

Ako v reálnom lietadle

V nácviku postupov pri krízových udalostiach vyhráva tréner nad reálnym lietadlom

Trenažér, sofistikovaný počítačový systém, ktorý prednedávnom sprevádzkovala Žilinská univerzita, verne kopíruje pilotnú kabínu reálneho lietadla. Študent sa usadí do rovnakého kresla, z ktorého skutočný vzdušný stroj ovláda napríklad pilot ČSA. Pozerá sa na rovnaké ciferníky a displeje, drží v rukách rovnaké riadiace „barany“. Virtuálne letisko, hory i nížiny, oblaky a hviezdy, sa premietajú na veľké trojdielne plátno, ktoré zaberá celý zorný uhol. K vytvoreniu ešte väčšieho pocitu reality chýba žilinskému trénerovi to, že kabína sa pri turbulenciách netrasie, v zákrutách sa nenakláňa. „Plný tréner, takzvaný Full Flight, je síce dokonalejší, ale ani ten nie je dokonalý. Ani ten nedokáže napríklad úplne nasimulovať preťaženie,“ hovorí špecialista katedry leteckej dopravy Andrej Novák. Vibrácie podľa jeho šéfa Antonína Kazdu do veľkej miery nahrádza veľké projekčné plátno: „Deväťdesiat percent vnemov vníma pilot zrakom.“

Okrem bežného lietania sa tréner osobitne dobre uplatňuje pri nácviku krízových udalostí. „Niektoré situácie totiž pre vysoké riziko nemožno v praxi vôbec vyskúšať,“ objasňuje A. Novák. Napríklad ako pristáť s poškodeným podvozkom. Alebo ako zvládnuť poruchu palivového systému. Popri tom na tréneri možno nastaviť rozličné poveternostné podmienky – vietor v rôznych výškových hladinách, viditeľnosť, oblačnosť, intenzitu denného svetla. Tréner umožňuje výcvik jedného pilota i spolupráce celej posádky. Práve zlyhanie kooperácie jej členov býva pritom príčinou leteckých tragédií. Naposledy v prípade Boeingu 737 cyperskej spoločnosti Helios Airways. „Kapitán bol Nemeč, druhý pilot Cyperčan. Počas vyšetovania vysvitlo, že nemali dostatočne nacvičené krízové postupy,“ vysvetľuje A. Kazda.

Uvažuje sa tiež o využití trénera pri výskumnej akademickej činnosti, pri vymýšľaní nových aplikácií. Napríklad nových foriem komunikácie pilota s riadením letovej prevádzky, ktoré by mohli doplniť klasickú rádiovú vysielaciu. Tá má totiž problém, že éter sa zahusťuje, a tak sa jednotlivé linky môžu vzájomne rušiť. Riešením by mohlo byť napríklad dorozumievanie pomocou textových správ. „V súčasnosti sa ešte nepoužíva, nie je totiž otestované,“ konštatuje A. Kazda. A to by mohla byť šanca pre žilinský tréner. (ja)



Komerční piloti majú vzdelanie za milión

Jozef Andacký

Slovenské vysoké školstvo je bezplatné, ale výnimky sa nájdu. Do peňaženky musí načrtnúť napríklad ten, kto sa chce stať komerčným pilotom. A to poriadne hlboko. Štát mu totiž, na rozdiel od jeho kolegu, ktorý sa rozhodol pre službu v armáde, neplatí praktický výcvik. Medzinárodnými pravidlami predpísané hodiny tréningu v lietani ho pritom vyjdú na viac než jeden milión korún. Napriek tomu sa Žilinská univerzita, ktorá ako jediná na Slovensku vychováva komerčných pilotov, nemôže na nezáujem o netradičný študijný odbor sťažovať. Každý školský rok v ňom začína okolo pätnásť potenciálnych letcov. Pre nich, ako aj ich starších spolužiakov má vysoká škola dobrú správu. Minulý mesiac totiž sprevádzkovala letový tréner, ktorý praktický výcvik podstatne zlacňuje.

DVADSÄTNÁSObNE. Tradícia leteckej školy v Žiline siaha do 60. rokov minulého storočia. Jej absolventi pilotujú lietadlá slovenských, českých a ďalších zahraničných aerolínií alebo vo firmách pôsobia na vysokých manažérskych postoch. Od-

chovanci univerzity z čias socializmu boli pritom oproti súčasníkom vo výhode. Celé štúdium, jeho teoretickú i praktickú časť, financoval štát.

