

CATC VČERA, DNES A ZÍTRA

Text: Vladimír Peroutka, HT CATC Praha • **Foto:** Michal Krechowski, archiv CATC

CZECH AVIATION TRAINING CENTRE BYLO JIŽ ČTENÁŘŮM FLYING REVUE PŘEDSTAVENO MNOHOKRÁT.

TENTO DVOUMĚSÍČNÍK PŘEDSTAVIL SVÝM ČTENÁŘŮM TOTO VÝCVIKOVÉ STŘEDISKO V PODOBĚ, KTERÁ BYLA SROZUMITELNÁ JAK ČTENÁŘŮM-LETECKÝM LAIKŮM, TAK I ODBORNÉ VEŘEJNOSTI. DOVOLTE MI, ABYCH TUTO PODOBU DOPLNIL OČIMA ZKUŠENÉHO PILOTA, A NAVÍC Z POZICE, KTEROU VE SPOLEČNOSTI CATC ZASTÁVÁM.

Součástí odborné veřejnosti je i segment, který nás v CATC nejvíce zajímá. Určitě si nyní každý z vás představí skupinu budoucích pilotů. Ano, na tuto skupinu se zaměřujeme nejvíce, ale v podstatě nás zajímá veškerý letecký personál. Od pilotů a pilotek, přes palubní průvodčí a letecké mechaniky až po dispečery či další pracovníky pro pozemní operování leteckých společností.

Na stránkách Flying Revue bylo napsáno hodně z toho, co charakterizovalo činnost naší výcvikové organizace. Rok 2019 je však pro CATC skutečně velkým předělem. Tento předěl, nebo chcete-li zlom, přichází s akvizicí a uvedením do provozu dvou nejmodernějších plně pohyblivých letových simulátorů, jaké je dnes možné na trhu s výcvikovými zařízeními pořídit. Jedním z nich je simulátor rodiny Airbus A320ceo/neo, druhým pak simulátor v současné době velmi disku-

tovaného (a to jak laickou, tak odbornou veřejností) letounu Boeing 737 MAX.

V době psaní tohoto článku ještě nad budoucností nejmodernějšího letounu řady B737, tedy Boeingu 737 MAX, panuje řada otazníků, ale dá se předpokládat, že až budete číst tyto řádky, budeme již znát odpovědi na řadu otázek, které budoucnost tohoto typu nyní provázejí. Protože já osobně jsem, jak rád říkám, „vyučení Boeing pilot“, věřím ve šťastnou hvězdu tohoto typu letounu do budoucna.

Zároveň ve své funkci Head of Training společnosti CATC cítím tíhu odpovědnosti pro případ, že by se přece jen jazýček misky vah naklonil na jinou stranu, než řada vedoucích pracovníků CATC uvažovala v nedávné minulosti, když rozhodovala o tom, kterým směrem se budoucnost CATC bude odvíjet. Řada studií, jež provedla, vyústila v rozhodnu-



tí, které bylo nejen správné, ale doslova nutné, totiž aby se CATC posunulo z malého výcvikového střediska na úroveň středně velkých leteckých tréninkových center v Evropě.

CATC se poté, co budou oba nejmodernější simulátory A320ceo/neo a B737 MAX uvedeny do provozu, zařadí po bok nejvýznamnějších středně velkých výcvikových středisek v Evropě. A to v roli jejich nepřehlédnutelného konkurenta. V té době totiž budeme schopni nabídnout výrazně větší kapacitu pro výcviky než dnes, a to konkrétně na zařízeních pro výcvik pilotů:

- pro letoun ATR 42/72,
- pro letoun L 410,
- pro A320 klasické generace i A320neo,
- a pro všechny dnes provozované generace Boeingů 737, tedy Classic, NG i MAX.



I tento přehled jasně ukazuje, že CATC bude mít možnost uchazečům o pilotní výcvik nebo leteckým společností skutečně co nabídnout.

Detailní popis všeho, co bude od září 2019 našim zákazníkům k dispozici, by přesahoval rámec tohoto článku a zároveň bychom také vyrazili určitou část „know-how“ našich obchodníků.

