





BUDOVÁNÍ PEVNÝCH ZÁKLADŮ


Text: Eva Součková a Michal Beran • Foto: archiv Evy Součkové

CZECH AVIATION TRAINING CENTER NAVAZUJE SVÝM PŮSOBENÍM NA BOHATÉ TRADICE VÝCVIKOVÉHO STŘEDISKA ČSA, KTERÉ POLOŽILO PEVNÉ ZÁKLADY VYSOKÉ ÚROVNĚ VÝCVIKOVÝM AKTIVITÁM PRO LETECKÉ PROFESIONÁLY OD LETECKÝCH MECHANIKŮ, PŘES POZEMNÍ PERSONÁL AŽ PO KABINOVÉ POSÁDKY A PILOTY.

V rámci přípravy na zavedení Evropských předpisů JAR bylo nutno v ČSA změnit řadu věcí. Týkalo se to pochopitelně i systému výcviku posádek. V roce 1997 tak bylo rozhodnuto vytvořit výcvikové oddělení, později útvar v Letovém úseku. Vytvoření kvalitního výcvikového centra mělo velkou podporu především v tehdejší prezidentovi společnosti Ing. Jakubšemu, který o organizaci vzniku nového oddělení požádal kapitána Miloše Kvapila, dlouholetého zkušeného pilota dálkových linek ČSA a vynikajícího organizátora. Tomu se poté podařilo se svým týmem nadšených spolupracovníků postupně přesvědčit management ČSA o nutnosti vybudovat pro středisko vlastní prostory v rámci letiště. Výcvikové středisko pak nakonec vzniklo v hangáru B v areálu Jih ruzyňského letiště.

Úkolem nově vzniklého střediska nebyl jen výcvik pilotů, ale bylo třeba pozvednout na novou úroveň také kvalitu výcviku kabinových posádek. Ne-

znamená to samozřejmě, že před tím by výcvik kabinových posádek, stewardů, chcete-li, neexistoval. Prostředí ČSA se vždy vyznačovalo vysokou mírou profesionality, snahy posunout věci kvalitativně dál, prostě silnou stavovskou hrdostí. Neexistovala však ucelená koncepce, výcvikové materiály ani prostředky. Jediné, co se striktně dodržovat muselo a také dodržovalo, bylo přezkoušení z používání nouzových a záchranných prostředků. V rámci takzvaných zimních školení pak se často přednášely i předměty, které neměly se skutečnými potřebami stewardů příliš společného.

Zlom nastal v zimě na přelomu let 1999 a 2000, kdy se poprvé spustil výcvik podle nových osnov, byť zpočátku za provizorních podmínek daných zpožděním stavebních prací na přestavbě budoucího výcvikového centra. Ti, kteří u „toho“ tehdy byli, na toto období vzpomínají jako na dobu, kdy výcvik probíhal zpočátku takzvaně „na cihlách“, neboť rekonstruovaný hangár 

B se podařilo definitivně zprovoznit až od června 2000. Přesto všechno tehdy skutečně započala v rámci výcvikového centra posádek pod ČSA systematická výuka palubního personálu podle JAR-OPS1 s jasně danou strukturou, počtem hodin věnovaných jednotlivým předmětům a podobně. Poprvé byly také na všechno vypracovány směrnice, příručky a další výcvikové dokumenty. Je třeba říci, že tyto materiály byly velmi kvalitní, neboť je s nadšením připravovali skuteční odborníci a praktici. Pro výcvikové školitele i pro studenty tak byly dány jasné mantinely, o které se mohli všichni opřít.

Výcvik palubních průvodčích se v zásadě rozděloval na počáteční výcvik pro nově příchozí, opakovací výcvik, udržovací výcvik, probíhaly rovněž



ka, uniformovou kázeň, interní předpisy a organizační normy, informační systém pro palubní průvodčí, prodej zboží na palubě a podobně.

Přeškolovací a rozdílový výcvik trval obyčejně mezi třemi až šesti dny, a to v závislosti na složitosti typu letadla. Základní náplň výcviku byla striktně předepsána mezinárodními předpisy JAR-OPS 1 a byla zaměřena na dokonalé zvládnutí obsluhy vybavení kabiny letadla za standardních a nestandardních (nouzových) situací, na dokonalé zvládnutí postupů péče o zákazníky od jejich nástupu na palubu letadla až po jejich výstup po přistání na letišti a na získání dobré znalosti o základních technických parametrech daného typu letadla.



speciální druhy výcviku dané potřebami ČSA. Existovaly také přeškolovací a rozdílové výcviky na typy letadel dané složením flotily ČSA, tedy tehdy na typy ATR 42/72, Boeing B737 a Airbus A310. Poslední oblastí pak byl výcvik na funkci vedoucího kabiny a na funkci Purser (pro typ Airbus A310).

