

Piloti podstupují až stovky hodin výuky

Češi mají velký zájem o to, létat s ultralighty, ale i většími stroji. Musí kvůli tomu absolvovat nejméně desítky hodin výuky. U pilota velkého dopravního letadla jsou to ale stovky hodin, řekl Právu pilot a instruktor letecké školy AeroPrague.com Libor Frobort.

Ve srovnání s dobou před deseti lety se počet pilotů stále mírně zvyšuje

■ Na jaká letadla si může amatér udělat zkoušky?

Legislativa rozlišuje dvě kategorie. Zaprvé ultralehká letadla, kde všechny požadavky na piloty i certifikace letadel řeší každý sám. Nejsou u nich vyžadovány drahé certifikace, čímž je jejich provoz výrazně levnější a létání se tak stává dostupnějším. Je třeba doplnit, že to není na úkor bezpečnosti.

Jak piloti, tak i letadla musí splňovat požadavky předpisu, ale bez těch mnohdy nákladných razítek. Vzhledem k ceně je to jedna z nejbližších pilotních licencí amatérských pilotů. Naše letecká škola provozuje osm větších letadel a pět ultralehkých letadel, včetně špičky v oboru – letadla VL3 Evolution.

A zadruhé jsou to tzv. velká letadla, která mohou být těžší než ta ultralehká. Většina lidí zná třeba česká letadla Zlín nebo americké cessny. Na ty se dá udělat průkaz PPL (průkaz soukromého pilota) nebo LAPL (průkaz pilota lehkých letadel).

Pokud má člověk licenci soukromého pilota, může po složení všech zkoušek řídit letadlo do 5,7 tuny. I jako amatér. Ale v tom případě si tím nesmí vydělávat.

■ Jaký je postup a jak dlouho trvá, než se stane člověk pilotem velkého letadla?

Do kokpitu dopravního letadla jsou tři cesty. První je tzv. modulový výcvik. Tam si budoucí pilot nejdříve udělá průkaz soukromého pilota. Po určitých nalétaných hodinách si licenci rozšíří o doložku pro lety



Foto archiv AeroPrague.com

podle přístrojů, výcvik na více-motorová letadla, licenci obchodního pilota a nakonec typový výcvik na konkrétní typ dopravního letadla. V průběhu absolvuje i teoretický kurz a složí zkoušky. Výhodou modulového výcviku je, že jej lze rozložit do delšího časového období a hradit postupně.

Druhá cesta je integrovaný výcvik. Je to podobný proces s tím rozdílem, že budoucí pilot musí celý výcvik dokončit do 36 měsíců a praktická zkouška se skládá až na závěr, a ne u každého modulu zvlášť. Není v tom zahrnut typový výcvik. Ten je potřeba absolvovat zvlášť.

Poslední a nejnovější je MPL výcvik. V tomto případě je to od samého začátku zaměřeno na ovládnutí konkrétního typu dopravního letadla, včetně postupů společnosti, pro kterou bude pilot v budoucnu létat.

Nejkratší možná doba je 18 měsíců, ale u modulového výcviku může trvat i několik let. To záleží jen na samotném pilotovi.

■ Jaký je zájem o létání menšími letadly a ultralighty?

Je velký. Souvisí to s relativní dostupností, často velmi moderní a vyspělou technikou a svobodou, kterou nabízí. Největší boom byl pochopitelně po roce 1989, ale popularita létání je stále na vysoké úrovni.

Ve srovnání s dobou před deseti lety se počet pilotů stále mírně zvyšuje, ale co se nejvíce změnilo, jsou technika a styl létání. Po roce 1989 byl typickým ultralightem stroj, který postavil nadšenec doma v garáži a létal s ním po okolí. Dnes k těmto báječným mužům od létajících strojů přibývalo hodně pilotů, kteří létají na továrně vyráběných ultralightech s parametry a výbavou těch nejrychlejších pisto-

vých strojů větší kategorie. Už to často nejsou jen lety po okolí, ale výlety po Evropě i mimo ni. Příkladem může být český ultralight VL3, se kterým doletíte za dvě hodiny z Prahy třeba do italských Benátek.