Dovolte mi, abych se ještě jednou vrátil k tomu základnímu, co je našim hlavním výcvikovým programem, a to je výcvik pilotů dopravních letadel. Existuje mnoho možností, jak se stát pilotem. CATC se v minulosti díky tehdejšímu HT

panu kapitánovi Marku Vinařovi a managementu CATC rozhodl téměř vizionářsky zavést sice moderní, ale tehdy ještě nepříliš populární výcvik MPL (Multi-Crew Pilot Licence), kterým doplnil stále používanou tzv. klasickou cestu ve formě modulových nebo integrovaných výcviků pilotů typu ATPL. Díky tomuto rozhodnutí se stalo CATC jedním z průkopníků výcviku, jenž s ohledem na budoucí uplatnění jeho absolventů klade daleko větší důraz na výcvik na simulátoru zvoleného typu dopravního letadla než na výcvik na sice skutečném, ale malém, a tedy s dnešními dopravními

letouny jen do jisté velmi omezené míry srovnatelném letounu. Dnes vidíme, že výcvik MPL probíhá v CATC úspěšně již šestý rok v řadě pro typy A320 a B737. Piloti, kteří výcvikem prošli, se stávají platnými členy posádek svých společností.

Obrovskou výhodou tohoto výcviku pro uchazeče o pilotní povolání je podepsaná pracovní smlouva se společností, pro kterou je výcvik prováděn, a to přinejmenším na možnost odlétání 500 letových hodin počáteční praxe. Jinými slovy výcvik uchazeče je ukončen až tehdy, kdy má odlétáno těchto 500 hodin na skutečném dopravním letounu cílového typu v běžném provozu s cestujícími na palubě. A i kdyby letecká společnost jeho smlouvu neprodloužila (což se mimochodem stalo v minulosti jen v jednom jediném případě), uchazečovy šance získat kontrakt s jinou leteckou společností budou při současném nedostatku pilotů ve světovém měřítku na základě jeho už získané praxe téměř stoprocentní.

V CATC ovšem nezapomínáme ani na „milovníky kniplu“, tedy na tu skupinu zájemců o pilotní řemeslo, kteří by výcvik na skutečném letounu nevyměnili ani za nic. Vážíme si jich a dokážeme jim nabídnout i výcvik s „kniplem“ v ruce. Je však pravdou, že více a více zájemců se zajímá o námi nabízený výcvikový program MPL. Protože CATC dnes patří v Evropě v tomto typu výcviku mezi prestižní výcviková zařízení a během uplynulých let jsme s ním již získali podstatné zkušenosti, rád se se čtenáři Flying Revue o některé poznatky podělím. Pokud to pomůže kterémukoliv zájemci o létání, byť třeba jen zčásti, pak toto naše dnešní „povídání“ splnilo svůj účel.

Jak jsem již uvedl výše, máme za sebou šest překrývajících se kurzů pro získání této kvalifikace. MPL kurz je rozplánován na dva roky. Uchazeče čeká velmi intenzivní studium teoretické výuky po dobu cca 24 měsíců v rozsahu 750 hodin, zakončené teoretickými zkouškami na ÚCL ČR z celkem 14 předmětů, které musí vykonat během osmnácti měsíců. Příjemnější částí výcviku je pro většinu snad počáteční výcvik na kluzácích v rozsahu šesti hodin, zavedený počínaje zatím předposledním během MPL od roku 2017 konkrétně ve spolupráci s Aeroklubem Tábor. Tento výcvik předchází úporné teorii, aby kromě neocenitelné pomoci při formo-



vání prvotních pilotních návyků „pěkně od základů“ posloužil také jako motivace do časů výrazně méně příjemných.

Výběrové řízení pro obor MPL dopravní pilot

Profese pilota, a tím mám na mysli profesionálního pilota v jakémkoliv leteckém oboru, se ničím neliší od jiných profesí potřebných pro život celé naší společnosti a není třeba ji nikterak zveličovat. Je to poslání, spojené s řeholí neustálého učení a sebevzdělávání (ostatně jako například doktoři a řada dalších oborů), které už nikdy neskončí. Trvalá sebekázeň a péče o svůj zdravotní stav je ve dvaceti věcí úsměvnou, ve čtyřiceti vám občas úsměv zamrzne na rtech a v „devadesáti“... Škoda mluvit...

Jak jsem už předeslal, výcvik uchazeče trvá dlouhé dva roky. To, že výcvik není levný, je jen jedna strana mince, která zajímá hlavně uchazeče (či jejich rodiče, pokud jim na získání kvalifikace pro toto stále prestižní povolání přispívají). To, co ale zajímá nás, a co také potřebujeme, je, aby naši studenti s velkou pravděpodobností výcvik úspěšně dokončili a stali se platnými členy týmu



létacího personálu cílové letecké společnosti, na které budeme moci i my být pyšní. A proto je tady naše výběrové řízení.

