

Název:

JAK SE STÁT PROFESIONÁLNÍM PILOTEM ZA 18 MĚSÍCŮ

0. Úvod

Cesta do kokpitu dopravního letadla nebo business jetu sice není snadná, ale za snahu určitě stojí. Když se do toho pustíte, výcviku věnujete patřičné úsilí a čas, odměnou Vám bude pro mnohé nejkrásnější práce na světě. Zde naleznete 15 zásadních kroků, ze kterých se cesta k vysněnému povolání mnohých 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. Nejblíže to budete mít do [Ústavu leteckého zdravotnictví](#) v Praze, nebo do [Wiener Privatklinik](#) 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 dopravního pilota, 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, nicméně pro hladké získání tohoto průkazu doporučujeme absolvovat přípravný kurz.

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

Práva držitele: Jako držitel PPL(A) můžete zastávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota letounů při neobchodních letech. Za létání nemůžete být placeni, můžete si ale sami letadlem vyrazit, kam se Vám bude chtít nebo třeba můžete vzít rodinu a přátele na výlet či dovolenou. Můžete si doletět do Salzburgu podívat se do Hangaru Sieben, nebo si jen tak zaletět na oběd do Zell am See. Je to na Vás, pro všechny tyto radosti jste jako držitel PPL(A) plně kvalifikován.

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(A) se sestává z teoretické výuky a z 45 hodin praktického letového výcviku. Naučíte se letadlo bezpečně ovládat, vybírat nezvyklé polohy, 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.

Zkoušky: Pro získání průkazu způsobilosti je třeba složit zkoušku teoretických znalostí na Úřadu pro civilní letectví. Ta se sestává ze 120 otázek u kterých uchazeč vybírá správnou ze čtyř možných odpovědí. Požadována je 75% úspěšnost. Většina testovacích otázek je veřejně dostupná, a tedy je možné vyzkoušet si absolvování této zkoušky nanečisto. Následně absolvuje let s examinátorem, který ověří úroveň schopností, které jste při výcviku získali.



4. Nalétat si cca dalších 90 hodin jako velící pilot ... tzv. sólo nálet / time building – sám, s rodinou, s přáteli

Protože za několik měsíců budete jako žadatelé o CPL(A) potřebovat mít nalétáno celkem 100 hodin 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.

5. Výcvik létání v noci

Práva držitele: Po absolvování tohoto výcviku budete plně kvalifikováni pro noční lety. Vyrazit si na výlet po západu slunce je sice možné, ale držitelé PPL(A) obvykle stejně létají radši ve dne. Tento krok tedy většina lidí absolvuje jen proto, že je to podmínka pro jejich budoucí profesi. Průběh výcviku: Po absolvování teoretické části

přijde na řadu praktický výcvik, při kterém se naučíte provádět ve tmě to, co už umíte bezpečně provádět za světla. 5hodinový výcvik obsahuje jak nácvik techniky pilotáže, tak navigační let a je zakončen krátkým samostatným letem bez instruktora na palubě.

Zkoušky: V souvislosti s tímto výcvikem žádné přezkoušení není třeba absolvovat, tuto kvalifikaci získáváte úspěšným absolvováním výcviku.



6. 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.

