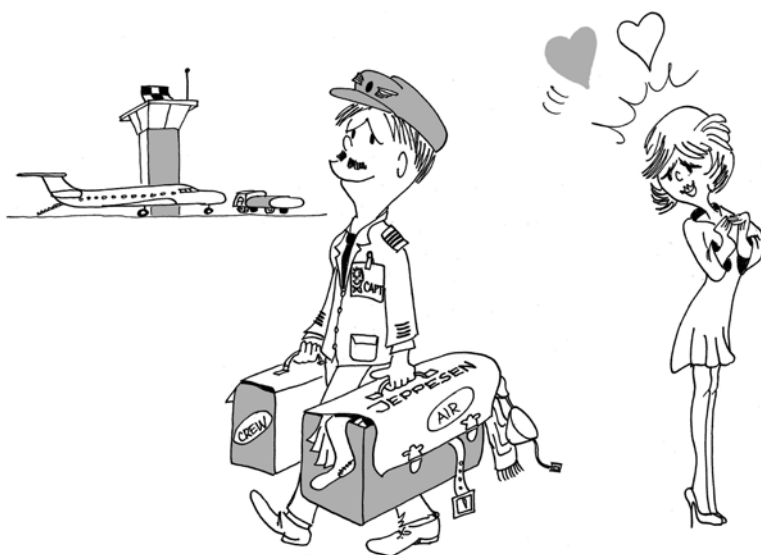


## CEO SVET U TORBI



Suludo bi bilo u galopirajućem XXI stoleću početi priču o svetu vazduhoplovnih informacija hipotetičnom vizijom vazdušnog saobraćaja u kojem lete hiljade i hiljade malih lindberga, prepuštenih sebi i vlastitoj snalažljivosti. Lete prema ko zna kom kraju sveta, prema aerodromima na koje nikada nisu sletali, nagađajući šta ih tamo čeka. Pre svakog leta provode košmarne dane u grozničavoj trci za dragocanim informacijama o aerodromima na koje kreću avionima punim putnika. Kupuju i pozajmljuju geografske karte oblasti koje preleću. Troše silne sate na telefonske, telefaks, SMS i i-mejl dogovore. Ne daju mira iskusnijim kolegama, dok iz njihovih beležnica prepisuju svaki podatak i zapažanje...

Bila bi to laka apokalipsa – mada je tako zaista i bilo, sve dok se kapetanu Džepsenu nije upalio kliker...

Pilotu u svakom trenutku moraju da budu dostupne detaljne informacije, kojima će otkloniti i najmanju neizvesnost u letu ka ma kom aerodromu, zemlji i kontinentu. Bez preciznih, jezgrovitih, standardizovanih i aktuelnih letačkih priručnika vazdušni saobraćaj bio bi nezamisliv, a sitna i fino istkana paučina na kojoj počiva, beznadežno bi se pocepala na nekoliko najvitalnijih mesta.

U letačkom priručniku su objedinjeni svi podaci od bitnog značaja za bezbedno, efikasno i precizno instrumentalno letenje. Na njih se oslanjaju privatni, sportski, poslovni, vojni i kompanijski piloti širom sveta jer prate postupke (i izmene postupaka) u letenju na svakoj tački Zemljine kugle.



Uz pomoć par tomova ovih izdanja, bilo u papirnom, bilo u elektronskom obliku, IFR pilot je u mogućnosti da detaljno pripremi i izvede svaki let. U nešto manjoj meri to može da važi i za VFR pilota; međutim, tu je skupljeno suviše znanja, za koje je potreban upravo onaj osnov koji VFR pilota pretvara u IFR pilota.

Priprema leta nije ograničena samo na navigacionu pripremu iako navigacioni sadržaji zauzimaju najveći deo štampanog ili digitalizovanog prostora letačkog priručnika. Zdušnu pomoć pilotu pruža i niz informacija o aerodromima i njihovoj opremi, meteorološkim službama, službama traganja i spasavanja, lokalnim propisima pojedinih zemalja, njihovim procedurama i vazdušnim zonama različitog profila, kao i o postupcima u vanrednim situacijama.

Osnovi korišćenja letačkog priručnika obavezan su deo teorijske obuke instrumentalnih pilota. Razlog je prost: bez njega nema proceduralnog letenja. Iskusniji piloti, koji vole pojednostavljena objašnjenja, reći će: „Stvar je prosta. Treba leteti prema partituri. Samo poravnaj cifre na instrumentima u kokpitu sa ciframa u le-

tačkom priručniku – i završio si posao!” Primimo to s rezervom, bar dok ne naučimo onoliko koliko i oni.

U elementarnoj i prstima opipljivoj varijanti ovakav letački priručnik je sastavljen od dve podebele knjige. U prvoj su opšti podaci i navigacione karte, a u drugoj podaci o aerodromima, s odlaznim, dolaznim i prilaznim kartama. No, pilot koji, recimo, redovno leti po Evropi i Mediteranu, nosiće u torbi možda i nekoliko ovakvih to-mova jer je u njima zbrinuto nekoliko stotina međunarodnih aerodroma u nekoliko desetina zemalja.

Koliki li je tek ceo svet?

## OSTAVŠTINA KAPETANA DŽEPSENA

Vrlo dobre letačke priručnike publikuje nekoliko velikih svetski poznatih avio-kompanija, kao i neki proizvođači aviona i avionske opreme (poput „Boinga“), ali nije slučajno baš kompanija „Džepsen“ (*JEPPESEN*) postala sinonim za ovu vrstu vazduhoplovnog izdavaštva u svetu.

Kako je rođen ovaj gigantski vazduhoplovni informacioni sistem, čija je izdanja, s redovnim sedmičnim izmenama i dopunama, prihvatila većina vazdušnih prevozlaca?



E. B. Džepsen, čija je profesionalna pilotska karijera bila duga više od trideset godina, leteo je još dvadesetih godina prošlog veka, prevozeći poštu avionima s otvorenom kabinom.

Kao što je poznato, tada se uglavnom letelo „s glavom u torbi“, a kapetan Džepsen je i te kako bio zainteresovan za to da sačuva i torbu i glavu! U maloj svesci, od koje se nikada nije razdvajao, brižljivo je sastavljao razne dijagrame i skicirao mnoge prepreke u blizini aerodroma na koje je sletao. Beležio je čak i telefonske brojeve lokalnih farmara, od kojih je mogao da sazna podatke o vremenskim prilikama duž maršrute leta.

Kako je s letačkim iskustvima narastala i zbirka podataka, tako je sveščica postajala sve traženija među kolegama po palici.