

KARIERNI KLEPETI



TOKRATNI GOST V KLEPETU

Amadej Kozjak,

kontrolor zračnega prometa

KDO JE AMADEJ? SE NAŠIM BRALCEM LAHKO NA KRATKO PREDSTAVIŠ?

Ime mi je Amadej, star sem 25 let in prihajam iz Gračišča. Po poklicu sem kontrolor zračnega prometa (KZP).

AMADEJ, DELAŠ V KONTROLI ZRAČNEGA PROMETA NA LETALIŠČU PORTOROŽ. NAM LAHKO NA KRATKO RAZLOŽIŠ, KAJ OBSEGA TVOJE DELO? KAKO IZGLEDA TVOJ DELOVNIK?

Naša osnovna naloga je, da nadziramo zračni promet v svojem zračnem prostoru oz. na letališču, ki ga kontroliramo in zagotavljamo varen in urejen potek zračnega prometa. Svoje delo izvajamo iz kontrolnega stolpa, s katerega imamo dober pregled nad vsemi manevrskimi površinami na letališču. Po navadi delamo v paru, ki ga tvorita izvršni kontrolor (v stiku z letali prek frekvence) in asistent (koordinira delo s sosednjimi enotami KZP in aerodromom).

Če kontrolor opazi nek konflikt (dve letali se bosta srečali na manjši razdalji od predpisane), razmisli na kak način ga je najboljšo rešiti in izda pilotu navodila s katerimi bo to dosegel. Minimalna vertikalna razdalja med zrakoplovi je 1000 čevljev/300m, horizontalna pa 5 NM/8km. Pri komunikaciji se uporablja t. i. angleška frazeologija. To so fraze, ki so nedvoumne, da ne pride do nesporazumov. Na primer fraza "CLEARED TO LAND" pomeni dovoljenje za pristanek in jo razumejo piloti in kontrolorji po vsem svetu.





Najbrž ste že slišali, da je poklic KZP stresen in odgovoren. Glavnina stresa izhaja iz zahtev po hitremu sprejemanju odločitev in velikemu številu spreminjajočih se informacij. Poleg količine prometa vplivajo na obremenjenost KZP tudi nevsakdanje okoliščine (zaprti deli zračnega prostora, nevihte, nedelujoča navigacijska sredstva) in pa seveda izredni dogodki npr. odpoved motorja na letalu, ko je treba temu zrakoplovu nemudoma omogočiti prosto pot nazaj na letališče.

Delamo v 8,5 umih izmenah. Vsake 3 ure dela, kontrolorju pripada ura počitka. Zanimivo je tudi, da nimamo klasičnega delovnega tedna 5/2, ampak delamo konstantno v ponavljajočem se ciklusu 6/4. Prednost tega je, da si več dni (4) v kosu prost, slabost pa, da smo tudi večino vikendov v službi.

ZAKAJ SI SE ODLOČIL ZA TA ŠTUDIJ? KDO TI JE POMAGAL PRI ODLOČITVI?

Že od malih nog me je fasciniralo vse kar je letelo. V osnovni šoli sem se amatersko ukvarjal z modelarstvom, proti koncu srednje šole pa sem se preizkusil tudi v pilotiranju manjših športnih letal, ki me je čisto prevzelo in takrat sem vedel, da želim nadaljevati šolanje v tej smeri. Tako je bil študij letalstva logična izbira. Eden od mojih letalskih inštruktorjev je bil po poklicu KZP in prav on mi je približal svet kontrole in me peljal na ogled na kontrolni stolp. Takrat sem se tudi začel resno zanimati za ta poklic.

SI SE MORAL ŠE ČESA DODATNO NAUČITI, DA LAHKO OPRAVLJAŠ SVOJE DELO?

Celotno šolanje, ki ga potrebuje kontrolor zračnega prometa, se izvede v podjetju samem. Ne potrebuješ predznanja ali izkušenj, saj tečaj začne pri osnovah in se postopno nadgrajuje. Jaz sem sicer imel kar nekaj predznanja in izkušenj na področju letalstva zaradi izbire študija in opravljenega šolanja za športnega pilota. Vse to mi je seveda zelo koristilo, saj mi je poenostavilo sledenje hitremu tempu tečaja in učenje za izpite. V samo 3 mesecih se namreč obdela vseh 9 osnovnih predmetov. Tukaj bi rad poudaril, da so za opravljanje tega poklica potrebne posebne osebnostne lastnosti in sposobnosti. V selektivnem procesu se išče kandidate, ki so stabilni, samozavestni, odgovorni in vestni. Sposobni učinkovite komunikacije in pripravljeni na delovanje v timu. Seveda morajo zaradi same specifikke dela biti sposobni dela pod pritiskom. Na selektivnih testih se testira razumevanje angleščine in spomin, koordinacijo in reflekse, večopravilnost, sposobnost hitrih mentalnih kalkulacij, ohranjanje koncentracije na dolgi rok in občutek za čas ter orientacijo v prostoru. Tako da ne gre toliko za znanje, ki se ga človek lahko nauči ampak za sposobnosti, ki jih ima.