I klientela letecké školy je různorodá – od studentů pilotních výcviků, přes piloty rozšiřující si kvalifikaci nebo letové hodiny, po klienty aerotaxi či leteckých zážitků pro majitele letadel, kterým zabezpečujeme servis jejich strojů.

■ A létají Češi bezpečně?

To je otázka spíše pro statistiky, ale já bych řekl, že ano. Letadla, ať už ultralehká nebo ta větší, jsou opravdu bezpečná a největším nebezpečím je obvykle sám člověk. Většinou se jedná o přecenení vlastních schopností, nebo podcenění některých faktorů.

Přestože je vždy co zlepšovat,

tak si ale myslím, že nastavení systému i přístup pilotů jsou opravdu dobré. K bezpečnosti také přispívá, že se malá letadla dají vybavit padákovým systémem, kde se v případě jeho použití snese celé letadlo bezpečně na zem.

■ Jak dlouho zabere výuka teorie a legislativy pro menší letadlo?

U ultralehkých letadel je minimální penzum teorie 45 hodin. U licence PPL 100 hodin a v případě dopravního pilota 650 hodin.

■ Kolik musí absolvent nalétat?

Na licenci pro ultralehká letadla je v osnově minimální nálet 20 hodin. U průkazu PPL je to 45 hodin. Je potřeba si uvědomit, že je to minimální požadavek a záleží na tom, jak budoucí pilot jednotlivé úlohy zvládá.

■ Jak probíhá zkouška?

U průkazu PPL musí mít uchazeč složenou teoretickou zkoušku na Úřadu pro civilní letectví a poté absolvovat cca dvouhodinový let s examinátorem, který prověří dovednosti pilota, jak v ovládnutí samotného letounu, tak i v navigaci, komunikaci a všem, co je třeba k bezpečnému létání.

U průkazu ultralehkého pilota se skládá teoretická zkouška většinou zároveň s praktickou. Její trvání je o něco kratší, ale rozsah podobný.

■ Kolik kurzy stojí?

Největší složku ceny tvoří hodiny nalétané v letadle. To, kolik jich bude, záleží na pilotovi samotném. Pokud se připravuje, chodí pravidelně na lekce a nemá dlouhé přestávky, je to méně, než když chodí jen občas. Také hodně záleží na typu letadla a dalších okolnostech.

Obecně se dá říct, že rozsah může být od 100 tisíc korun u průkazu ULL na ultralehké letouny a 250 tisíc korun u průkazu PPL až po vyšší statistice.

■ Musí si zkoušky piloti doplňovat a obnovovat?

Platnost základní licence je dva roky. Pokud má pilot dostatečnou praxi, lze ji prodloužit administrativně, jinak se prodlužuje zkouškou. Pilot také musí mít platnou lékařskou prohlídku. Platnost vyšších kvalifikací je jeden rok a prodlužují se praktickou zkouškou.

■ Jaké nacházejí absolventi u menších letadel uplatnění?

Je potřeba si definovat, co je to menší letadlo, a to není tak jednoduché. „Menší letadlo“ může být větší než ultralight, ale ve srovnání s dopravním je pořád „menší“. Většina pilotů létá pro radost, nebo použije letadlo místo služebního auta. Pokud bude někdo hledat profesionální uplatnění, je potřeba, aby měl profesionální licenci, které jsou popsány výše. Nejčastěji však najdou v tomto segmentu uplatnění letečtí instruktoři.

■ Kolik zhruba si mohou piloti menších letadel vydělat? Je to nich poptávka?

To je velice individuální.

Letecké mechaniky shání stát i soukromníci

Stát má dlouhodobě otevřené pracovní pozice po letecké mechaniky. Pracují pro opravárenský státní podnik LOM specializující se na generální opravy vrtulníků Mi-2, Mi-8/17, Mi-24/35.

