



Centrum Informacji i Planowania Kariery Zawodowej
Wojewódzki Urząd Pracy w Lublinie

INFORMACJA O ZAWODZIE

PILOT SAMOLOTÓW PASAŻERSKICH

Lublin 2010r.

Zawód: Pilot samolotów pasażerskich

Pilot – to osoba kierująca statkiem powietrznym, potocznie zwanym samolotem. Nie musi być wyłącznie pilotem samolotów, może obsługiwać śmigłowce, szybowce, balony i in. Może być też pierwszym oficerem lub kapitanem statku, zarówno w lotnictwie wojskowym, jak i cywilnym. Piloci cieszą się powszechnie szacunkiem społeczeństwa i są uznawani za przedstawicieli prestiżowego zawodu. Ich ciekawe, nierzadko niebezpieczne i dobrze płatne zajęcie jest przedmiotem marzeń wielu młodych ludzi.

Obowiązki zawodowe:

Pilot pracuje w kabinie samolotu. Zazwyczaj im nowszy samolot tym większy komfort pracy pilota, niemniej wykonywanie tego zawodu nadal wiąże się z uciążliwościami takimi jak hałas, zmiana stref klimatycznych czy częste zmiany stref czasowych. Podczas lotu pilot nie tylko jest odpowiedzialny za sterowanie, ale jako kapitan musi koordynować pracę pozostałej załogi samolotu. Nakłada to na niego obowiązek umiejętnego współdziałania z załogą tak, by cały system działał niezwykle sprawnie w kontekście bezpieczeństwa. Pilot nie ma bezpośredniego kontaktu z pasażerami, jednak może na nich oddziaływać np. poprzez komunikaty przy starcie czy lądowaniu. Ponieważ dla wielu ludzi lot samolotem jest sytuacją mocno stresującą pilot w skrajnych przypadkach musi posiadać umiejętności uspokajające pasażerów. Wprawdzie miejscem pracy pilota jest kabina samolotu, ale między lotami wiele czasu spędza w budynkach infrastruktury lotniska. Pilot nie ma stałych godzin pracy. Zależą one od rozkładu lotów.

Coraz więcej podróżujemy, nie tylko turystycznie, również zawodowo, a tu istotną kwestią jest czas i jego oszczędność. Stąd tak intensywny rozwój branży lotniczej. Miejsca pracy są lub będą w liniach lotniczych, firmach kurierskich oraz w tzw. powietrznych taksówkach. W kraju zaczyna brakować pilotów. Dlatego też PLL OT wraz z Boeingiem ma stworzyć nowoczesne centrum szkolenia dla pilotów i stewardess.

Wykształcenie:

W Polsce są tylko dwie uczelnie, które kształcą pilotów lotnictwa cywilnego - Politechnika Rzeszowska i Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie. Można też studiować pilotaż w dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkole Wojsk Powietrznych, wówczas jednak kariera przebiega zupełnie inaczej - w ścisłym związku z wojskiem. Politechnika Rzeszowska proponuje studia na kierunku mechanika i budowa maszyn w odpowiedniej specjalności, czyli lotnictwo. Trzeba się jeszcze zdecydować na określoną specjalizację (jedną z czterech), a raczej kierunek dyplomowania. Do wyboru są samoloty, silniki lotnicze, awionika oraz pilotaż, który interesuje najbardziej wszystkich kandydatów na pilotów. Niezależnie od licencji pilota, absolwent specjalności pilotażowej otrzymuje wykształcenie techniczne z zakresu eksploatacji sprzętu lotniczego, szczególnie wyposażenia pokładowego samolotów oraz problematyki organizacji ruchu lotniczego. Jednocześnie jest realizowane

szkolenie praktyczne do licencji pilota zawodowego II klasy (CPL - Commercial Pilot License) wraz z uprawnieniami do lotów na samolotach wielosilnikowych (ME - Multiengine) oraz lotów w przestrzeni kontrolowanej według wskazań przyrządów (IFR - Instrument Flight Rules).

Absolwenci uzyskują tytuł magistra inżyniera ze specjalności lotnictwo. Nie otrzymują jednak licencji pilota liniowego transportowego (ATPL) - muszą się o nią dopiero postarać. W ten sposób przygotowany pilot pełni służbę w lotnictwie cywilnym transportowym, zgodnie ze standardami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz wymaganiami Europejskiej Wspólnej Władzy Lotniczej (JAA - Joint Aviation Authority). W lotnictwie każda kategoria maszyny, rodzaj latania, stanowisko (pierwszy oficer, kapitan), a nawet typ maszyny - wymaga osobnej licencji.

Z kolei PWSZ w Chełmie kształci pilotów cywilnych na kierunku mechanika i budowa maszyn ze specjalnością – pilotaż samolotowy. Studia są dzienne, darmowe, jednak od kandydatów na studentów wymaga się posiadania licencji turystycznej pilota. Koszt jej uzyskania to ok. 18 tys. zł. Wymóg ten, obok dość restrykcyjnych wymagań dotyczących zdrowia, wprowadzono pod wpływem ostrych lotniczych przepisów. Posiadanie licencji turystycznej przez kandydatów pozwala później oszczędzić im rozczarowań.

