

# EVALUAČNÉ KRITÉRIA VÝBEROVÝCH KONANÍ NA POZÍCIU DRUHÉHO PILOTA

## JOB INTERVIEWS EVALUATION CRITERIA FOR THE POSITION OF THE SECOND PILOT

**Filip Kozáčik**

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia  
f.kozacik23@gmail.com

**Filip Škultéty**

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia  
Skultety@fpedas.uniza.sk

**Abstract** – Master paper is focused on flight training and assessment criteria for position of first officer in airline companies. Paper is created primary for graduates of Professional pilot study program on University of Žilina. Main aim of the paper was to analyze assessments in number of airline companies and based on gathered data to prepare study materials for preparation of the pilot before the assessment. These study materials consist from theoretical part, which is not exhaustive with its content, but serve as an insight on the types of questions which are most frequently asked on the assessments, and outline for practical preparation on the flight simulator. Outcome of this paper and real benefit is creating this study materials for assessment into standalone publication, which can be distributed to students of Professional Pilot program.

**Key words** – Assessment, Flight training, Airline companies, LVVC, Pilot, Boeing, Airbus.

### I. ÚVOD

Cieľom tejto práce je najmä priblížiť čitateľovi problematiku výberových konaní do leteckých spoločností pre kadetov – pilotov s čerstvo dokončeným výcvikom CPL. Práca je koncipovaná pre študentov programu Profesionálny pilot na Žilinskej univerzite a tomu zodpovedá aj výber analyzovaných leteckých spoločností, ktorý je orientovaný na spoločnosti kde najčastejšie končia absolventi. Ide teda o spoločnosti pôsobiace na Slovenskom a Českom trhu (AirExplore, Go2Sky, Smartwings) a veľké európske spoločnosti s bázami po celej Európe (Ryanair, Wizzair). Tematicky má táto práca tri časti. Prvá teoretická časť sa zaoberá možnosťami poskytovania leteckých výcvikov, od portfólia základných výcvikov do úrovne obchodného pilota, s ktorými je pochopiteľne väčšina študentov programu Profesionálny pilot dobre oboznámená, až po výcviky, ktoré nasledujú po prijatí do leteckej spoločnosti. Práve táto etapa kariéry profesionálneho pilota vyvoláva u študentov katedry množstvo otázok. Praktická časť sa venuje analýze a komparácii výberových konaní do niekoľkých leteckých spoločností v našom regióne. Táto analýza predkladá čitateľovi náhľad na konkrétne

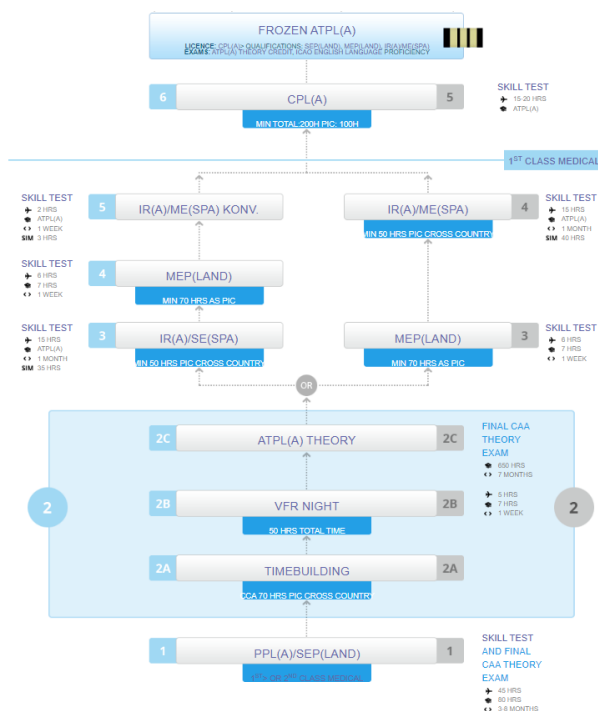
skutočnosti, na ktoré sa treba orientovať už počas výcviku a prináša inštrukcie ako sa správne pripraviť na výberové konanie. Následne, ako jedným z výstupov tejto práce, je vypracovanie teoretickej prípravy na výberové konania, kde sú obsiahnuté desiatky najbežnejších otázok, ktoré môžu uchádzači očakávať na pohovoroch ako aj osnovy praktickej prípravy. Ak bude mať uchádzač dobre zvládnutú teoretickú a praktickú prípravu, informácie obsiahnuté v tejto práci mu poskytnú veľkú výhodu na samotnom výberovom konaní.

