

Název:

JAK SE STÁT PILOTEM LETECKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY (HEMS)

0. Úvod

Cesta k povolání pilota letecké záchranné služby (HEMS Helicopter Emergency Medical Service) není snadná, ale pokud po této profesi opravdu toužíte, za snahu určitě stojí. Zprvu je dobré si uvědomit, že bude zapotřebí vynaložit značné úsilí, čas a finanční prostředky k dosažení všech kvalifikací a požadavků, které jsou pro zahájení kariéry pilota HEMS třeba. Když se do toho ale pustíte a vše se podaří, odměnou Vám bude práce, která je zároveň i posláním, neboť je spojena se záchranou lidských životů. Zároveň je třeba myslet na to, že než budete moci usednout do vrtulníku HEMS, může od zahájení vašeho výcviku uběhnout třeba i 5-6 let. Na následujících stránkách naleznete 10 klíčových kroků, ze kterých cesta k vysněnému povolání sestává.



1. Vyšetření pro získání osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy

Zdravotní stav pilota je jedním z klíčových předpokladů pro jeho způsobilost k bezpečnému provedení letu. Osvědčení zdravotní způsobilosti je několik druhů podle toho, na jaké pozici a v jakém druhu provozu budete působit. Pro Vás bude v tomto případě důležitá tzv. 1. třída (nebo případně na přechodnou dobu 2. třída). Dokud létáte s instruktorem na palubě, žádné takové osvědčení nepotřebujete. Na první samostatný let je ale nutné být držitelem alespoň 2. třídy. 1. třídu je třeba mít až pro získání průkazu obchodního pilota CPL. Ačkoli to tedy není bezpodmínečně nutné, doporučujeme Vám toto vyšetření absolvovat již na začátku své cesty za kariérou profesionálního pilota. Byla by totiž škoda do výcviku začít investovat peníze a teprve posléze zjistit, že Vám Váš zdravotní stav toto povolání neumožní vykonávat. Pro získání osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy je třeba absolvovat vstupní zdravotní vyšetření. Nejbližše to budete mít do [Ústavu leteckého zdravotnictví](#) v Praze, nebo do [Wiener Privatlinik](#) ve Vídni.



Toto osvědčení můžete následně každý rok prodlužovat buď na těchto dvou místech, nebo u leteckých lékařů, jejichž seznam najdete na stránkách Úřadu pro civilní letectví v sekci Personál / Zdravotní způsobilost / Pověření lékaři (<https://www.caa.cz/zpusobilost-leteckeho-personalu/povereni-lekari/>).

2. Průkaz radiotelefonisty letecké pohyblivé služby

Dle národní legislativy České republiky je třeba pro obsluhu rádiových letadlových stanic být držitelem průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby. Tento průkaz má dvě podoby. Pro létání pouze na území České republiky Vám bude stačit pouze omezený průkaz (OFL). Pro létání do zahraničí se ale neobejdete bez průkazu všeobecného (VFL). Protože cílem většiny našich žáků je kariéra profesionálního pilota a piloti HEMS musí občas letět i přes hranice, doporučujeme se rovnou rozhodnout pro průkaz všeobecný.

 ČESKÁ REPUBLIKA — ČESKÝ TELEKOMUNIKAČNÍ ÚŘAD CZECH REPUBLIC — CZECH TELECOMMUNICATION OFFICE	
VŠEOBECNÝ PRŮKAZ RADIOTELEFONISTY LETECKÉ POHYBLIVÉ SLUŽBY GENERAL RADIOTELEPHONE OPERATOR'S CERTIFICATE OF AERONAUTICAL MOBILE SERVICE	
Příjmení Surname	Vaše
Jméno Name	Jméno
Datum narození Date of birth	1.1.2020
Státní příslušnost Nationality	CZE
Tady bude vaše fotka.	

