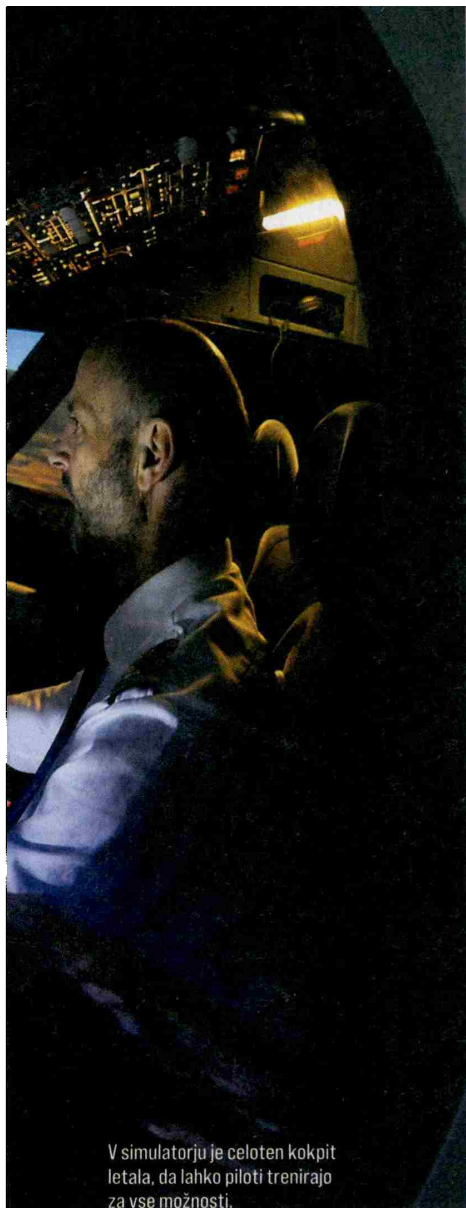
gasper.petovar@reporter.si

Peter Jambrek je iz stečajne mase Adrie Airways kupil Adrijsko letalsko šolo. Njegov cilj je, da šola postane največja letalska na svetu. To je napovedal sam Jambrek po nakupu šole, za katero je moral odšteti 7500 evrov. Pravzaprav ni kupil šole osebno, ampak jo je Inštitut za ustavno ureditev in človekove pravice, posla pa se je lotil s kitajskim poslovnežem Kai Daiem, znancem iz slovenskega gospodarstva. Preverili smo, ali bo mogoče opustošeno šolo z načetim mednarodnim ugledom sploh postaviti, kaj šele narediti največjo na svetu.

Jambrek je prepričan, da njegova velikopotezna napoved »ni povsem iz trte izvita«, kot nam je pojasnil v pogovoru. Razkril je, da je trg, na katerega merijo, predvsem Kitajska, ki samo letos potrebuje med 2000 in 3000 pilotov, in to kljub krizi s koronavirusom. Prav tako računa na države tretjega bloka nekdanje blokvske delitve sveta. Na države tako imenovanih neuvrščeni, ki so že v preteklosti svoje pilote rade šolale pri nas. A da postanejo najboljša šola na svetu, se vseeno po Jambrekovi besedah ne bo zgodilo od danes na jutri, a nakup propadle letalske šole Adrie Airways je dobra popotnica.

40-letnica delovanja bi morala biti letos

V zvezi s propadlim slovenskim prevoznikom je bilo napisano v preteklih letih že domala vse. Veliko manj črnila pa je bilo prelitega o letalski šoli, ki je bila svoj-



V simulatorju je celoten kokpit letala, da lahko piloti trenirajo za vse možnosti.

cence oziroma odmrznitev licence, ki jo je Adrijini letalski šoli zamrznila Javna agencija za civilno letalstvo RS. Kot smo izvedeli na agenciji, za zdaj zahteve po vrnitvi oziroma odmrznitvi licence za letalsko šolo še ni bilo, čeprav so Jambrekovi nameravali sprožiti postopke za odmrznitev licence že konec avgusta.