### II. TEORETICKÉ VÝCHODISKÁ

Teoretický exkurz a vymedzenie pojmov je dôležitou súčasťou každej odbornej záverečnej práce. V tejto časti sú však navyše uvedené možnosti získania všetkých potrebných kvalifikácií pre vykonávanie pozície druhého pilota, a takisto štandardný postup po prijatí do leteckej spoločnosti a jednotlivé fázy, ktoré musí kadet absolvovať pokiaľ sa stane plne kvalifikovaným F/O. Informácie v tejto kapitole majú vecný charakter a sú koncipované s ohľadom na čitateľa, ktorý začal letecký výcvik, prípadne ešte len uvažuje o leteckej kariére a zisťuje aké sú možnosti. S týmto ohľadom sú aj vybrané konkrétne nariadenia, kde je citovaná iba časť, ktorá sa zaoberá pilotmi bez predchádzajúcich skúseností na iných typoch lietajúcich strojov. Z výcvikov do úrovne ATPL frozen sú možnosti absolvovať integrovaný alebo modulový kurz, prípadne nie až tak rozšírený MPL kurz, ktorý prebieha v spolupráci s leteckou spoločnosťou a je spojený s typovým výcvikom do jedného celku.

V modulovom výcviku si pilot po ukončení základného výcviku a získaní preukazu spôsobilosti súkromného pilota dopĺňa kvalifikácie až po úroveň CPL s teóriou ATPL. Jednotlivé moduly, ktoré je nutné absolvovať po skončení výcviku PPL (private pilot licence-licencia súkromného pilota) sú VFR noc, IR(SE) (instrument rating single engine- prístrojová kvalifikačná kategória, jednomotorové letúne), MEP (Multi engine piston – viacmotorové piestové letúne), IR(ME) (instrument rating multi engine - prístrojová kvalifikačná kategória, viacmotorové letúne), CPL (commercial pilot licence – licencia obchodného pilota), teória ATPL. Žiak si môže rozširujúce výcviky teoreticky robiť v ľubovoľnom poradí, po splnení požiadaviek na zaradenie do daného výcviku. Žiak nie je limitovaný maximálnym časom,

dokedy musí dokončiť výcvik a jednotlivé moduly si môže robiť podľa svojich časových a finančných možností.



Obrázok 1: Modulový výcvik do úrovne ATPL frozen [zdroj: <http://jetage.sk/sluzby/letecka-skola/frozen-atpl-a-ako-na-to.html>]

Integrovaný kurz je na rozdiel od modulového jeden celok, kde žiak postupuje od nuly v jednej osnove až po úroveň obchodného pilota letúnov CPL(A) s teóriou ATPL. Oproti modulovému výcviku sa vyznačuje lepšou nadväznosťou jednotlivých častí výcviku a na rozdiel od modulového výcviku kde si žiak nalietava hodiny, kým môže pokračovať v ďalšom module sám, podľa vlastného uváženia, v integrovanom kurze je aj tzv. „timebuilding“ súčasťou osnovy a prebieha v monitorovanom prostredí leteckej školy. Spravidla je v integrovanom výcviku aj viac hodín letov podľa prístrojov a viac hodín na viacmotorovom lietadle. Žiak tiež nie je obmedzený v napredovaní výcvikom skúškami teórie, kedy stačí mať hotové skúšky ATPL až pred záverečným praktickým preskúšaním (skilltestom). Praktické preskúšanie je tiež iba jedno, na konci výcviku, nie po každom module ako v prípade modulového výcviku.

MPL (Multi-Crew Pilot Licence - preukaz spôsobilosti pilota viacčlennej posádky) je licencia ktorú zaviedol v roku 2011 Nariadenie komisie (EÚ) č. 1178/2011, čiže ide o relatívne novú záležitosť. Ide o licenciu ktorá oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu druhého pilota na letúnoch povinne prevádzkovaných v posádke s druhým pilotom, čiže inými slovami táto licencia oprávňuje držiteľa lietať ako člen posádky v dopravnom lietadle, avšak neumožňuje mu lietať na jednopilotných „malých“ strojoch. Filozofiou výcviku MPL je, že žiak je od začiatku výcviku pripravovaný na rolu pilota v leteckej spoločnosti, čomu podlieha celý výcvik, kde je na jednomotorovom lietadle s piestovým motorom odlietaná iba úvodná časť výcviku a ďalej väčšia časť výcviku je realizovaná na simulátoroch dopravných lietadiel v prostredí viacčlennej posádky. Ďalším faktorom je oveľa väčšia previazanosť výcviku s leteckými spoločnosťami,