Držitelem tohoto průkazu musíte být při prvním samostatném letu, což je obvykle po cca 15 hodinách výcviku s instruktorem. Vzhledem ke kapacitním možnostem [Českého telekomunikačního úřadu](#) (ČTU), který provádí zkoušky pro získání tohoto průkazu, doporučujeme přihlásit se ke zkoušce klidně s dvouměsíčním předstihem. Mnozí žáci skládají zkoušky pro radiotelefonní průkaz ještě předtím, než zahájí praktický pilotní výcvik. Mají tak jistotu, že vzhledem k občas nedostačující kapacitě ČTU nedojde ke zdržení jejich prvního sóla a prodloužení výcviku. Na tuto zkoušku je možné připravit se samostatně, většinu z náplně zkoušky už budete mít probranou v rámci teorie PPL, nicméně je možné absolvovat i přípravný kurz.

3. Výcvik pro získání průkazu způsobilosti soukromého pilota PPL(H)

Práva držitele: Jako držitel PPL(H) můžete zastávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota vrtulníků při neobchodních letech. Za létání nemůžete být placeni, můžete si ale sami vrtulníkem vyrazit, kam se Vám bude chtít, nebo třeba můžete vzít rodinu a přátele na výlet či dovolenou.

Vstupní podmínky: Letecké předpisy nestanovují žádné požadavky pro zahájení tohoto výcviku. Posléze je však pro absolvování prvního samostatného letu požadováno dovršení věku 16 let, získání průkazu radiotelefonisty letecké pohyblivé služby (OFL/VFL) a získání osvědčení zdravotní způsobilosti 2. třídy. To všechno už ale splňujete, protože jsme Vám hned na začátku poradili, abyste rovnou absolvovali příslušné lékařské vyšetření a abyste se včas přihlásili na zkoušky pro získání průkazu radiotelefonisty VFL.

Průběh výcviku: Výcvik PPL(H) se sestává z teoretické výuky cca 100 hodin a ze 45 hodin praktického letového výcviku. Naučíte se vrtulník bezpečně ovládat, přistávat a vzlétat, let správně naplánovat a odnavigovat, u toho

všeho ještě správně komunikovat a být připraveni na různé nouzové situace. Z výcviku odejdete vycvičení tak, že můžete samostatně létat a sebevědomě převzít odpovědnost za ostatní osoby na palubě. Vydání průkazu PPL(H) je podmíněno věkem 17 let.

Zkoušky: Pro získání průkazu způsobilosti je třeba složit zkoušku teoretických znalostí na Úřadu pro civilní letectví. Uchazeč zde vybírá správnou ze čtyř možných odpovědí a požadována je 75% úspěšnost. Většina testovacích otázek je veřejně dostupná, a tedy je možné vyzkoušet si absolvování této zkoušky nanečisto. Následně je třeba absolvovat let s examinátorem, který ověří úroveň schopností, které jste při výcviku získali.



4. Nalétat si cca dalších 110 hodin jako velící pilot pro CPL ... tzv. sólo nálet / time building – sám, s rodinou nebo s přáteli

PPL(H) byl prvotním krůčkem za vytouženým snem. Protože za několik měsíců budete pro zahájení výcviku CPL(H) potřebovat mít nalétáno celkem 155 hodin, z toho minimálně 50 jako velící piloti (PIC), je třeba se do toho včas pustit. Kam a s kým poletíte, je na Vás. Jakmile úspěšně absolvujete zkoušku z letecké angličtiny ICAO, můžete vyrazit i mimo vzdušný prostor České republiky. Doporučujeme v rámci time buildingu absolvovat čas od času kondiční let s instruktorem, abyste si průběžně procvičovali např. nouzové postupy. Dále není od věci si udělat typový výcvik na jiný vrtulník stejné kategorie pro rozšíření obzorů.

5. Zkouška z letecké angličtiny ICAO

Práva držitele: Ve chvíli, kdy Vám ÚCL do průkazu způsobilosti запиše požadovanou úroveň letecké angličtiny ICAO, budete oprávněni komunikovat na frekvenci v anglickém jazyce, což je (kromě letu na Slovensko) nezbytnou podmínkou pro zahraniční lety. Jelikož se čas od času stane, že HEMS letí zachraňovat přes cizí území, nebo letí s pacientem do řízeného prostoru Prahy, kde se komunikuje v anglickém jazyce, je požadována minimální úroveň ICAO Level 4.