Podnik také vyrábí a opravuje pístové motory, provozuje Centrum leteckého výcviku v Pardubicích a prostřednictvím dceřiné VR Group vyrábí simulacní technologie pro letouny, vrtulníky a pozemní síly.

Aktuálně hledá letecké mechaniky i pro do armády zavážené vrtulníky Viper a Venom, předpokládá pracovní místo je



Foto PRÁVO – Jindřich Ginter

Vrtulník Mi-17 v hangáru údržby Centra leteckého výcviku v Pardubicích.

v Náměstí nad Oslavou. Práce je podle personalistů ideální pro absolventy vojenských škol či veterány. Civilní letecký mechanik si musí doplnit vzdělání z vojenských předpisů, z výzbroje.

Letecké mechaniky hledají rovněž soukromé společnosti. Například brněnská Herbst Aero nebo Czech Airlines Technics, která láká na jednorázový náborový příspěvek 50 tisíc Kč. Umožňuje práci vykonávat i brigádně. Vyžaduje průkaz letecké mechaniky a typové zkoušky na Boeing NG nebo Airbus A320.

Řídit letový provoz je extrémně náročné, projdou jen ti nejlepší

Nad Českem proletí každoročně při tisících přeletů desítky milionů lidí. Ukořičovat to všechno tak, aby byla zajištěna bezpečnost, plynulost a dochvilnost, je povinností státního podniku Řízení letového provozu ČR.

Sídlí v moderním Národním integrovaném středisku řízení letového provozu u obce Jeneč, zhruba šest kilometrů od Letiště Václava Havla v Praze. Středisko řídí i vojenské lety. Nad bezpečností nebeských

křížovatek bdí dohromady přes dvě stovky dispečerů. Práce má v podstatě vojenský režim, pracovníci se musí neustále cvičit na různé neobvyklé situace.

Dispečeré piloty letadel instruují, v jaké letové výšce mají letět, jakým kurzem a jakou rychlostí.

Vyžaduje to perfektní soustředění. Řídící proto dvě hodiny pracují a následuje hodinová pauza. Pak se vrací na místo, ale vykonávají jinou činnost. Ve

středisku je mimo jiné i relaxační zóna a kvalitní jídelna.

Na směně v hale o rozloze tisíc metrů čtverečních slouží tři až pět desítek řídicích. Republiku mají rozdělenou do sektorů v ploše i ve výšce. Za každý sektor jsou odpovědní dva dispečeré. Jeden je v letovém plánu o deset minut dopředu, druhý komunikuje s piloty. V jednom okamžiku jeden dispečerský pár řídí kolem 13 až 15 letadel. Letadla od sebe musí být vzdálená

zhruba na deset kilometrů, na výšku minimálně 300 metrů.

Oba řídicí jsou zastupitelní. Kromě zdvojených systémů nad nimi bdí vedoucí směny.

Speciální angličtina

Řídící letového provozu patří k nejlépe placeným povoláním. Výdělníci jsou kolem 200 tisíc hrubého měsíčně. Nicméně je to tak náročné, že většina řídicích tuto práci dělá maximálně do svých 50 let.

Požadavky jsou perfektní zdravotní kondice, stoprocentní angličtina. I ta je ale modifikovaná. Dispečeré a piloti totiž používají ke komunikaci angličtinu se speciálně ustálenou výslovností, která eliminuje možnost přeslechů, nedorozumění s mezinárodními posádkami. Například u číslovky 9 nevyslovují správně „nain“, nýbrž pro lepší srozumitelnost „nainr“.

Pokud zájemce projde náročným výběrovým řízením, čeká

ho dvouletý výcvik na letecké škole. Ani poté ale nemusí být vyhráno, protože praxe je velmi psychicky náročná. Ze stovek zájemců ročně si k simulátorům sednou jen dvě tři desítky a do provozu se dostane ještě méně.

Aktuálně středisko hledá techniky systémů pro řízení letového provozu, specialisty datových sítí, či ATM systémů.

Stranu připravil Jindřich Ginter