Počáteční výcvik trval 35 dnů a byl rozdělen na dvě části, první závaznou část danou předpisem JAR-OPS 1, Hlava O, a druhou, danou specifickými podmínkami ČSA. První část obsahovala následující předměty: první pomoc, zacházení s cestujícími, disciplína a zodpovědnost, přežití v extrémních podmínkách (na souši a vodě), požární a kouřový výcvik, meteorologie, základní nauka o konstrukci letadel, bezpečnost letecké dopravy (Security), angličtina a CRM. Část druhá se pak zabývala především předměty spojenými s výkonem vlastní funkce palubního průvodčího a zahrnovala péči o zákazní-



Opakovací výcvik v trvání tří dnů měl náplň opět striktně předepsanou mezinárodními leteckými předpisy JAR-OPS 1, Hlava O. Prováděl se u všech palubních průvodčích v průběhu dvanácti měsíců a byl úzce zaměřen na základní dovednosti spojené se zajištěním bezpečnosti cestujících a posádek na palubách letadel ČSA (řešení nouzových situací, první pomoc, Security, CRM atd.).

Obsahoval témata probíraná každoročně (například evakuační postupy, vybavení letadel nouzovými a záchrannými prostředky) a témata probíraná s periodou tří let (sem patřilo hašení skutečného ohně, otevírání nouzových východů na letadlech a ditching, neboli výcvik pro přistání na vodě).

Udržovací výcvik měl trvání zpravidla jeden den a prováděl se stejně jako ostatní druhy výcviků v souladu s JAR-OPS 1, Hlava O, u palubních průvodčích, kteří měli přestávku v letové činnosti delší než 6 měsíců.

Speciální druhy výcviků dané potřebami ČSA měly trvání zpravidla 1 až 2 dny a byly prováděny nepravidelně podle potřeby ČSA, přičemž měly odlišnou náplň pro různé funkce palubních průvodčích. Patřily sem například kurzy pro vedoucí kabin a Pursery nebo kurzy pro řadové palubní průvodčí.

Stručný výpis prováděných výcviků ale v žádném případě nedává celý obraz o dění ve výcvikovém centru, neboť mu chybí lidský rozměr daný například tím, že přinejmenším zpočátku chyběla řada věcí, třeba specializovaných simulátorů. Například nácvik hašení skutečného požáru tak zpočátku probíhal „naostro“, za pomoci letištních hasičů. Není možné rovněž nezpomenout na to, s jakým nadšením spolupracovali v těchto počátcích s pracovníky výcvikového centra například technici aerolinek, kteří poskytovali pro výcvikové potřeby celou řadu skutečných záchranných pomůcek, které byly z důvodu jejich expirace vyřazeny z používání na palubách letadel. Praxe rychle ukázala, že výcvik se sku-




tečnými záchrannými prostředky, byť s prošlou expirací, má větší význam než výcvik s výcvikovými atrapy.

Ještě jednu věc je třeba vzpomenout, neboť přispěla k vysoké úrovni výcviku prováděného ve výcvikovém centru. Byla to myšlenka přítomná od samotného založení centra, a je třeba říci, že se jí navíc postupně podařilo zrealizovat. Velký důraz byl totiž kladen na to, aby si každý při výcviku vyzkoušel prakticky všechno, co bylo možné. Proto byla vyvíjena velká snaha mít pro výcvik k dispozici vše, od hasičích přístrojů po sekyrky, rukavice, kyslíkové přístroje, stacionární kyslíkové přístroje a podobně, aby si každý musel vyzkoušet prakticky všechny potřebné úkony.

Brzy bylo jasné, jak velký přínos takový přístup k výcviku má. Přestože se cvičení opakovala každý rok, palubní průvodčí brzy zjistili, že rok je v podsta-

tě velmi dlouhá doba, za kterou člověk spoustu věcí zapomene, a možnost si maximum věcí opět prakticky vyzkoušet velmi vítali.

Hodně se dbalo také na to, aby všichni na daném typu perfektně znali přesné rozmístění nouzových a záchranných prostředků. Kde jsou, kolik jich na daném místě najdou a podobně. Všechno se učilo tak, aby to lidé dostali pokud možno takřikajíc „pod kůži“. V okamžiku, kdy se na palubě začne něco dít, jsou správné nadřilované postupy neocenitelné.

V těch prvních letech existence výcvikového centra byly díky profesionalismu a vysokému nadšení všech zúčastněných položeny pevné základy výcvikové organizace světové úrovně, a většina zúčastněných se jistě shodne na tom, že to bylo navíc období plodné a šťastné. 



CZECH
AVIATION
TRAINING
CENTRE