KATERE ŠOLE SI OBISKOVAL, DA LAHKO OPRAVLJAŠ TA POKLIC?

Za prijavo na razpis za delo KZP zadostuje srednješolska izobrazba (V. stopnja). To je zato, ker vse specifično znanje, ki je potrebno za opravljanje tega poklica, pridobiš na šolanju v podjetju. Jaz sem se po zaključni maturi (obiskoval sem STŠ Koper, smer tehniška gimnazija), vpisal na Fakulteto za Strojništvo – smer letalstvo, ker sem vedel, da želim bolje spoznati to industrijo in se kasneje zaposliti v letalski stroki.

"Največja prednost pred poklicem potniškega pilota je, da se po službi vsakodnevno vrneš domov.

Prednost pred poklicem npr. poslovneža je, da lahko službo odmisliš, ko zaključiš svojo izmeno (ne nosiš dela domov)."



KAJ TI JE BILO MED ŠTUDIJEM NAJBOLJ VŠEČ?

Na strojnem faksu je predmetnik v prvem in drugem letniku vseboval pretežno neletalske oz. tipično strojniške predmete kot so tehniška dokumentacija, termodinamika, matematika, statika, strojni elementi ipd. Najbolj všeč so mi bili seveda letalski predmeti 3. letnika. Predvsem letalski motorji, navigacija in aerodinamika. Čisto kot zanimivost bi dodal, da smo vsa tri leta fakultete imeli možnost brezplačnega obiskovanja športnih dejavnosti in jaz sem izbral plavanje. Pri tem sem zelo užival in odpočil možgane, zato tudi to štejem kot velik plus. Poleg samega študija pa mi je bilo seveda v užitek samo študentsko življenje. Samostojno bivanje v študentu, subvencionirana prehrana prek študentskih bonov, in seveda Ljubljana vibe - kjer se vedno nekaj dogaja.



LAHKO BI REKLI, DA SI NA ZAČETKU SVOJE KARIERNE POTI. KAKO PA TI RAZUMEŠ POJEM »KARIERA«?

Definitivno sem šele dobro vstopil na trg dela, a imam pri svojih 25 letih že kar lep nabor izkušenj na področju letalstva. V času študija sem npr. opravljal študentsko delo psevdopilota na simulatorju za kontrolorje in bil štipendist pilot v Slovenski vojski. Vse te izkušnje, združene z znanjem pridobljenim na fakulteti, pripomorejo k širšemu razumevanju stroke v kateri delam in predstavljajo temelje za uspešno kariero. Karierni razvoj je seveda kontinuiran proces povečevanja kompetenc ter pridobivanja novih znanj, ki zahteva posameznikovo proaktivnost, načrtovanje in vztrajnost.

KAJ PA POČNE AMADEJ V PROSTEM ČASU? S ČIM SE ŠE UKVARJAŠ, KAJ TE ZANIMA?

Aktiven sem na številnih področjih, svoj prosti čas zelo rad preživljam v naravi oz. z različnimi športnimi dejavnostmi. Rad planinarim, kolesarim, plavam ali pa treniram v fitnessu in treningih juda. Od leta 2015 posedujem licenco športnega pilota, zato lepo vreme izkoristim tudi za letalske užitke. Poskušam si vzeti dovolj časa tudi za vajo instrumentov (harmonika, kitara, klavir) ker mi tudi to področje prinaša veliko zadovoljstva.

ŠE ZA KONEC - KAJ BI SPOROČIL MLADIM, KI ŠELE STOPAJO NA SVOJO KARIERNO POT?

Pri izbiri poklicne poti se vedno odločajte glede na to koliko vas zanima in privlači določen poklic in nato vložite potrebno delo, da to dosežete. Potrebni sta vztrajnost in fleksibilnost, spoštljivo obnašanje in pozitivna miselnost. Če boste uspeli sebe razviti v osebo s temi lastnostmi, potem boste zelo zaželeni na trgu dela in boste tudi lažje dobili tisto službo, ki si jo sami želite.

ČE BI PONOVRNO IZBIRAL, BI SE ODLOČIL ZA ISTI ŠTUDIJ?

Najbrž, da ja. Sicer bi si želel, da bi bil predmetnik še bolj usmerjen v letalsko industrijo in ne tako splošno zajemal vseh področij strojništva. Ampak generalno gledano sem zadovoljen s študijskim programom.

KAJ PA ZA V PRIHODNJE? ŽE VEŠ, V KATERO SMER PELJE TVOJA POKLICNA POT?

V podjetju KZPS d.o.o. sem zaposlen za nedoločen čas s polnim delovnim časom. Ker to službo zelo rad opravljam si definitivno želim ostati KZP in razvijati svojo poklicno pot znotraj podjetja v smislu inštruktorske licence in morda ratingov za druge lokacije po Sloveniji v kolikor se bo v podjetju pokazala potreba po tem.