Výběrové řízení trvá běžně jeden týden. Nutno podotknout – jeden krušný týden. Zdravotní prohlídky, psycho-

logické testy, jazykové testy, ověření motoriky a let na simulátoru jsou obtížné, ale nutné pro obě strany, a to proto, aby se každá ze stran rozhodla správně. ANO nebo NE?

Pokud jsem čtenář – potenciálního uchazeče – ještě neodradil, tak zase něco příjemnějšího. I v rámci MPL programu, navzdory již zmíněnému důrazu na výuku na simulátorech, ho čeká i zde výcvik na skutečném letadle, a to v rozsahu 55 hodin nad skutečně krásnou krajinou naší vlasti. U nás – oproti většině jiných výcvikových středisek (pokud vůbec MPL „umějí“ nabídnout) – dokonce včetně 2,5 hodiny přemetů, vývrtek a dalších „vzdušných kotrmelců“ na akrobatickém letounu! A pokud mohu doporučit, užijte si to, protože pak vás „zavřeme“ do zmíněné „bedny“ v podobě simulátoru vámi vybraného letounu a po dlouhé měsíce, téměř 200 hodin, nic jiného nevidíte než přítmí pilotní kabiny, světélkující přístroje, výstražné signály hořícího motoru a nervlý hlas instruktora, pokud se vám zrovna moc nedaří...

Ale jednoho dne vystoupíte z té zpropadené bedny naposledy a po absolvování dvou cyklů šesti přistání se skutečným dopravním letadlem, byť zatím prázdným, budete držiteli pilotní MPL licence. Stanete se opravdu pilotem dopravních letadel. Po prvním letu s cestujícími sice zjistíte, že cesta před vámi, která vás dovede do bodu, kdy






si budete moci říct „Jsem DOBRÝ pilot dopravního letadla“, bude ještě dlouhá (stejně jako z vás dobrého řidiče autoškola sama o sobě neudělá), ale bude to také znamenat, že jste právě úspěšně ušli první kus krásné a dlouhé cesty, která vás povede mezi oblaky. A možná si vzpomenete, že vaše cesta do „kancláře v 11 kilometrech nad zemí“ začala právě tady, v CATC Praha.

Jak už jsem napsal výše, rád bych, aby informace, které na stránkách ča-

sopisu Flying Revue o naší výcvikové organizaci naleznete, pomohly alespoň zčásti novým zájemcům o létání. Proto v dalších článcích dáme postupně prostor našim profesionálům, aby vás seznámili blíže s tím, co vás v naší výcvikové organizaci čeká.

Přeji čtenářům Flying Revue mnoho hezkých článků a těm, kteří velmi často otáčejí hlavu do modré oblohy – zastavte se u nás. V CATC vám pomůžeme splnit to, po čem toužíte. 

Cpt. Vladimír Peroutka

Dosavadní praxe v letectví

- Praxe v letectví od úplných počátků **1969**
- Praxe v letectví jako profesionál **1981–doposud**
- Praxe v obchodní letecké dopravě (OLD) **1995–2014**
- Praxe v zavádění JAR-OPS 1 a JAR-FCL 1 v ČR u všech provozovatelů OLD
- Platný PZ ATPL se zapsanými kvalifikacemi TRI (A) TST (SPA)
- Celkový nálet v letectví na letadlech **23 150 letových hod.**
- Celkový nálet na letounech v OLD **11 000 letových hod.**
- Celkový nálet jako instruktor (všechny typy) **4100 letových hod.**
- Instruktor a examinátor pro typ B737 CL/NG v CATC Praha **doposud**

ATPL (A) se zapsanými platnými kvalifikacemi

- **Typové kvalifikace**
AN-2, L-39, L-59, L-159
- **Třídní kvalifikace**
SEP (A), MEP (A), SET (A)
- **Odborné kvalifikace**
FI (A), IRI (A), CRI (A)
ACRO, CRI (A), TRI (A), (SPA),
TEST FLIGHTS (SPA)
- **Speciální pověření**
FIE (A) CRE (A) IRE (A) TRE (A) (SPA)
SFE (A)



CZECH
AVIATION
TRAINING
CENTRE

PŘÍMÁ CESTA DO KOKPITU DOPRAVNÍHO LETADLA



VÍCE NA WWW.CATC.CZ