

TYPOVÁ KVALIFIKACE - ...mezi školou a nebem

Pokud se rozhodnete stát se dopravním pilotem, čeká vás náročný výcvik. Začnete výcvikem soukromého pilota, pak teoretická výuka ATPL, přístrojová kvalifikace, vícemotorový výcvik, licence na obchodního pilota a nakonec výběrové řízení k letecké společnosti. Ale to slovo "nakonec" není tak úplně pravda. Jak říká předpis, na každé proudové nebo turbovrtulové letadlo, je nutná typová kvalifikace, tak než usednete do kokpitu například Boeingu, musíte tuto "typovku" udělat. Jak probíhá pilotní výcvik se dnes dočtete všude na internetu, ale co vás čeká "na typovce", se toho mnoho neví. Proto jak jsme slíbili, přinášíme vám takový malý popis toho, co vás budoucí piloty jednou čeká. O tom jsme si povídali s kapitánem Boeingu 737 Ing. Braňo Čopem, který typovou kvalifikaci nejen sám "prožil", ale dnes jí v rámci AeroJOBu sprostředkovává dalším začínajícím dopravním pilotům.

Co je Braňo vlastně typová kvalifikace?

Typová kvalifikace navazuje na předcházející výcvik, většinou po kurzu spolupráce ve vícečlenné posádce bez předešlých leteckých zkušeností. Probíhá ve výcvikovém středisku TRTO (organizace pro provádění typového výcviku), které je vybavené vhodným typy simulátorů a výcvikovým programem. U velkých výcvikových zařízení jsou to většinou tzv. full flight simulátory, tedy simulátory věrně zobrazující pilotní kabinu daného typu letounu, včetně veškerých systémů, tlačítek, pák apod., na pohyblivých hydraulických nohách, takže realismus letu je stoprocentní. AeroJOB se snaží, aby to byla výcviková střediska schválená partnerskými leteckými provozovateli. Většinou na letouny Boeing 737 a Airbus 320.

Z čeho se výcvik skládá a jak probíhá?

"Typovka" probíhá většinou 6 týdnů a skládá se cca 10 dnů teoretické výuky a zbytek je letová část na FIX BASE Simulátoru a pak již zmiňovaném FULL FLIGHT Simulátoru. Výukové materiály jsou většinou CBT (Computer Base Training) s testovací částí pro každý systém letadla. Celý výcvik, jak teorie, tak praxe je vedena v angličtině. Na konci je přezkoušení v délce 2 hodiny jako PNF (pilot neletící) a 2 hodiny jako PF (pilot letící) a na úplný závěr čeká pilota 1 hodina letu ve skutečném letadle (to vše samozřejmě bez cestujících:-)). Pro ty, kteří mají tzv. Jet Experience, tedy zkušenosti na proudových letadlech stačí přezkoušení na simulátoru se speciálním výcvikovým programem. V praxi to znamená, že v první fázi se pilot-žák učí pomocí výukových materiálů CBT které ho provedou všemi systémy letadla, naučí ho, jak fungují, čím se ovládají a jak to vypadá jak se chovat když nefungují. Dalším krokem je část Performance, kde se piloti učí výkonnostní charakteristiky daného letounu a výpočty pro jeho obsluhu. Je to hlavně otázka naučit se ovládat software na výpočet výkonů pro různé váhy a délky RWY. V této teoretické části se piloti učí většinou tak 8 hodin denně, ale může to být i více.

V letové části výuky pak pilot-žák nalétá tak 4 hodiny denně a to 2 jako pilot letící a 2 jako pilot neletící. Vedle letu v normálních podmínkách je velký důraz kladen na různé nouzové postupy, ztížené podmínky, řešení všemožných závad apod. Celý výcvik je veden podle daného plánu, ale každá společnost má ve svém výcviku různé postupy jako jsou call outs, procedures, checklist apod., proto doporučuji před nástupem konzultaci se společností ke které chci jako pilot nastoupit.

Znamená to tedy, že jako zájemce o typovku musím obvolávat všemožné organizace?

Pokud budete tzv. "z ulice", tedy zájemce, který hledá sám, tak ano. U nás v AeroJOBu máme veškerou výcvikovou dokumentaci od všech leteckých dopravců se kterými spolupracujeme k dispozici a instruktoři v TRTOs vědí, jak mají naše žáky učit. U naší společnosti je několik TRE (Type Rated Examiner) a TRI (Type Rated Instruktor) na dané typové kvalifikace a s velkou zkušeností na daném typu letounů. Pilot-žák se stará jen o svou výuku.

Jak vypadá mimo učení čas studenta? Má vůbec nějaké volno, a pokud je výcvik dělán v zahraničí, jak je to například s ubytováním?

Moc volna pilot-žák během typovky nemá, ale je třeba zdůraznit, že to je takový poslední a velice důležitý krok před usednutím do kokpitu dopravního letadla. Je potřeba se naučit spoustu věcí, a pokud raději sedí s kamarády u piva, měl by jít jezdit spíš třeba s bagrem. Žáci mají tak cca 4 až 5 dnů volna s možností sportovních aktivit. Ubytování je většinou zajištěno v kvalitních hotelech nebo je možné domluvit levnější ubytování v penzionu nebo v soukromí.

Řekl jste „levnější“, což jistě bude zajímat hodně lidí. Typovka je poměrně drahá, dá se nějak ušetřit?

Pokud budu mluvit za AeroJOB, máme v nabídce například Base Training a Line Training což je novinka a velkou výhodou je, že žák absolvuje typovku až po Line Trainingu, a pak je bez větších omezení použitelný pro dopravce. Zvyšuje to jeho možnosti na trhu práce. Z pohledu financí je největší výhoda v tom, že je dnes typovka díky krizi v leteckém provozu nejlevnější v historii. My nabízíme našim žákům, kterým zprostředkováváme typový výcvik navíc týden z výcviku studium doma přes E-learning pomocí CBT, což opět sníží náklady na ubytování. Každý pilot se musí rozhodnout sám, jak získat typovku. Zařizovat si vše sám je ale docela obtížné.

Mám tedy hotovou typovku a nastupuji ke společnosti. Co bude dál?

Po ukončení Base Trainingu pilot vstupuje do Line Trainingu, který je pro zkušené piloty 20 sektorů a pro nezkušené piloty může být až 100 hodin. Je to létání na linkách pod dohledem zkušených instruktorů. Začít létat s cestujícími může být zářah na nervy, tak je potřeba na pilota ještě nějaký čas dohlížet, i když už reálně létá. No a pak už vám všem dopravním pilotům přeji jen každodenní nádherný pohled na slunce nad mraky.