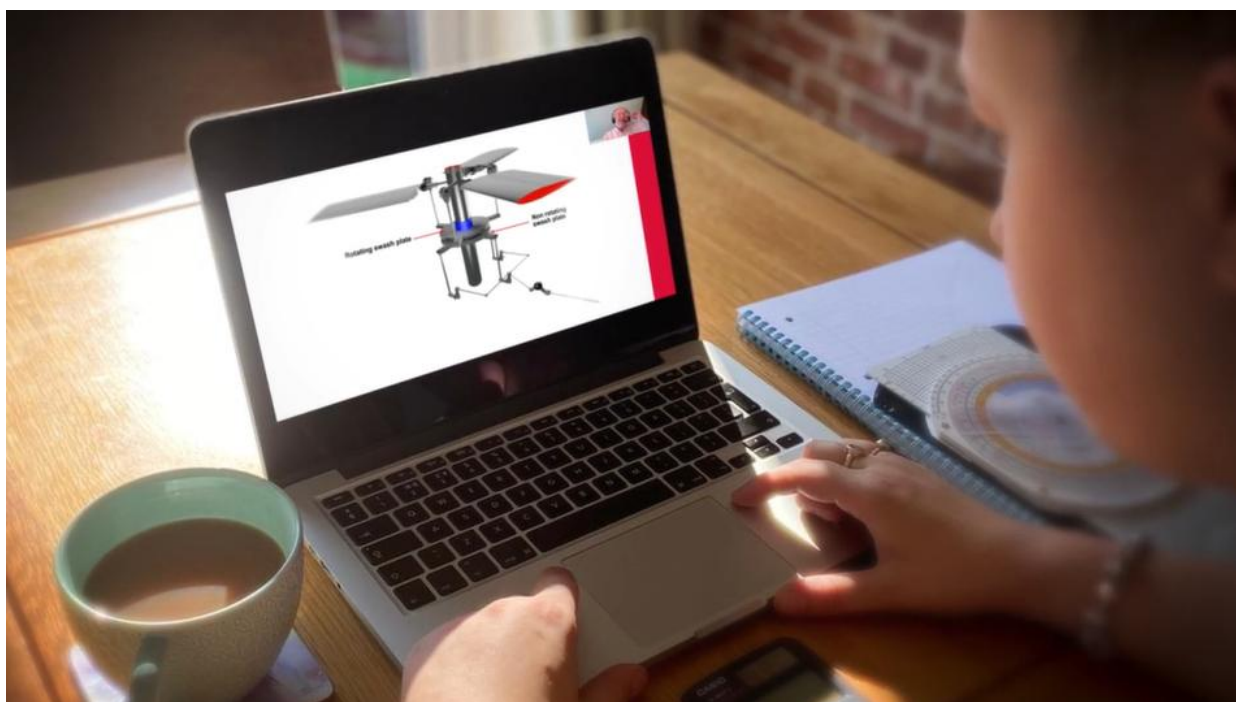
Průběh výcviku: Výcvik pro přihlášení se ke zkoušce s ICAO angličtiny není povinný, ale je možné jej absolvovat. V klidu se na zkoušku připravíte, instruktor Vás navede, na co se zaměřit a budete mít možnost si zkoušku

vyzkoušet nanečisto. Nutné je pak při zkoušce získat úroveň ICAO Level 4, 5 nebo 6. Levely 4, 5 a 6 Vás bez rozdílu opravňují komunikovat za letu anglicky, liší se akorát v tom, za jak dlouho a zda vůbec si musíte toto osvědčení v budoucnu prodloužit. Kdo měl angličtinu ve škole nebo z ní dokonce maturoval, nebude mít s touto zkouškou jistě žádný problém.

Zkoušky: Zkouška trvá cca 30 minut a obsahuje písemný test, konverzaci s examinátorem a poslech. To vše s leteckou tematikou.