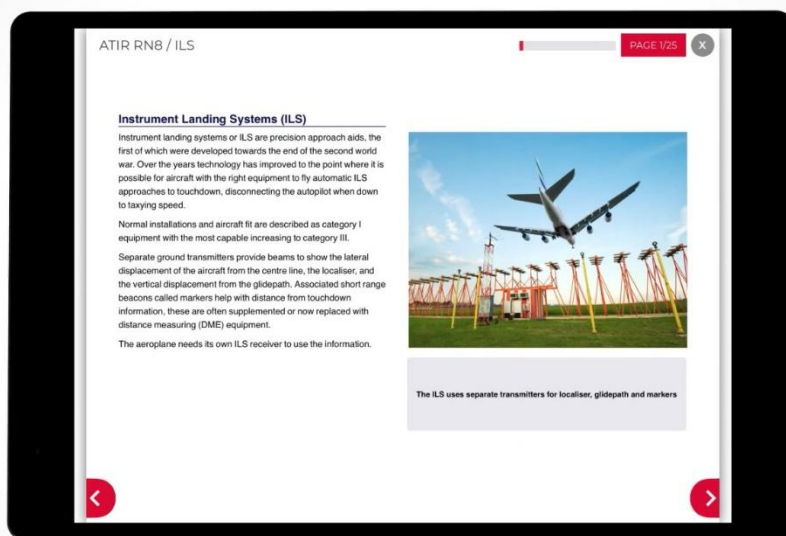
Průběh výcviku: Výcvik pro přihlášení se ke zkoušce s ICAO angličtiny není povinný, ale doporučujeme jej absolvovat. V klidu se na zkoušku připravíte, instruktor Vás navede, na co se zaměřit a budete mít možnost si zkoušku vyzkoušet nanečisto. Nutné je pak při zkoušce získat úroveň ICAO Level 4, 5 nebo 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.

7. Teoretický kurz ATPL(A)

Váš dosavadní teoretický výcvik je plně dostačující pro vykonávání práv držitele průkazu způsobilosti PPL(A). Už si můžete létat pro zábavu, můžete létat s rodinou, či přáteli, ale na profesionální létání to ještě není. Protože chcete absolvovat výcvik jako ATPL frozen a stát se profesionálem, je třeba absolvovat patřičnou teoretickou přípravu nezbytnou pro vykonávání zaměstnání dopravního pilota. Je tedy na čase pustit se do teoretického kurzu ATPL(A). Ten zahrnuje pro držitele PPL(A) 650 hodin studia. Legislativa říká, že z těchto 650 hodin musí žák

alespoň 10 procent absolvovat při výuce s instruktorem a až 90 procent může strávit 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 Vás opravňuje absolvovat teoretickou zkoušku na Úřadě pro civilní letectví. Tyto zkoušky se skládají v elektronické formě vybíráním správné odpovědi ze sady zkouškových otázek. Je třeba uspět na 75 procent.



8. Výcvik létání podle přístrojů na jednomotorových letounech IR(A) SE

Práva držitele: Tato kvalifikace Vás opravňuje pro létání podle pravidel IFR. Jinými slovy Vás opravňuje pro vzlet při dohlednosti třeba jen 400 m, okamžité vlétnutí do oblačnosti, třeba 4hodinový let v oblačnosti bez vizuální reference a opětovné vylétnutí z mraku ve výšce 60 metrů nad drahou, na které vzápětí přistanete.

Vstupní podmínky: Abyste se mohli pustit do výcviku létání podle přístrojů, musíte už mít něco za sebou. Tím, že už jste držiteli PPL(A), kvalifikace pro létání v noci a nalétali jste alespoň 50 hodin navigačních letů jako velící piloti a máte certifikát o úspěšném absolvování teoretických zkoušek ATPL(A), splňujete předpisem stanovené podmínky. Teď už jen absolvovat ten výcvik létání podle přístrojů. :-)

Průběh výcviku: Teorie pro kvalifikaci IR je zahrnuta v teorii ATPL(A), tu už tedy máte v kapse. Je třeba absolvovat letový výcvik, který se sestává z 50 hodin rozdělených mezi simulátor a letoun. V rámci tohoto výcviku si osvojíte schopnost letět výhradně podle toho, co Vám indikují přístroje v kabině. Naučíte se ovládat letadlo bez vnější vizuální reference, naučíte se využívat radionavigaci, naučíte se řešit problémy a nouzové situace, které jsou při letu v oblačnosti často větší výzvou než při letu mimo ni. Naučíte se odletět při hraniční dohlednosti, letět po letových tratích a provést všechny potřebné druhy přiblížení tak, abyste po opuštění oblačnosti před sebou skutečně měli tu dráhu, na které chcete přistát.

Zkoušky: Teoretickou zkoušku už řešit nemusíte, máte totiž hotovou teorii ATPL(A). Čeká Vás praktická zkouška s examinátorem, který ověří, že jste si létání podle přístrojů osvojili tak, jak legislativa požaduje.