Prívod dotácií sa však po novembri 1989 a po rozhodnutí vedenia univerzity uzavrel. Jediná možnosť, ako ďalej pokračovať vo výcviku pilotov, bolo prejsť na systém celoživotného vzdelávania. „Inými slovami, študenti si začali praktický výcvik spolufinancovať,“ hovorí vedúci katedry leteckej dopravy Antonín Kazda.

Náklady sa pritom každý rok zvyšovali. Letová hodina na strojach používaných v prvej fáze výcviku za uplynulých desať rokov zdražela takmer dvadsaťnásobne, na súčasných štyritisíc korún. Podstatne totiž narástli ceny vstupov. „Jedna sviečka do motora stála kedysi dvanásť korún, teraz vyjde na rovnú tisíciku. Vydrží sto hodín a v jednom motore ich je dvanásť,“ uvádza príklad A. Kazda. Nárast cien podľa neho škole spôsobil veľký investičný dlh: „Nemohli sme investovať do rozvoja prístrojového vybavenia ani do generálnych opráv.“ Univerzita má v súčasnosti deväťdesiat stále spoľahlivých, no predsa len starších lietadiel.

Na to, aby študent získal kvalifikáciu na pi-

Vzdelávanie pilotov

lotovanie bežných dopravných lietadiel, musí prejsť dvoma fázami praktického výcviku. V prvej odlieta 150 hodín na cvičnom aeropláne Zlin, potom prejde na zložitejší stroj, v ktorom strávi ďalších – a podstatne drahších – 55 hodín. Radosť z lietania sa však mieša so starosťami, ktoré prinášajú faktúry a účty. Podčiarknuté a zrátané, celý výcvik vyjde každého študenta na zhruba 1,2 milióna korún.

NA BRIGÁDACH. Kde mladí ľudia vezmú toľké peniaze? „Mali sme študenta, ktorého otec sa pri prijímacom pohovore s kufríkom v ruke pýtal, kde má zložiť ten milión,“ hovorí A. Kazda. S dodatkom, že adepti s bohatými rodičmi sú vzácna výnimka. Drvivá väčšina chodí na brigády do zahraničia a šetri. Hĺstka študentov má šťastie a od Českých aerolinií (ČSA), dlhodobého partnera žilinskej katedry, dostane prísľub do zamestnania. A vďaka nemu môže získať bankový úver, ktorý kryje necelú polovicu nákladov.

Šéf leteckej katedry uznáva, že podmienky pre budúcich pilotov sú tvrdé. A pripo-

Praktický výcvik vďaka novému letovému trenažéru na Žilinskej univerzite podstatne zlacnie

mina, že v Poľsku, vo Francúzsku alebo v Španielsku tento druh štúdia financuje štát v plnej miere. Nielen jeho teoretickú časť, ako je to na Slovensku. A. Kazda si však myslí, že všetko zlé je na niečo dobré: „Chlapci, ktorí sú donútení zarobiť si na štúdium, sú podstatne životaschopnejší. Viac sa snažia a aj ich výsledky sú lepšie.“ Úsporu v praktickej príprave komerčných letcov prináša moderná technológia. Medzinárodné pravidlá totiž umožňujú, aby študenti časť výcviku absolvovali na trénažéri. V Žiline túto možnosť využili. Letový trénažér, ktorý na základe medzinárodnej súťaže dodala kanadská spoločnosť Mechtronix Systems, zlacňuje druhú fá-

zu praktického tréningu. Hodinová sadzba sa znižuje o dve tretiny, na približne tisíc korún. Financie na kúpu zariadenia, deväť miliónov korún, poskytli Letové prevádzkové služby, š.p., Bratislava formou sponzorského daru.

Z PILOTA MANAŽÉR. O využitie investície, ako aj o budúcnosť celého študijného odboru pre pilotov sa A. Kazda neobáva. Vychádza z toho, že letecký biznis v strednej Európe zažíva boom. Aerolinky kupujú nové lietadlá, budú teda potrebovať ďalších letcov, mieni vedúci katedry: „Na každý stroj treba päť posádok, v každej sú dvaja piloti.“

Na univerzite v Žiline môžu pritom piloti získať aj ďalšiu kvalifikáciu. Naučia sa ovládať lietadlo a nadobudnú aj poznatky z teórie riadenia a ekonomiky leteckej dopravy. „Keď nalietajú desať až pätnásť rokov a prestane ich to baviť, prípadne stratia zdravotnú kvalifikáciu, majú dostatok skúseností z paluby na to, aby sa v aerolinkách uplatnili na vysokých manažérskych postoch,“ uzatvára A. Kazda. 