6. Teoretický kurz CPL(H), či ATPL(H) a praktický kurz CPL(H) včetně výcviku létání v noci

Váš dosavadní teoretický výcvik je plně dostačující pro vykonávání práv držitele průkazu způsobilosti PPL(H). Už si můžete létat pro zábavu, můžete létat s rodinou, či přáteli, ale na profesionální létání to ještě není. Protože chcete v letecké záchranné službě létat na vícemotorovém vrtulníku, je třeba absolvovat patřičnou teoretickou přípravu. Je tedy na čase pustit se do teoretického kurzu ATPL(H). Alternativou je rovněž absolvovat pouze teorii CPL(H) s tím, že si v takovém případě před typovým výcvikem na vícemotorový vrtulník budete muset doplnit ještě předvstupní teoretický kurz zahrnující ATPL předměty Obecné znalosti o letadle - drak letadla/systémy/pohonná jednotka, Obecné znalosti o letadle - přístroje/elektronika, Plánování a provedení letu - hmotnost a vyvážení a Plánování a provedení letu - výkonnost. Většina pilotů dnes jde rovnou do teorie ATPL. Pro držitele PPL(H) zahrnuje teoretický výcvik ATPL(H) 550 hodin studia, teorie CPL(H) 250 hodin studia. Legislativa říká, že žák musí alespoň 10 procent uvedené doby absolvovat při výuce s instruktorem a až 90 procent může strávit řízeným samostudiem. To platí samozřejmě pod podmínkou, že má k dispozici od své letecké školy patřičné studijní materiály, že pravidelně studuje podle rozvrhu, na kterém se s leteckou školou dohodne a vyplňuje průběžné testy tak, aby byl zajištěn průběžný pokrok ve výcviku. Letecké předpisy letecké školy přímo nařizují, že pokrok žáka musí tímto způsobem monitorovat. Po dokončení výuky každého předmětu vystaví letecká škola žákovi certifikát, který dotyčného opravňuje absolvovat teoretickou zkoušku na Úřadu pro civilní letectví. Tyto zkoušky se skládají v elektronické formě vybíráním správné odpovědi ze sady zkouškových otázek. V současné době lze zkoušku vykonat pouze v anglickém jazyce. Je třeba uspět minimálně na 75 procent ve všech 13 předmětech.



Praktický výcvik CPL(H) je vhodné zahájit až po složení teoretického výcviku, není to však podmínkou. Práva držitele: Jako držitel průkazu způsobilosti CPL(H) můžete zastávat funkci velícího pilota, nebo druhého pilota v rámci takzvané obchodní letecké dopravy. Jinými slovy, jako držitel CPL(H) se můžete létáním živit, konečně za létání přestat platit, ale naopak za něj už pro vždy dostávat zapláceno.

Vstupní podmínky: Pilot musí být držitelem licence PPL(H) a mít nalétáno alespoň 155 hodin, z toho minimálně 50 jako velící pilot (PIC), z čehož musí být min. 10 hodin navigačních letů.

Průběh výcviku: Teoretický výcvik ATPL(H), nebo CPL(H) máte už za sebou, týká se Vás tedy pouze praktický výcvik. Zde si prohloubíte dovednosti, které jste doposud nasbírali. Zdokonalíte jednotlivé nouzové postupy a techniku pilotáže o další dovednosti. Součástí tohoto kurzu je též výcvik létání v noci, při kterém se naučíte provádět ve tmě to, co už umíte bezpečně provádět za světla. Zahrnuje jak nácvik techniky pilotáže, tak navigační let a je zakončen krátkým samostatným letem bez instruktora na palubě.

Zkoušky: Před zkouškou dovednosti CPL(H) musí být uchazeč starší 18 let a musí mít splněn celkový nálet alespoň 185 hodin a vyhovět řadě dalších kritérií. Všechna tato kritéria jste ale už s jistotou splnili v rámci předchozích 5 kroků. Solidní letecká škola si to pohlídá. Při zkoušce dovednosti předvedete examinátorovi, že ovládáte správnou pilotáž vrtulníku, že dokážete bezpečně provést zadaný let v souladu s leteckými předpisy, že jste v průběhu výcviku získali to, čemu se anglicky říká „airmanship“, tedy letecké umění, dobrý letecký úsudek a myšlení, a že v plném rozsahu dokážete využívat nabytých teoretických znalostí.