Brez licence šola preprosto ne more delovati, so poudarili na agenciji. »Nobeno podjetje ne sme opravljati dejavnosti usposabljanja pilotov v RS niti v EU, če nima ustreznega dovoljenja. Poleg omenjenih certifikatov EASA, torej certifikatov ATO, obstajajo tudi nacionalna dovoljenja za delo, a le do določene maksimalne vzletne teže letal in z določenimi omejitvami. Za usposabljanje poklicnih pilotov ni druge poti kot pridobitev certifikata ATO. Enako je tudi v drugih državah članicah EASA.« Prav pridobitev licenc oziroma vrnitev je tudi prva naloga, ki so si jo zadali v Adria Aviation Academy, nam pove Peter Jambrek, ki pojasni, da pravzaprav niti niso kupili celotne šole, ampak le del. »Inštitut je kupil preostanek letalske šole, se pravi, kar je ostalo od Adrijine letalske šole, nismo je kupili v celoti. Na novega lastnika je prešel določen del, ki je od nje ostal. Gre za celoten arhiv, za evidence, priročnike in seveda tudi za licence in certifikate. Pri čemer imamo slednje za zdaj samo pogojno, ker jih je treba prenesti na novega lastnika. S tem pa se spremenijo določene karakteristike, potrebne bodo dopolnitve glede na spremenjeno zakonodajo v določenih rokih. Treba je ponovno izkazati vse tisto, kar zahteva agencija, da bodo šoli vrnili zamrznjene licence, ki jih je nova šola pridobila z nakupom Adrijine šole. Zato bo še precej dela, da bomo lahko vse te pogoje izpolnili.

Na agenciji za civilno letalstvo so nam pojasnili, da gre pri obnovitvi za izredni nadzor, ki ga določa uredba EU, s čimer agencija ugotovi ponovno izpolnjevanje pogojev za vrnitev certifikata glede na začetne zahteve. Če pogoji, pod katerimi je bil izdan certifikat, ne obstajajo več (da morda nov lastnik uporablja različne zrakoplove, druge prostore, druga letališča, drugo strokovno osebje), je treba izvesti pregled vseh področij organizacije. Gre za nadzor, ki je po obsegu enak začetnemu pregledu. Specifična situacija je v tem primeru tudi uporaba imena. Če je neka organizacija kupila gradiva, materiale, priročnike ter jih želi ponovno uporabiti, spremeniti, posodobiti, a spremeni začetne pogoje prvotne certifikacije, je smiselno izdati nov certifikat in prekliti starega – začasno odvzetega. Gradiva, ki jih organizacija ima (literatura, program-



Nekdanji ustavni sodnik Peter Jambrek ne skriva velikopoteznih načrtov letalske šole Adria Aviation Academy.

čas zelo cenjena. Šola je nekdanji slovenski prevoznik ustanovil pred 40 leti skupaj s Fakulteto za strojništvo Univerze v Ljubljani. Glavni namen ustanovitve je bilo šolanje pilotov za potrebe domačega prevoznika, Adrie. Seveda se 40-letnice ne bodo spomnili s prikazom spektakularnih veščin in znanja nekdanjih in sedanjih učencev, ker je trenutno šola zaprta. Odvzete in zamrznjene ima tudi vse licence. Propad Adrie je za sabo potegnil tudi šolo, ki jo je za zdaj rešil Jambrek.

Pridobitev licence

Če želi Jambrek s kitajskim partnerjem odpreti letalsko šolo, je zagotovo ena izmed prvih nalog Adria Aviation Academy – podjetja, ki bo vodilo šolo, lastniško pa je v 55-odstotni lasti Kai Daia, 30 odstotkov ima Peter Jambrek in 15 odstotkov naj bi imel v lasti njegov sin Oskar Peter Jambrek – ponovna pridobitev li-



Jambrek je prepričan, da bi veliko kandidatov za svojo letalsko šolo dobil v državah tako imenovanih nevruščenih.

ska oprema, priročniki), lahko v spremenjeni obliki še vedno uporabi, dokler je ta skladna s predpisi omenjene uredbe. Nov lastnik pa mora omogočiti tudi izvedbo intervjujev vseh »predlaganih odgovornih oseb, če bodo te različne od prejšnjih in če te še niso opravljale enake funkcije v drugi enakovrstni letalski šoli.«

Prav tako mora nov lastnik predložiti dokazila o izpolnjevanju infrastrukturnih pogojev, nove pogodbe z ustreznimi izvajalci (prostor, oprema) ter dokumentacijo za morebitne (druge) zrakoplove. Nov lastnik lahko zaprosi za izvajanje enega ali vseh tečajev, za katere je kupil ustrezne priročnike. Te mora posodobiti, ker jih prejšnji imetnik od začetka stečajnega postopka ni več posodabljal glede na trenutno veljavne predpise EU.

