



eats2018

M A D R I D

17. EVROPSKÉ KONFERENCE O LETECKÉM VÝCVIKU

ROČNÍK 5.–7. 11. 2018 Madrid

Text: Miloš Kvapil • Foto: M. Kvapil, The Halldale Group

VE DNECH 5. AŽ 7. LISTOPADU 2018 JSME MĚLI MOŽNOST ZÚČASTNIT SE JAKO ZÁSTUPCI CATC UŽ 17. ROČNÍKU KONFERENCE EATS – EUROPEAN AIRLINES TRAINING SYMPOSIUM. TENTOKRÁT SI AMERICKÁ SPOLEČNOST HALLDALE VYBRALA ZA MÍSTO KONÁNÍ ŠPANĚLSKÝ MADRID A KONKRÉTNĚ HOTEL MARRIOTT AUDITORIUM.



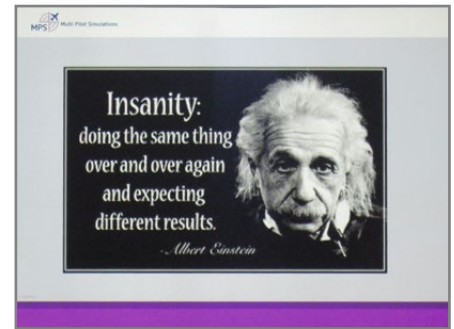
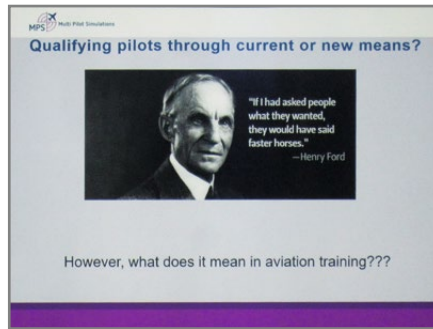
• Hlavní sál plný účastníků při prezentacích.

Podle informací organizátora byla letošní účast na konferenci opět rekordní. Sešlo se na 900 účastníků a také 63 vystavovatelů výcvikové techniky, výrobců letadel, leteckých úřadů a výcvikových středisek. Nutno dodat, že i když se jedná o evropskou akci, účastníci se pravidelně sjíždějí z celého světa. Program letošní konference byl rozdělen na dvě skupiny, přičemž jedna se zabývala problematikou výcviku pilotů, druhá pak problematikou výcviku palubního personálu. Některé prezentace byly samozřejmě společné pro obě odbornosti. Protože jsme se spolu s kpt. Miroslavem Trubačem zúčastnili jen programu pilotní skupiny, popíši pouze hlavní zajímavé prezentace tohoto směru.

Hlavními tématy, které se celou konferencí prolínaly, byly očekávané počty nových pilotů, které budou aerolinky po celém světě potřebovat. V odhadu počtu se všichni celkem shodují. Během následujících deseti let bude potřeba vycvičit zhruba 300 tisíc pilotů celosvětově, z toho v Evropě to bude na 50 tisíc. Samozřejmě byly prezentovány metody výcviku s hlavním důrazem na změnu z klasických výcviků na metody CBT (Competency Based Training) a EBT (Evidence Based Training).

První den

V úvodním proslovu vystoupili G. Rebender (EASA), kpt. Y. Renier (IATA) a kpt. A. O'Shea ze skupiny ATPG (Aircrew Training Policy Group). Jako nejzajímavější jsme vyhodnotili přednášku posled-



• Dva obrázky ze zajímavé prezentace kpt. Philipa Adriana.

ního ze zmíněné trojice, dlouholetého Training Managera firmy Ryanair, kpt. A. O'Shea, který představil činnost skupiny ATPG. Tato skupina vznikla před čtyřmi lety na EATS a jsou v ní zástupci zhruba 25 leteckých společností, leteckých úřadů a výrobců letadel a výukové techniky. Zabývá se odborným posuzováním a navrhováním změn v EU legislativě a úzce spolupracuje s agenturou EASA.

V představeném dokumentu navrhuje tato skupina agentuře EASA několik myšlenek, mimo jiné na změny ve výcviku MPL (Multi Pilot Licence) a v MCC (Multi Crew Coordination), ale také třeba návrhy na financování výcviku pilotů.