7. Další nálet hodin (time building) – nyní už jako profesionál a obvykle i jako letový instruktor FI

I když jste již profesionální pilot, absolvovali řadu výcvikových modulů a zkoušek, nalétali jste nemalé množství hodin, v kabině vrtulníku se již cítíte sebejistě a létáním se již můžete živit, bohužel to stále nestačí, abyste se mohli ucházet o zaměstnání pilota HEMS. Nyní máte před sebou časově nejnáročnější část cesty, kterou jste si zvolili. Máte nalétáno přibližně 200 hodin, z nichž je zhruba polovina v pozici PIC. Abyste se mohli stát kapitánem vrtulníku HEMS, musíte mít minimálně 1 000 hodin v pozici PIC. Možností, jak toto penzum hodin nalétat není v ČR mnoho, jedná se především o přelety vrtulníků do servisních středisek, seznamovací lety pro zájemce o výcvik, a v případě mnohých pilotů hlavně o práci letového instruktora (FI). **Při náletu 220 hodin mnozí budoucí piloti HEMS zahajují výcvik FI, aby mohli posléze potřebný nálet pro vstup do HEMS absolvovat při výcviku dalších pilotů. Je velmi vhodné celý dosavadní výcvik absolvovat ve velké letecké škole, která si vás pro práci instruktora ve správném okamžiku začne formovat, bude vás znát, takže máte vysokou šanci, že vás následně přijme jako instruktora a bude mít i dostatek žáků, aby váš nálet efektivně narůstal.**

8. Absolvovat výběrové řízení u společnosti, která provozuje HEMS

Nyní jste už jen krok ke svému cíli. Roky studia a výcviku jsou za Vámi, prošli jste všemi potřebnými výcvikovými moduly a hodnoceními. Nebylo to snadné, ale uspěli jste a máte to za sebou. Jste držiteli průkazu způsobilosti obchodního pilota CPL(H). Máte dostatečný nálet a zkušenosti v pozici PIC a veškeré předpoklady pro náročnou práci pilota HEMS. Teď už zbývá jen uspět ve výběrovém řízení u provozovatele HEMS. **Velkou výhodou je,**

pokud jste své dosavadní výcviky a ideálně i dosavadní instruktorskou činnost prováděli u společnosti, která je zároveň právě provozovatelem HEMS. Taková společnost si vás pro leteckou záchrannou službu bude formovat už v průběhu výcviku, budete v kontaktu s piloty a prostředím HEMS, což vám výrazně zvyšuje šanci na přijetí na pozici pilota HEMS. Zde je na místě jedno upozornění. V České republice existují školy, které zájemcům nabízí produkt typu „Výcvik pilota HEMS“, i když daná společnost HEMS neprovozuje, nikdy neprovozovala a nemá s tímto typem provozu žádné relevantní zkušenosti, a jedná se tedy spíše o vějičku na nové studenty. Pozor na to.

9. Typový výcvik na konkrétní vrtulník, na kterém budete u zaměstnavatele létat, a výcvik provozovatele

Následuje typová kvalifikace na konkrétní vrtulník, v rámci kterého tento stroj detailně poznáte, naučíte se jeho specifika hlavně se s ním naučíte bezpečně létat. Pak už konečně následuje výcvik postupů provozovatele. Naše letecká společnost pro provoz HEMS využívá vrtulníky EC 135.