Vrnitev zamrznjenega certifikata naj bi Jambreka stala med 1000 in 3500 evri, pridobitev dodatnih certifikatov pa še več, saj so cene osnovnih certifikatov od 1500 do 7500 evrov za posamezen certifikat, pri čemer gre le za začetne certifikate za pridobitev zgolj teoretičnega znanja, brez prakse oziroma letenja z letali in letenja na simulatorjih.

Od kod denar za simulatorje?

Pri letalskih šolah, kot smo videli, največji strošek niso licence in certifikati. Največ denarja gre za simulatorje, letala, pristajalne steze in podobno. Če pogledamo Jambrekovo napoved, da bo nova letalska šola, ki nastaja na pogorišču nekdanje šole slovenskega letalskega prevoznika, največja na svetu, se takoj poraja vprašanje denarja. Pred leti sem obiskal eno izmed največjih letalskih šol na svetu, ki jo obiskujejo piloti z vsega sveta. Letalsko šolo Turkish Airlinesa v Istanbulu. Ravno med mojim obiskom so na vseh simulatorjih trenirale posadke od vsepovsod. Letalska šola Turkish Airlinesa ima 14 simulatorjev za trening pilotiranja najrazličnejših potniških letal, tudi največjih boeingov in airbusov.

Simulator, gromozanska komora na hidravličnih stolpičih, ki omogočajo premikanje celotnega letalskega kokpita (kabin) znotraj komore, da je občutek simulatorja kar se da pristen, stane okoli 10 milijonov evrov. Stare simulatorje je mogoče dobiti že za 30 tisočakov, a niso kaj prida, saj ne omogočajo številnih programskih nastavitvev, pa tudi realnega občutka letenja naj ne bi zmogli. Sicer se nekaj let stari simulatorji, ki so še dobri, prodajajo za nekaj milijonov evrov. Jambreka bi tako čakal ogromen strošek, če bi želel imeti več simulatorjev kot Turki, ki imajo svojo šolsko letalsko stezo dolgo skoraj dva kilometra, da lahko trenirajo pristanke in vzletanje potniških letal. Tudi steza je pri Jambrekovi šoli vprašljiva, zlasti če želijo postati največja šola na svetu.



Ko Jambreka soočimo z vsemi temi pomisleki, zakaj torej dvomimo, da lahko postane največja letalska šola na svetu, nam pojasni, da se zaveda, kaj vse letalska šola potrebuje. Da je bil naprodaj Adrijin simulator, imeli so tudi svoja šolska letala, a kupili so, kot že rečeno, arhiv, priročnike in licence, ker bodo sami izvajali le teoretično izobraževanje. Praktični del pa bodo njihovi študentje imeli pri pogodbeniku, ki ima vse potrebno od simulatorjev naprej. Jambrek poudarja, da gre pri tej odločitvi za preprost račun. Vložek in stroški bi bili za začetek enostavno preveliki, plačevali bodo zgolj najem oziroma del šolanja, ki ga bo izvajal pogodbenik. Ni pa izključil, da kdaj v prihodnje ne bi tudi sami kupili kakega letala ali simulatorja, a zdaj o tem ne razmišljajo, saj se pogovarjajo z različnimi ponudniki praktičnega dela šolanja za sodelovanje. Kdo bo ta del izvajal, se še ne ve.

Huda konkurenca

Že omenjena turška šola, pa Lufthansina letalska šola, londonska, so letalske šole, kjer se šolajo najboljši piloti na svetu. V London pošilja avstrijski prevoznik Laudamotion mnoge svoje pilote, da se izurijo za letenje z airbusom A320, med njimi so tudi številni Slovenci, ki so dobili zaposlitev pri letalskem prevozniku nekdanjega prvaka formule 1 Nikija Laude. Kar precej se jih je odločilo za službo pri tem prevozniku ravno zaradi šolanja v Londonu, ki ga plača Laudamotion. Kako bo novoustanovljena šola v Sloveniji lahko konkurirala omenjenim, kaj šele postala najboljša na svetu?