nakoľko MPL výcvik je vždy realizovaný v spolupráci s konkrétnou leteckou spoločnosťou, kedy žiak robí výcvik na type, na ktorom bude po skončení výcviku reálne lietať a s postupmi tej konkrétnej spoločnosti. Oproti klasickým výcvikom, kde pilot nalieta celý výcvik na malých piestových lietadlách a následne sa na typovom výcviku oboznámi s prúdovým dopravným lietadlom, v MPL výcviku je kladený dôraz na prípravu žiaka do kokpitu dopravného lietadla a tomu je prispôbená osnova, a tak je tento typ výcviku previazaný aj s typovým výcvikom do jedného celku.

Samotným prijatím pilota do leteckej spoločnosti jeho výcvik nekončí, ale musí ešte získať typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný letún, na ktorom bude lietať (okrem výcviku MPL, kde už má pilot typovú kvalifikáciu). Výcvik v leteckej spoločnosti môže byť hradený buď leteckou spoločnosťou, alebo samotným pilotom, v závislosti od konkrétnej zmluvy. Dĺžka takéhoto výcviku pre pilotov bez predchádzajúcej skúsenosti na viacpilotných lietadlách závisí od konkrétnej spoločnosti ale spravidla trvá približne tri mesiace a zahŕňa typový výcvik, OCC (operator conversion course – preškolenie výcvik prevádzkovateľa, ak nie je súčasťou typového výcviku), base training a line training (traťový výcvik).

#### KURZ PRE TYPOVÚ KVALIFIKAČNÚ KATEGÓRIU (TYPE RATING)

Na pilotovanie viacpilotného letúna už nestačí iba triedna kvalifikačná kategória ako stačilo pre jednomotorové a dvojmotorové piestové lietadlá, na každé viacpilotné lietadlo treba mať platnú Typovú kvalifikačnú kategóriu (Type Rating). Typový výcvik zvyčajne trvá niekoľko týždňov až mesiacov a zahŕňa teoretickú prípravu a praktický výcvik, ktorý sa uskutočňuje takmer výhradne na simulátoroch.

Žiadateľ o prvú typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný letún môže byť žiak – pilot, ktorý práve absolvuje výcvik v rámci výcvikového kurzu MPL, alebo spĺňa tieto požiadavky:

1. má najmenej 70 hodín letovej praxe vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch;
2. je držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny;
3. úspešne absolvoval skúšky teoretických vedomostí ATPL(A)
4. je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) v letúnoch, s výnimkou prípadu, keď je kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu spojený s kurzom súčinnosti viacčlennej posádky (MCC). (EASA, 2011)

#### PREŠKOLOVACÍ VÝCVIK PREVÁDZKOVATEĽA (OCC – OPERATOR CONVERSION COURSE)

Preškolenie výcvik prevádzkovateľa (OCC) je kurz počas ktorého sa pilot naučí štandardné prevádzkové postupy (SOP – standard operational procedures) daného prevádzkovateľa. Pilotovi s hotovou typovou kvalifikáciou stačí u nového zamestnávateľa – prevádzkovateľa urobiť OCC kurz, pri pilotovi bez typovej kvalifikácie na daný typ je nutnosť urobiť kurz pre typovú kvalifikáciu aj OCC. V niektorých spoločnostiach je typový výcvik a OCC spolu v jednom výcviku,

u iných sa OCC robí samostatne po skončení kurzu pre typovú kvalifikáciu.

#### **BASE TRAINING**

Samotný pojem „base training“ predpisy nepoznajú, ani nemá slovenský ekvivalent, avšak pred dokončením typového výcviku je potrebné vykonať niekoľko vzletov a pristátí s reálnym lietadlom. V prípade že má pilot aspoň 500 hodín na viacpilotnom lietadle, musí typový výcvik obsahovať aspoň štyri vzlety a pristátia s reálnym lietadlom, inak musí vykonať aspoň šesť vzletov a pristátí s reálnym lietadlom. Tieto výcvikové okruhy s reálnym lietadlom sa v praxi nazývajú „base training“. (ORA.ATO.125)