9. Výcvik pro létání s vícemotorovými pístovými letouny MEP Land

Práva držitele: Tato kvalifikace Vás opravňuje pro vykonávání funkce velícího pilota jednopilotních vícemotorových letounů s pístovými motory.

Vstupní podmínky: Protože už máte ve svém zápisníku alespoň 70 hodin jako velící pilot, můžete se pustit do výcviku pro získání kvalifikace MEP Land.

Průběh výcviku: Tento výcvik není dlouhý, je ale velmi důležitý. Osvojíte si díky němu zásady létání s pístovými vícemotorovými letouny. Výcvik se skládá ze 7hodinové teoretické části a 6 hodin praktického výcviku. Z velké části se tento výcvik točí kolem toho, co a jak má pilot správně udělat, když mu jeden z motorů vysadí.

Zkoušky: Výcvik je zakončen zkouškou dovednosti s examinátorem, kterému předvedete, že jste schopni s vícemotorovým letadlem bezpečně létat, poradíte si s vysazením motoru a let s nepracujícím motorem bezpečně dokončíte.

10. Výcvik létání podle přístrojů na vícemotorových letounech IR(A) ME

Práva držitele: Tato kvalifikace Vás opravňuje pro let s vícemotorovým letadlem podle přístrojů.

Vstupní podmínky: Držitelům kvalifikací IR(A) SE, kteří již absolvovali výcvik MEP Land stačí absolvovat výcvik v délce 5 hodin pro rozšíření kvalifikace IR(A) na vícemotorová letadla.

Průběh výcviku: V rámci tohoto výcviku už se neučíme létat podle pravidel IFR. To už umíme. Nyní se naučíte bezpečně letět IFR s vícemotorovým letadlem, kterému např. v kritické fázi letu vysadila pohonná jednotka.

Zkoušky: Výcvik je zakončen zkouškou dovednosti s examinátorem, kterému předvedete, že jste schopni s vícemotorovým letadlem bezpečně létat podle pravidel IFR a poradíte si i s vysazením motoru v oblačnosti a let s nepracujícím motorem bezpečně dokončíte.



11. Výcvik obchodního pilota

Práva držitele: Jako držitel průkazu způsobilosti CPL(A) můžete zastávat funkci velícího pilota, nebo druhého pilota v rámci takzvané obchodní letecké dopravy. Jinými slovy, jako držitel CPL(A) se můžete létáním živit a konečně za létání přestat platit, ale naopak za něj už pro vždy dostávat zapláceno.

Vstupní podmínky: Všechny kvalifikace, které jste doposud získali máte zapsány v průkazu způsobilosti PPL(A). Splňujete rovněž požadavek na celkový nálet 150 hodin včetně 50 hodin jako velící pilot. Nyní je čas udělat zásadní krok vpřed a dosavadní zkušenosti přetavit v získání průkazu způsobilosti obchodního pilota CPL(A).

Průběh výcviku: Teoretické zkoušky máte opět za sebou, týká se Vás tedy pouze praktický výcvik.

Zkoušky: Před zkouškou dovednosti musí být uchazeč starší 18 let a musí mít splněn celkový nálet alespoň 200 hodin a vyhovět řadě dalších kritérií. Všechna tato kritéria jste ale už s jistotou splnili v rámci předchozích 10 kroků. Solidní letecká škola si to pohlídá. Při zkoušce dovednosti předvedete examinátorovi, že ovládáte správnou pilotáž letadla, že dokážete bezpečně provést zadaný let v souladu s leteckými předpisy, že jste v průběhu výcviku získal to, čemu se anglicky říká



„airmanship“, tedy letecké umění, dobrý letecký úsudek a myšlení, a že v plném rozsahu dokážete využívat nabytých teoretických znalostí.

12. Pokročilý výcvik prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením Advanced UPRT

Legislativní požadavek na tento výcvik vznikl teprve před několika málo lety. Cílem tohoto kurzu je vycvičit pilota tak, aby byl schopen si ještě lépe poradit s nezvyklými polohami, iluzemi nebo jinými nepříjemnými situacemi za letu spojenými s možnou ztrátou kontroly nad řízením letadla.