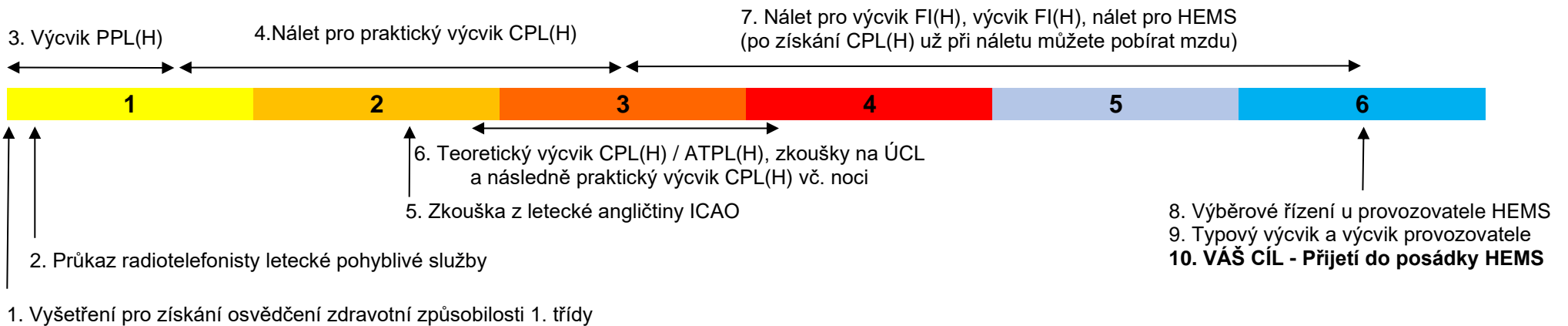
10. Přijetí do posádky HEMS

V tento okamžik usedáte do kabiny záchranného vrtulníku. Čeká vás několik měsíců, kdy létáte spolu se zkušeným dlouholetým kapitánem, zjistíte specifika této práce v reálných situacích, učíte se vypořádat s lidským neštěstím na místě zásahu, správně a rychle reagovat na výzvy ke vzletu, změny a improvizaci, kterou neustále v provozu HEMS řešíte. Po těchto několika měsících a načerpání potřebných zkušeností přichází na řadu přezkoušení s examínátorem, kterému bude třeba předvést, že jste schopni samostatně létat záchranku a plnit povinnosti jako kapitán HEMS.



11. Vše přehledně na jedné straně...

A protože je to hodně informací najednou a jeden dobrý obrázek může často nahradit několik stran textu, zde jsme Vám to všechno znázornili graficky. Berte toto schéma prosím orientačně. Záleží na každém studentovi, jakým tempem půjde, kolik finančních prostředků, času a úsilí je vzhledem k dalším svým závazkům schopen létání věnovat. Někdo má finance rovnou pohromadě a může výcvikem postupovat rychleji. Kdo finance na výcvik získává průběžně, může mít tempo pomalejší. S pořadím některých kroků lze rovněž do určité míry pracovat např. s ohledem na vhodnost ročního období pro daný typ výcviku apod.



A cena?

Cena výcviku se může mezi jednotlivými školami do určité míry lišit. Některé školy často lákají studenty na zdánlivě atraktivní nižší cenu, to jde ale často ruku v ruce s nižší kvalitou výcviku, protože co někde ušetříte vy, musí jinde ušetřit letecká škola. V některých méně solidních školách se bohužel doúčtovávají ještě „nevyhnutelné dodatečné náklady“, o kterých na začátku nebyla řeč a bývají žákům sděleny až v průběhu výcviku. Obecně lze říct, že finální cena výcviku pilota vrtulníku **zahrnující PPL, nálet pro získání CPL, teorii ATPL, či CPL, praktický výcvik CPL vč. noci a pak i výcvik FI včetně zkoušek s examinátorem** se pohybuje okolo 2 400 000 Kč vč. DPH a včetně všech poplatků. Abyste za létání mohli pobírat mzdu, stačí samozřejmě dosáhnout úrovně CPL. Hodiny potom ale snáze naskakují těm, kteří mají i kvalifikaci instruktora a poskytují výcvik dalším pilotům. Částku za výcvik v solidní letecké škole není potřeba platit předem, ale postupně dle odlétaných hodin. Nemusíte mít tedy připravenou celou sumu hned ke dni začátku výcviku.



Závěrem...

Výcvik pilota HEMS není levná záležitost a není pro každého. Pokud se ale profesionálním pilotem HEMS stát chcete a máte možnost výcvik financovat, budete houževnatí, vytrvalí a v neposlední řadě trpěliví, odměnou Vám bude **atraktivní a smysluplná** práce, která Vám přinese spoustu dobrých pocitů z odváděné práce, jejíž hlavním smyslem je pomoc a záchrana lidí v situacích ohrožujících jejich zdraví a často i život.

Těšíme se na společnou spolupráci!