V přednáškovém tématu „Efektivní výcvik“ zazněla řada příspěvků s názory na efektivitu výcviku pilotů. Nejzajímavější bylo vystoupení kpt. Philipa Adriana (CEO MPS) s názvem „How Henry Ford and Albert Einstein Contribute to Aviation Training“, neboli volně přeloženo „Jak Henry Ford a Albert Einstein přispěli k leteckému výcviku“. V tomto vystoupení představil dvě zajímavé myšlenky, které tito pánové

ve svém životě propagovali. Henry Ford například prohlásil: „Ptal jsem se lidí, co si přejí, a oni řekli, že rychlejší koně.“ Ekvivalentní reakce na požadavky doby z hlediska leteckého výcviku pak podle přednášejícího znamená najít nové cesty – vycvičit kvalifikované piloty s vysokou kompetencí a přitom redukovat dobu výcviku, cenu, rizika apod. A zároveň ještě uvážit optimalizaci současné výukové technologie – FFS, FBS atd. – a zavést i nové technologie (výuku využívající virtuální reality a podobně).

Aplikace věty „Je šílenství dělat pořád stejné věci a očekávat rozdílné výsledky“, připsané Albertu Einsteinovi, zase podle přednášejícího znamená nutnost stále zlepšovat technologii výcviku, provádět lepší výcvik (např. EBT), a také, je-li nutno, zlepšovat i samotné předpisy.

V prezentacích „Update předpisových požadavků“ byla zdůrazňována nutnost zkvalitnění výcviku UPRT, CRM, MCC a zejména zaváděním CBT a EBT. Zmíněny byly úpravy předpisů pro FSTD. V USA již je upraveno více než 100 letových simulátorů podle posled-

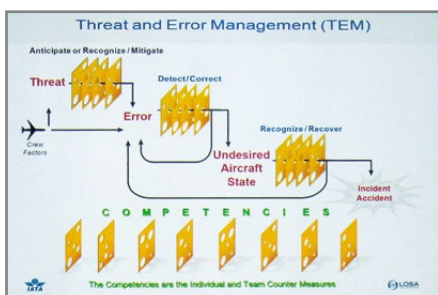


• V sousedním sále probíhalo sympozium pro palubní personál.



- O přestávkách je výstavní prostor využíván pro diskuse účastníků.

ních předpisů FAA pro Upset Recovery Training (Výcvik zabránění pádu). Během krátké doby by měly být upraveny všechny FFS, které budou pro tuto velice potřebnou disciplínu používány. Připravuje se i změna EASA Part-FCL v Appendixu 9.



- Velice vtipné srovnání výcviku „Řízení hrozeb a chyb“ s principem „Competency Based Training“.

Nová metoda se zkratkou CBTA (Competency Based Training and Assessment) představuje důraz nejen na CBT, ale i kvalitní hodnocení pilota. Důraz je kladen na roli examinátorů, zopakován princip důrazu na kompetence pilota a vliv operačního a environmentálního kontextu. Velice vtipné bylo srovnání, že TEM (řízení hrozeb a chyb) může být nahrazeno kompetentností posádky.

V diskusi „Jak nalézt ty správné zaměstnance“ byla zejména posuzována úspěšnost výcvikových středisek (ATO),

tedy to, proč se poměrně málo jejich studentů stane nakonec profesionálními piloty. Velký důraz se je třeba dát na správné výběrové řízení, screening.

Posuzovala se rovněž úspěšnost výcviku MPL (Multi Pilot Licence), přičemž byla zdůrazněna nutnost hodnocení kompetencí během celého výcviku.

Zmíněna byla rovněž problematika nedostatku pilotů, který vede v krajních případech až k rušení letů (USA, Finnair, Norwegian). Velký problém vznikl například na Novém Zélandu v roce 2017, kdy se projevil nedostatek financí pro výcvik pilotů. Zdůrazněno bylo, že počet kvalifikovaných pilotů musí růst stejně, jak roste letecký průmysl. Ze statistiky vyplývá, že 64 % začínajících pilotů je ve věku 17 až 25 let a z nich zhruba 12 % nedokončí výcvik z finančních důvodů způsobených osobními nebo rodinnými problémy. Doporučení vyplývající z diskuze je takové, že je třeba se lépe podívat na bankovní půjčky a jejich podmínky.

V tomto kontextu zazněly i některé zajímavé informace a názory: Například 73 % studentů věří, že nedostatek pilotů může být vyřešen financováním leteckými společnostmi, a ptají se:

„Proč ostatní profese neplatí za výcvik a piloti ano?“

Druhý den

Zahajovací prezentace druhého dne měla téma „Problémy leteckých společností“.

Poučné bylo vystoupení Dr. J. Schroedera z americké FAA na téma UPRT. Vysvětlil, s jakými problémy se zavádění tohoto výcviku v USA potýká. Zdůrazňoval přitom základní věc, kterou je nutnost dostatečné odbornosti samotných instruktorů. V USA je o probíhajících kurzech velký zájem, účastní se jich na sedmdesát společností. Kurz zahrnuje dvě hodiny teoretického školení a 30 minut praktického výcviku na letovém simulátoru FFS. Účastníci byli upozorněni na zajímavé výsledky statistiky: Jedno varování „Stall Warning“ vychází na 100 tisíc letových hodin a jeden skutečný pád na 10 miliónů letových hodin.