Výcvik zahrnuje 5 hodin teorie a 3 hodiny praktického výcviku na akrobatickém letounu.



13. Kurz součinnosti vícečlenné posádky MCC

Tento výcvik zahrnuje celkem 25 hodin teoretické výuky a 20 hodin výcviku v simulátoru. Žák si osvojí vědomosti a zásady provozu ve vícečlenné posádce. Často se s nadsázkou říká, že 1+1 je více než 2, tedy že dva dobře vycvičení piloti v souladu se zásadami MCC jsou více než dva jiní piloti. A je to pravda. Kdyby piloti nebyli pro společný výkon letu cvičeni, byla by jejich spolupráce velmi neefektivní, což by se projevovalo zejména v kritických fázích letu a při řešení nouzových situací.

Zkoušky: Tento výcvik není zakončen žádným přezkoušením. Žák si odnese certifikát o úspěšném absolvování výcviku.

14. Absolvovat výběrové řízení u letecké společnosti

Nyní jste už jen krok ke svému cíli. Měsíce 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(A) s přístrojovou kvalifikací pro vícemotorová letadla. Máte MCC, máte A-UPRT. Jste tzv. ATPL Frozen. Teď už zbývá jen uspět ve výběrovém řízení u letecké společnosti na pozici druhého pilota

dopravního letadla nebo třeba business jetu. A jak se na takové výběrové cvičení připravit? Pokud jste výcvik absolvovali v solidní letecké škole, můžete být v klidu, protože umíte vše, co umět máte. Solidní letecká škola může pro Vaše přijetí udělat víc, například organizovat semináře s absolventy, kteří mají výběrová řízení úspěšně za sebou, na téma, co udělat pro to, abyste své šance na přijetí ještě zvýšili.

Naše letecká škola je oficiálním partnerem české letecké společnosti Smartwings, jedné z největších leteckých společností v Evropě. Náš kadetský program plní přísná kritéria stanovená Smartwings, získal při hodnocení společnosti Smartwings tři hvězdičky ze tří, což představuje nespornou výhodu našich absolventů oproti studentům z jiných leteckých škol.