#### **TRAŤOVÝ VÝCVIK (LINE TRAINING)**

Po zapísaní typovej kvalifikačnej kategórie do licencie môže pilot začať lietať v reálnej prevádzke. Avšak prvých niekoľko desiatok letov sa uskutočňuje v traťovom výcviku (Line training) kedy je nový pilot pod dohľadom kapitána – inštruktora (LTC – line training captain). Pokiaľ ide o kadeta, tak okrem kapitána – inštruktora ho dozoruje aj bezpečnostný pilot (safety pilot), ktorý mu môže pomôcť v niektorých jeho úlohách ale najmä je tam pre prípad inkapacitácie kapitána, aby pomohol kadetovi s lietadlom bezpečne pristáť. Keď kadet preukáže že je schopný zvládať rutinné úlohy sám a že v prípade núdze by vedel sám pristáť s lietadlom, je kadet uvoľnený od bezpečnostného pilota (SPR – safety pilot released) a traťový výcvik pokračuje iba s kapitánom – inštruktorom.

#### **TRAŤOVÉ PRESKÚŠANIE (LINE CHECK)**

Na záver traťového výcviku (Line training) je traťové preskúšanie (Line check), kde pilot preukáže svoju spôsobilosť plniť svoje úlohy. Následne musí mať traťové preskúšanie minimálne každých 12 mesiacov.

Každý člen letovej posádky sa podrobí traťovému preskúšaniam v lietadle, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať bežné traťové lety opísané v prevádzkovej príručke. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov. Bez ohľadu na ORO.FC.145 písm. a) bod 2 traťové preskúšanie môže vykonať veliteľ lietadla s vhodnou kvalifikáciou, ktorého poveril prevádzkovateľ a ktorý je školený v obsahu CRM a hodnotení zručností týkajúcich sa CRM. (EASA, Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012, 2012)

#### **PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PREVÁDZKOVATEĽOM (OPERATOR PROFICIENCY CHECK)**

Okrem pravidelného traťového preskúšania musí pilot pravidelne absolvovať aj Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom (OPC - Operator proficiency check), v intervale maximálne 6 mesiacov. Obvykle ide o preskúšanie na simulátore, kde sa skúšajú normálne ale aj núdzové postupy, ako napríklad vysadenie motora a podobne.

### **III. SÚČASNÝ STAV**

Na Slovensku je aktuálne (január 2020 pozn. aut.) registrovaných na Dopravnom úrade 12 Schválených výcvikových organizácií (ATO) a 15 Výcvikových organizácií na

základe vyhlásenia. (Dopravný úrad, 2019) Z týchto spolu 27 organizácií ponúkajú výcvik na letúnoch do úrovne CPL(A) iba 3 ATO (ďalej označované ako letecké školy). Konkrétne sú to:

- SK.ATO.01 - Letecké výcvikové a vzdelávacie centrum,
- SK.ATO.02 - SEAGLE AIR – FTO, s.r.o.,
- SK.ATO.10 - JetAge, s.r.o.

Všetky 3 spomínané letecké školy ponúkajú výcvikové kurzy na získanie kvalifikácii PPL(A) SEP-land, Výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie na nočné lety VFR – letún, Výcvikový kurz na získanie triednej kvalifikačnej kategórie MEP-land, Výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie IR-SE, Výcvikový kurz na získanie kvalifikačnej kategórie IR-ME, Výcvikový kurz – konverzia IR-SE na IR-ME, Výcvikový kurz na získanie CPL(A) – modulový, Kurz teoretických vedomostí ATPL(A) – modulový. SK.ATO.01 - Letecké výcvikové a vzdelávacie centrum Žilina okrem toho ponúka aj Výcvikový kurz na získanie ATPL(A) – integrovaný, a Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky – MCC. Oba dva výcviky poskytuje ako jediná letecká škola na Slovensku.