Jambrek pojasni, da je bil renome oziroma status Adrijine letalske šole zelo visok. »Bila je zelo znana med članicami gibanja neuvrščenih, med vsemi okoli 120 članicami, ki pravzaprav še vedno obstaja na vseh kontinentih od Karibov do azijskih območij. Ta dediščina je zelo pomembna,

Letalsko šolo, ki je v zadnjih letih največ vlagala v razvoj in zmogljivosti, ima prevoznik Turkish Airlines.





V načrtu nove letalske šole naj bi bilo tudi šolanje kabinskega osebja.



Najboljše letalske šole na svetu imajo tudi svoja potniška letala, na katerih se izobražujejo piloti.

Adrijina kvalitetna in priznana šola je iz šolala stotine, če ne tisoče pilotov po vsem svetu. To je velik kapital, vendar se samodejno gotovo ne prenese na novega lastnika, poskušamo pa ga ohraniti. Je sijajno izhodišče, iz katerega pa je treba nekaj narediti. Oznaka največja šola na svetu, ni kar iz trte izvita. Šole nismo ustanovili, misleč na slovenski trg, ki ga tu pravzaprav sploh ni. Že samo če pogledamo šolnine. Šolanje enega pilota potniškega letala stane od 55 do 75 in celo do 100 tisoč evrov. Pri nas si to lahko privoščijo le policija ali vojska, ki pa imata svoje šole, zato že v izhodišču računamo, da bomo pridobili trg po vsem svetu. Glede na to, da imamo v solastniškem partnerstvu en mednarodni investicijski sklad s sedeži na Irskem, v Švici, Londonu in s kapitalom in sedežem na Kitajskem, je to tisti strateški partner, na katerega računamo, da bo odprl kitajski trg, da bi iz te države dobili od 20 do 30 kandidatov za šolanje

lanje pri nas, in prav toliko učencev bi potrebovali, da šola preživi.«

Računajo, da bi na leto izšolali med 100 in 150 pilotov, vsaj v začetni fazi. »Toliko jih namreč lahko prenese slovenski zračni prostor,« pove in razkrije, da se že pogovarjajo za franšize šole po različnih koncih sveta, med drugim na Karibih. »Kajti piloti z licenco EU lahko delajo kjerkoli, piloti, ki nimajo te licence, pa ne smejo leteti povsod. Tudi afriški in iz določenega dela Azije ne, in tu je naš potencial, da lahko omogočimo pridobitev pilotskih licenc po najvišjih standardih pilotom iz teh držav, kot sem že prej omenil, iz držav neuvršenih.«

Navezava na tradicijo

Da ostane nekaj prepoznavnosti Adrijine šole, so v imenu ohranili besedo Adria, le da je namesto Adria Flight School po novem Adria Aviation Academy, pogovarjajo se tudi že z nekdanjim učiteljskim ka-

drom, ki je pripravljen sodelovati v novi šoli, da bi lahko šolanje potekalo čim bolj gladko že v prvi fazi, ko še ne bodo »največja letalska šola na svetu«. Ob tem Jambrek ne pozabi omeniti lokacije šole. Slovenija je zaradi majhnosti in razgibanosti idealna država za trening pilotov, saj redkokje na svetu doživite toliko vremenskih sprememb na tako majhnem območju, »kar je samo še dodaten plus za šolo«.

Vendar se bo treba precej potruditi, da se ponovno v svetovni letalski javnosti »opere« ime letalske šole, saj kljub vsej hvali in uspehom v zadnjem letu delovanja ni poslovala vzorno. Njihove odločitve so bile celo skrajno zavržne, saj so pobirali šolnino skoraj 11 tisoč evrov, šolanja pa ni bilo, pri čemer so vodilni vedeli, da ne morajo izvajati šolanja zaradi pomanjkanja denarja, a so vseeno opeharili več ljudi, ki so želeli pridobiti licence v nekdanji tako opevani letalski šoli. ■



Letalska šola Turkish Airlinesa ima le kilometer krajšo pristajalno stezo od steze brniškega letališča.