Samozřejmě nemohla chybět diskuse na téma „Lidský faktor“ (CRM Training). Kpt. Owen Sims z firmy Flybe přinesl trochu jiný pohled na výuku CRM. Jeho pohled klade důraz na porozumění nastavení a funkce lidského mozku, jeho limity, automatismy, psychoterapii a podobné záležitosti. Kpt. W. Lopez pak zdůraznil vliv fyzického, mentálního a emočního citění na porozumění situaci a nutnost výcviku kognitivního adaptivo-

vání na řešení situací. Mimo jiné rovněž uvedl, že rok 2017 byl nejbezpečnější v historii letectví. Obě prezentace byly podle mého názoru velice vhodnou lekcí pro instruktory CRM.

V panelu implementace EBT (Evidence Based Training) se všichni mluvčí zaměřili na zkušenosti s aplikací EBT principů ve svých společnostech. Samozřejmě se tento systém týká především opakovacího výcviku (Recurrent Training). Padlo zde několik zajímavých myšlenek. Například odklon od tradičního „přezkušování“ (skilltest, check) k „posuzování“ (evaluation).

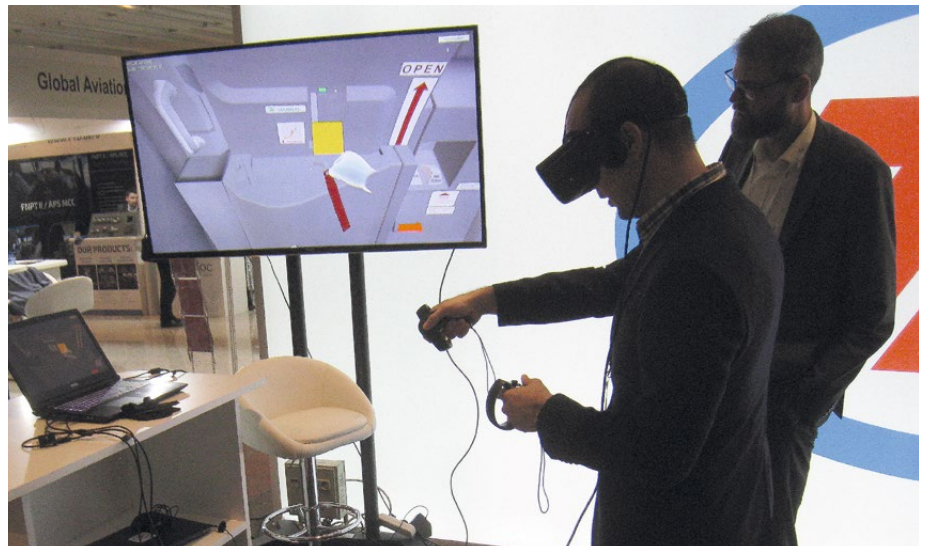
Další zajímavou ideou bylo plánované zavedení povinnosti pro letecké dopravce přejít na EBT podle nového předpisu EASA. Zazněla i myšlenka zrušení obnovování platností Type Rating pomocí přezkušování. V takovémto modelu by získanou kvalifikaci vlastnil pilot napořád. Měl by se ale najít nějaký „proces prodloužení platnosti kvalifikací/průkazu“ (licence prolongation).

V panelu „Inovativní metody“ se představili tři mluvčí, kteří uvedli svá doporučení k tomu, jak zlepšit a také zlevnit výcvik pomocí nových technologií. Důraz byl kladen na výukové systémy využívající virtuální reality. S tímto tématem souznělo i to, že na letošním EATS představilo několik společností své VR trenažéry. Jednou z nich byla i firma TFC Essen, která dodala kabinový trenažér CEET pro letoun A320 do výcvikového střediska CATC Praha.

Stejně jako každý rok mohou zájemci za několik týdnů nalézt všechny prezentace na stránkách vydavatelství Halldale: www.halldale.com. 



• „Virtual Reality“ simulátor pro výcvik bezmotorového létání.



• Německá firma TFC představila svůj „VR“ simulátor pro výcvik palubních průvodčů.



CZECH
AVIATION
TRAINING
CENTRE

OD NULY DO KOKPITU ZA 19 MĚSÍCŮ ODSTARTUJTE SVOU KARIÉRU PILOTA

Jako jediný ATPL pilotní program v ČR nabízí CATC v rámci ATPL (A) PLUS výcviku i typovou kvalifikaci!

VÍCE NA WWW.CATC.CZ