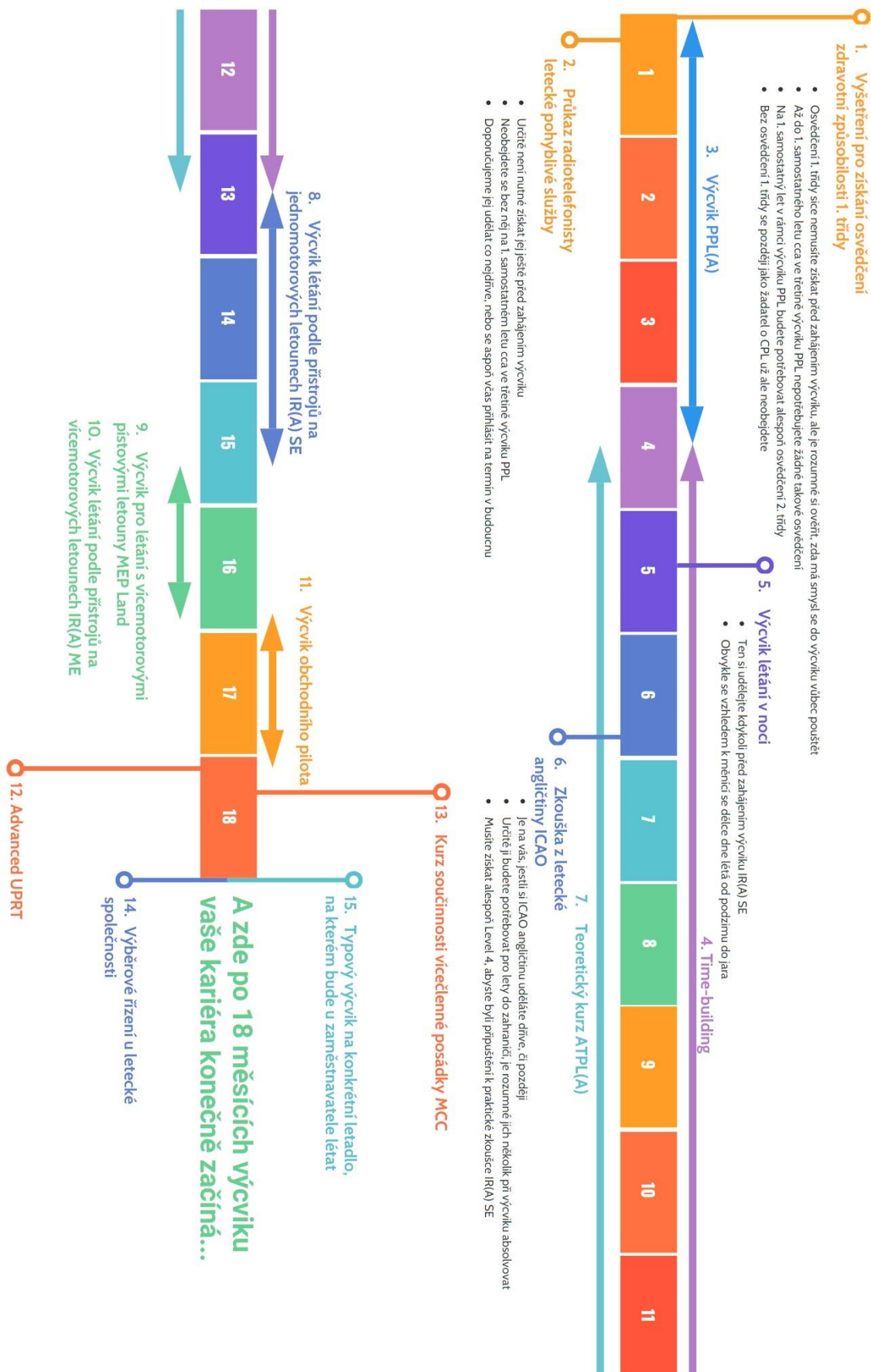
15. Typový výcvik na konkrétní letadlo, na kterém budete u zaměstnavatele létat

Pro létání s dopravním letadlem je třeba provést jednu jedinou poslední věc, a to absolvovat typový výcvik přímo na letoun, se kterým budete u letecké společnosti létat. Takzvanou „typovku“ musí udělat každý, kdo chce létat např. s Boeingem 737, Airbusem 320 nebo s jakýmkoli bizjetem. Některé letecké společnosti pilotům, kteří úspěšně prošli výběrovým řízením, typovku zaplatí např. za několikaletý závazek, jiné společnosti přijímají piloty, kteří si typový výcvik hradí sami. Ve velké míře hraje roli i to, kolik je na trhu volných míst a kolik pilotů hledajících práci. Teď po pandemii Covid-19 piloti společností chybí a očekává se, že ještě dlouho chybět budou. Vždyť studie společnosti Boeing říká, že do roku 2041 si letecká doprava bude žádat přes 600 000 nově vycvičených profesionálních pilotů. Taková situace absolventům leteckých výcviků z pohledu získání práce určitě hraje do karet.