#### **UPLATNENIE ABSOLVENTOV LVVC**

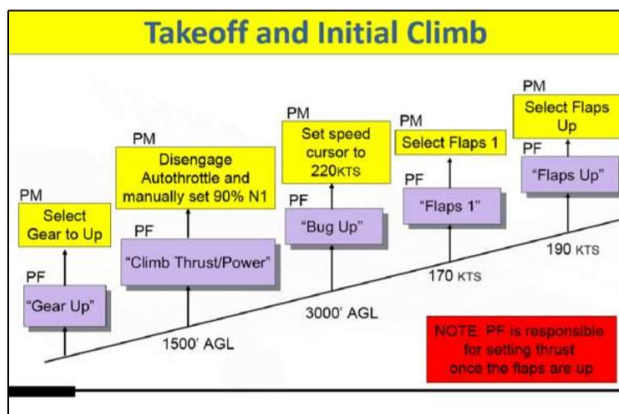
LVVC nevedie štatistiky uplatnenia absolventov študijného programu Profesionálny pilot v leteckých spoločnostiach, dá sa však vychádzať z pozorovaní trendov uplatnenia absolventov z posledných rokov, aktuálnej situácii na trhu a aktuálne otvorených výberových konaniach a takisto z osobných rozhovorov s absolventami. Z uvedených zdrojov informácií vyplýva že väčšina absolventov sa uplatňuje v lokálnych slovenských a českých leteckých spoločnostiach (AirExplore, Go2Sky, Smartwings), alebo u najväčších Európskych leteckých spoločností, ktorí majú náborové otvorené takmer celoročne a prijímajú veľké množstvá pilotov (Ryanair, Wizzair). Okrem týchto spoločností lietajú absolventi po skončení výcviku aj v iných spoločnostiach, prípadne nájdu svoje uplatnenie vo všeobecnom letectve, ale ide skôr o výnimky, preto sa praktická časť bude venovať vyššie spomenutým spoločnostiam.

### **IV. PRÍPRAVA NA VÝBEROVÉ KONANIE**

Po úspešnom dokončení výcviku a získaní Frozen ATPL(A) licencie sa môže kadet začať uchádzať o miesto druhého pilota v leteckej spoločnosti. Súčasťou každého výberového konania je nejaká forma pohovoru a preverenia teoretických znalostí uchádzača a let na simulátore, kde uchádzač predvedie svoje schopnosti v lietadle. Takisto aj materiály na prípravu na výberové konania vypracované v tejto diplomovej práci sú rozdelené na dve časti, teoretická príprava a praktická príprava. V časti teoretická príprava sa nachádza 59 najbežnejších HR otázok pochádzajúcich z pohovorov do rôznych spoločností, ktoré nie sú z pochopiteľných dôvodov vypracované a slúžia len ako prehľad čo možno očakávať na pohovore a umožňujú si čitateľovi pripraviť aspoň približnú odpoveď aby sa vyhol príliš dlhému rozmýšľaniu nad odpoveďou priamo na výberovom konaní, a 79 technicko-teoretických otázok, ktoré sú taktiež zhrnuté z otázok reálne pokladaných na výberových konaniach. Tieto otázky sú v práci aj stručne zodpovedané, čím výrazne uľahčujú čitateľovi prípravu, nakoľko nemusí dané otázky

vyhľadávať jednotlivu z iných zdrojov. Navyše, kvôli lepšej prehľadnosti sú tieto otázky zadelené do 9 kategórií podľa oblasti, ktorej sa týkajú.

Samostatnou časťou je spracovanie osnovy praktickej prípravy, ktorá obsahuje 14 jednotlivých bodov, z ktorých sú mnohé doplnené grafickým vysvetlením pre jednoduchšie pochopenie. Jedná sa hlavne o letové profily pre jednotlivé fázy letu. Ako príklad je uvedený profil na vzlet a počiatočné stúpanie podľa postupu NADP1.



Obrázok 2: Profil stúpania [zdroj: Ryanair]