W naszym kraju obowiązuje blisko 30 typów licencji, przed pilotem zawodowym stoi możliwość uzyskania ok. 20. W zasadzie nie jest to praktykowane, ponieważ praca pilota nie może polegać na częstych zmianach linii, maszyn, gdyż doświadczenie jest bezcenne i procentuje z latami. Licencje są wydawane przez polskie (Urząd Lotnictwa Cywilnego) lub światowe (zwykle uznawane w Polsce) organizacje powołane do szkoleń pilotów, a egzaminy na nie odbywają się różnych ośrodkach w kraju i za granicą. Pilot statku musi się nieustannie szkolić oraz zdawać egzaminy teoretyczne i praktyczne.

Poza tymi ośrodkami można też samodzielnie i na własną rękę zdobyć odpowiednie uprawnienia aż do licencji pilota II klasy na samoloty wielosilnikowe, ale koszt takiego przedsięwzięcia jest bardzo duży.

Maturzysta też może wzbić się w przestworza. Za sterami samolotu pasażerskiego mogą zasiąść także ci, którzy nie mają dyplomu ukończenia wyższej uczelni. Wyspecjalizowane firmy oferują im kursy obejmujące kompleksowe przeszkolenie od poziomu podstawowego aż do licencji ATPL frozen, która umożliwia zatrudnienie się w charakterze pierwszego oficera. Zanim miłośnik lotnictwa stanie się prawdziwym pilotem musi upłynąć od 1,5 roku do 3 lat. Jest to czas na zapoznanie się z zagadnieniami teoretycznymi, ćwiczenia na symulatorze i samodzielne loty. W trakcie kursu kompletuje się uprawnienia – od licencji pilota turystycznego, przez uprawnienia do lotów nocnych, a skończywszy na licencji zawodowej i uprawnieniach do pilotowania samolotów wielosilnikowych.

Wymagania zawodowe:

Niezależnie od warunków formalnych, aby zostać pilotem, trzeba spełnić rygorystyczne wymogi, określane w badaniach przy podjęciu studiów wyższych. Bardzo ważne są wymagania dotyczące bardzo dobrego stanu zdrowia pilota. Bezwzględnie musi się charakteryzować dobrym wzrokiem oraz dobrą pamięcią.

Niezbędne są też zdolność koncentracji i podzielność uwagi, poczucie równowagi, dobra koordynacja wzrokowo-ruchowa, szybki refleks i spostrzegawczość, szybkie reagowanie na zagrożenia, umiejętność logicznego myślenia. Pilot musi być odporny na zmęczenie, gdyż niektóre loty są długie i nużące. Praca pilota zalicza się do prac ciężkich, mimo iż pozornie wydaje się być lekka. Obciążenia mają głównie charakter obciążeń psychicznych związanych z odpowiedzialnością za bezpieczeństwo pasażerów. Wysoka sprawność fizyczna i duża sprawność układu krążenia to cechy niezbędne. Bezwzględnym przeciwwskazaniem są wszelkie choroby ośrodkowego układu nerwowego, wady wzroku i słuchu, zaburzenia równowagi, choroby psychiczne, choroby ograniczające sprawność ruchową i manualną. Oczywiście wiele zależy od specjalności, czyli rodzaju maszyn, na których się lata: im są większe i bardziej skomplikowane, tym wyższe wymagania stawia się pilotom.

Praca ta raczej wyklucza zatrudnienie osób niepełnosprawnych. Przy zatrudnianiu preferowani są młodzi i dobrze wykształceni kandydaci. Dotyczy to zwłaszcza pilotów linii pasażerskich. Istnieje tyle licencji i związanych z tym możliwości wykonywania zawodu pilota, że osoby starsze również mogą znaleźć zatrudnienie. Rynek usług lotniczych rozwija się dość dynamicznie, więc można przypuszczać, że będzie jeszcze więcej możliwości podjęcia pracy.

Wynagrodzenie:

Polscy piloci w PLL LOT zarabiają nie tak mało, jak na zarobki w kraju, ale też niezbyt wiele, jeśli chodzi o średnią europejską czy światową. Do LOT-u trafia się na stanowisko II pilota ze stawką w granicach 5 tys. zł netto, z długim stażem. Najbardziej doświadczeni piloci z długim stażem pracy zarabiają w granicach 20 tys. zł miesięcznie. Wszyscy mogą jednak dorobić do pensji przez nadgodziny. Po awansie na funkcję kapitana zarobki są już negocjowane indywidualnie i ich wysokość najczęściej pozostaje tajemnicą służbową linii lotniczej. Najlepiej płatną pracę piloci znajdują jednak za granicą, w krajach Europy Zachodniej i Azji ze szczególnym uwzględnieniem Korei, Tajlandii oraz Indii. Tamtejsi przewoźnicy, oferując Polakom często trzy- lub czterokrotnie wyższe stawki, sprawiają, że rodzima linia lotnicza zastępców musi rekrutować również wśród obcokrajowców. Takie zarobki stanowią zwykle od 30 do 50 procent tego, co zarabiają piloci w liniach niemieckich czy brytyjskich.

Opracowano na podstawie źródeł:

http://www.gazetapraca.pl/gazeta_praca/1,74896,2973586.html?as=1&starsz=x

http://www.gazetapraca.pl/gazeta_praca/1,90443,4367472.html

<http://www.praca.pl/site/s,guide,type,page,gid,4,150,aid,211.html>

<http://nowapraca.pl/artykuly/praca-zawod-z-przyszloscia.html>

http://www.turinfo.pl/p/ak_id,25530,pilot,obsługa_samolotow,szkolenia,centralwings,zaloga,lufthansa,ryanair,roberto.html

„Gazeta Wyborcza” z dn. 21-22.08.2010 r.