16. Vše přehledně na jedné straně...

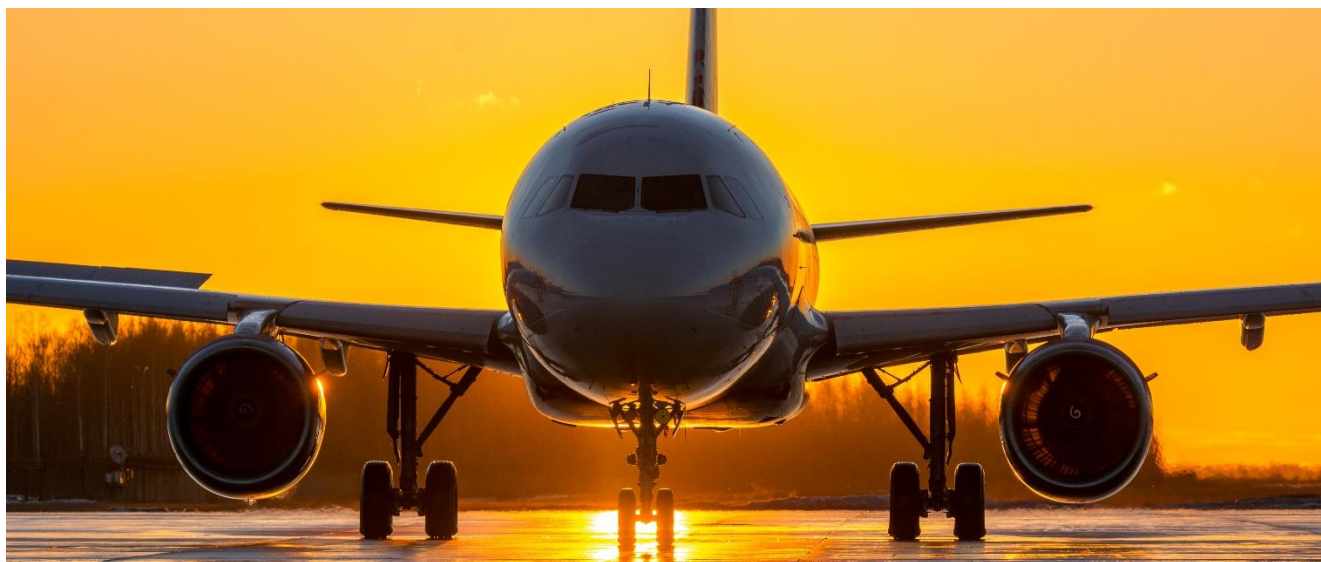
A protože je to hodně informací najednou a jeden dobrý obrázek může často nahradit několik stran textu, zde jsme Vám to všechno znázornili graficky:



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 doučtovávají 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 se pohybuje okolo 1 600 000 Kč vč. DPH a včetně všech poplatků. Tato investice se Vám po získání práce pilota poměrně rychle vrátí. Navíc, částku za výcvik v solidní letecké škole není potřeba platit předem, ale postupně dle odlétaných hodin. Nemusíte mít tedy připravenou celou částku najednou.



Následujících pár řádků bude jistě zajímat i Vaši rodinu.

Je nám jasné, že do Vašeho rozhodnutí stát se pilotem má co mluvit i řada dalších osob z vašeho nejbližšího okolí. Vzhledem k tomu, že věk většiny našich studentů je lehce přes 20 let, mnohdy jsou tím nejbližším okolím rodiče, kteří často svým potomkům podávají pomocnou ruku s financováním výcviku. I ty bychom chtěli ubezpečit, že **cítíme obrovskou míru odpovědnosti, a to nejen té individuální ke každému studentovi a jeho rodině, ale i té společenské.** Bezpečnost letového provozu vnímáme jako absolutní prioritu a také se podle toho chováme. Student, o kterém si nejsme skálopevně jisti, že je na tom svými dovednostmi natolik dobře, že může letět sám, sám prostě nepoletí, dokud potřebné úrovně nedosáhne. Kdykoli existuje pochybnost, zda je bezpečné plánovaný výcvikový let provést (například kvůli počasí), nevystavujeme ani studenty, ani sebe zbytečnému riziku. Raději se spolu politujeme, že jsme neletěli, ikdyž by to bývalo nakonec šlo, než abychom litovali, že jsme odstartovali do nevyhovujících podmínek. A když to některému ze studentů dlouhodobě nejde, transparentně to s ním včas komunikujeme, abychom mu pomohli buď požadované úrovně dovedností a znalostí dosáhnout, nebo racionálně zvážit, zda cesta leteckého výcviku, na kterou se vydal, je pro něj ta správná.

A teď už opravdu závěrem...

Výcvik dopravního pilota není levná záležitost a není pro každého. Pokud se ale profesionálním pilotem stát chcete a máte možnost výcvik financovat, odměnou Vám bude **atraktivní nadstandardně placená práce**, která Vám přinese spoustu **zážitků**, při které **se podíváte do světa**, a díky které **budete ostatní lidi a jejich nezajímavou každodenní práci vidět doslova daleko pod za sebou.**

Těšíme se na společnou spolupráci!