Analýzou výberových konaní sa zistilo, že vo väčšine analyzovaných spoločností prebieha výberové konanie na simulátore lietadla s turbínovým motorom a samotný letový profil je do veľkej miery podobný. Na základe týchto požiadaviek je vytvorená osnova pomocou ktorej si uchádzač precvičí väčšinu schopností ktoré budú vyžadované a hodnotené na samotnom výberovom konaní v tej – ktorej spoločnosti. Na samotnú prípravu môže uchádzač využiť niektorý z komerčne dostupných simulátorov na osobný počítač, kde sa v spojení s realistickým modelom daného lietadla dokáže pripraviť najmä z hľadiska oboznámenia sa s kokpitom daného lietadla a následne aplikovania postupov, ktoré sú popísané v tejto osnove a precvičenia letov podľa prístrojov, či natrénovania si správnych brífingov. Ďalšou možnosťou praktickej prípravy pred výberovým konaním je vyžitie možnosti komerčne dostupných necertifikovaných letových simulátorov. Na Slovensku sa takéto simulátory, dostupné komerčne pre verejnosť nachádza iba jeden, a to simulátor Boeingu 737 NG v Simulatorcentre na Gruzínskej ulici v Bratislave. V Českej republike je viacero komerčne využívaných necertifikovaných fixed-base simulátorov, v Prahe sú dokonca štyri, ako Boeingy 737, tak aj Airbusy A320, Okrem nich je ešte v prevádzke simulátor Boeingu 737MAX v Brne. Pri využití takéhoto simulátora jednotlivé firmy ponúkajú často aj inštruktora, ktorý s prípravou pomôže. Príprava na takomto fixed-base simulátore je užitočná najmä pre nacvičenie si manuálneho letu s lietadlom s turbínovými motormi, keďže turbínové lietadlo má svoje špecifické charakteristiky a aj po dokončení výcviku v LVVC nemajú študenti skúsenosti s lietaním na podobnom lietadle, čo môže byť veľkou nevýhodou na výberovom konaní, oproti uchádzačom ktorí robili výcvik MCC na B737 alebo A320. Aj v prípade nemožnosti absolvovať takú praktickú prípravu môže byť užitočné si aspoň prečítať túto osnovu, nakoľko sú v nej zakomponované mnohé odporúčenia a tipy z praxe.

## V. ZÁVER

Hlavným cieľom záverečnej práce bolo získať informácie o jednotlivých procesoch výberu druhých pilotov do leteckých spoločností, ktoré pôsobia v našom regióne a po následnej analýze vytvoriť vhodný doplnkový študijný materiál pre pilotov pripravujúcich sa na výberové konanie. Ciele stanovené pre túto prácu boli splnené, avšak z hľadiska konceptu tejto práce a to porovnania viacerých výberových konaní boli študijné materiály spracované viac všeobecne ako špecificky pre konkrétnu spoločnosť, čo otvára možnosti pre námety na ďalšie bakalárske a diplomové práce, ktoré sa môžu venovať jednotlivým výberovým konaniam a príprave na ne podrobnejšie a špecifickejšie.

## REFERENCIE

- [1] BRISTOW, G. V. (2002). Ace the technical pilot interview. McGraw-Hill.
- [2] Bugaj, M. (2015). Aeromechanika 1. Bratislava: DOLIS.
- [3] BUGAJ, M., & NOVÁK, A. (2004). Všeobecné znalosti o lietadle – drak a systémy, elektrický systém. Žilina: EDIS.
- [4] Dopravný úrad, D. c. (09 2019). <http://letectvo.nsat.sk/>. Dostupné na Internete: <http://letectvo.nsat.sk/letecky-personal-2/vyvcikove-organizacie/zoznam-vyvcikovych-organizacii/>
- [5] EASA. (2011). NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1178/2011. Dostupné na Internete: <https://www.easa.europa.eu/document-library/regulations/commission-regulation-eu-no-11782011>
- [6] EASA. (2012). Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012. EASA.
- [7] INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. (2019). Pilot Aptitude Testing Guidance Material and Best Practices, 3rd Edition. IATA.
- [8] JŮN, F., & JIRKŮ, P. (2015). Letecká navigácia. Bratislava: DOLIS.
- [9] KANDERA, B. (2015). Letecké prístroje. Bratislava: DOLIS.
- [10] Kolektív autorov. (2013). Učebnice pilota 2013. Svět křidel.
- [11] NOVÁKOV, M., & NOVÁK, A. (2018). Tvorba študijných materiálov - turbínový motor. Žilina: Žilinská univerzita.
- [12] NOVÁK, A., TOPOLEČÁNY, R., BRACINÍK, T. 2009. Výcvik leteckých posádok s využitím nových technológií. Žilinská univerzita, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, 2009. - 94 s. ISBN 978-80-554-0108-9.
- [13] BUGAJ, M., NOVÁK, A. 2010. Všeobecné znalosti o lietadle : drak a systémy, elektrický systém. - 1. vyd. - Žilina : Žilinská univerzita, 2004. - 247 s. - ISBN 80-8070-210-1.

Bc. Filip Kozáčík – narodený 23.10.1997 v Trenčíne absolvoval v roku 2015 Gymnázium M.R.Štefánika v Novom Meste nad Váhom, následne od roku 2015 študoval na Žilinskej univerzite v Žiline odbor Profesionálny pilot. Popri inžinierskom štúdiu v odbore Technológia údržby lietadiel pracuje ako prvý dôstojník v spoločnosti Ryanair.