

Návrh modelu náborového procesu pilotov

Róbert Rozenberg*

Letecká fakulta Technickej univerzity v Košiciach

Katedra letovej prípravy

Rampová 7, 041 21 Košice, Slovakia

robert.rozenberg@tuke.sk

Peter Káľavský*

Letecká fakulta Technickej univerzity v Košiciach

Katedra letovej prípravy

Rampová 7, 041 21 Košice, Slovakia

robert.rozenberg@tuke.sk

Matej Antoško*

Letecká fakulta Technickej univerzity v Košiciach

Katedra letovej prípravy

Rampová 7, 041 21 Košice, Slovakia

robert.rozenberg@tuke.sk

Jozef Sabo*

Letecká fakulta Technickej univerzity v Košiciach

Katedra letovej prípravy

Rampová 7, 041 21 Košice, Slovakia

robert.rozenberg@tuke.sk

* corresponding author

Abstrakt: Článok sa zaoberá návrhom modelu náborového procesu pilotov pre letecké spoločnosti. Pojednáva o súčasnom náborovom procese vo vybranej leteckej spoločnosti a jeho jednotlivých častiach. Prvá časť článku popisuje náborový proces pilotov vo vybranej leteckej spoločnosti a v druhej časti už je samotný nový model náborového procesu. Druhá časť je rozdelená na ďalšie podkapitoly, v ktorých sú jednotlivé časti náborového procesu detailnejšie opísané. V závere je stručne vyjadrený názor na efektívnosť modelu náborového procesu.

Kľúčové slová: nábor, letecká spoločnosť, pilot

JEL klasifikácia: I21, I24, L93, M53

1. Úvod

Rozhodovanie o výbere ľudí je najdôležitejším rozhodnutím. Aby ľudia odvádzali dobrú prácu je nutné, aby sa dostali na to správne miesto v spoločnosti. Náborový proces je preto veľmi dôležitou činnosťou v oblasti riadenia ľudských zdrojov. Personalistika a riadenie ľudských zdrojov je oblasť, proces v organizácii, ktorá sa zoberá rozvojom a riadením ľudských zdrojov. Táto oblasť zahŕňa činnosti od získavania pracovníkov, uzatvorenie pracovnej zmluvy, osobný rozvoj a ďalšie iné činnosti v organizácii.

V tomto článku si preto podrobne rozoberieme návrh modelu náborového procesu pre pilotov. Výsledkom je vylepšený náborový proces pilotov pre letecké spoločnosti. Tento model by mal slúžiť k rýchlejšej selekcii nevhodných kandidátov na miesta pilotov a taktiež by mal byť hospodárnejší z pohľadu leteckej spoločnosti.

Na základe vypracovania diplomovej práce, kde som v analytickej časti práce popísal náborový proces vo vybranej leteckej spoločnosti som popísal aj minimálne požiadavky na požadovanú pozíciu a postup, ako prebieha daný náborový proces, na základe rozhovorov, ktoré mi boli poskytnuté.

Podrobným sledovaním a skúmaním jednotlivých prvkov náborového procesu som dostal základnú kostru k novému náborovému procesu. Vďaka tomu som mohol vylepšiť už existujúce náborové procesy spoločností. Nový náborový proces bude využiteľný aj pre klasických dopravcov, aj pre nízkonákladové letecké spoločnosti v osobnej leteckej doprave kdekoľvek na svete. Informácie čerpané z rozhovorov mi poslúžili na vytvorenie nového náborového procesu pilotov v leteckej spoločnosti.

2. Súčasný náborový proces

Jedným z najročnejších povolání v súčasnosti je povolanie pilota. Prechádza množstvom skúšok, testovaní, nácvikov a výcvikov a proces jeho vzdelávanie je veľmi náročný.

Problematike vzdelávania pilotov, zefektívneniu ich činnosti sa venuje mnoho autorov. Väčšina autorov sa však venuje problematike bezpečnosti a bezpečnostného prostredia letových posádok. V rámci bezpečnosti je venovaná veľká pozornosť štúdiám v oblasti požiarneho výcviku palubného personálu ako súčasť vzdelávania pri leteckých nehodách. Zakrizevska sa vo svojej štúdií venovala identifikácii kľúčových psycho-emocionálnych rizikových faktorov a úrovne vyhorenia u palubných sprievodcov. Svoju štúdiu zamerala na vzdelávanie palubného personálu v oblasti únavového zaťaženia. Iní autori sa venovali problematike vyťaženia pracovných rozvrhov palubných sprievodcov a následne únavovým syndrómom vyskytujúcich sa u palubných sprievodcov. Problematike komunikačných mostov medzi palubným personálom a cestujúcim v leteckej doprave sa venovalo niekoľko štúdií. Autori sa zaujímali predovšetkým o vzdelávanie palubného personálu a analýzu vzťahu medzi rôznymi kódmi, ktoré letecké spoločnosti používajú na komunikáciu s cestujúcimi.

Obr. 1 Pilotný náborový proces

- Časť 1 - Proces na vašom aktuálnom mieste
- Časť 2 - Posúdenie v sídle spoločnosti

V súčasnosti náborový proces pilotov vo vybranej leteckej spoločnosti sa skladá z dvoch častí, ktoré sú zobrazené na obrázku číslo 1. Náborový proces je zložený z viacerých prvkov, ktoré na seba nadväzujú. Na základe úspešného hodnotenia komisiou, sa uchádzač môže stať pilotom v danej leteckej spoločnosti. Po úspešnom absolvovaní je vyžadujúce prejsť špeciálnym výcvikom, ktorý uchádzača pripraví na vykonávanie činností pilota v leteckej spoločnosti.

3. Metodológia návrhu náborového procesu

V rámci prípravy článku bolo potrebné analyzovať niekoľko údajov. V prvom rade bolo potrebné analyzovať a zsumarizovať všetky dostupné zdroje o riešenej problematike. Jednotlivé zdroje boli analyzované a tvorili podkladový materiál pre spracovanie analýzy súčasného stavu, ktorej súčasťou bol opis problematiky náborových procesov vo svete a doma. Následne bolo potrebné zsumarizovať a analyzovať dostupné procesy, ktoré prebiehajú počas náborového procesu pri profesii palubného sprievodcu. Pri analýze náborových procesov boli identifikované slabé miesta, ktoré boli následným návrhom efektívne eliminované. Procesy boli spracované prostredníctvom algoritmu.

4. Výsledky a diskusia

Hĺbková analýza pozitív a negatív v náborových procesoch v leteckých spoločnostiach preukázala, že je možné vytvoriť nový efektívnejší náborový proces pre pilotov dopravných lietadiel. Na základe poznatkov z rozhovorov a čítania rôznych fór, na ktorých si piloti posúvajú informácie ohľadom náboru, som dospel k záveru a vytvoreniu nového náborového procesu pilotov pre letecké spoločnosti. Nižšie na obrázku číslo 2 je tento model znázornený ako diagram. Jednotlivé časti nového náborového procesu budú stručne popísané v jednotlivých podkapitolách.

4.1 Životopis

Životopis uchádzača, ktorý zašle na náborové stredisko leteckej spoločnosti, by mal byť na úrovni, či už z pohľadu formálnej alebo obsahovej stránky. Je dôležité aby sa uchádzač nesnažil zavádzať a poskytovať falošné údaje. K životopisu môže byť priložený motivačný list, ale nie je to podmienka. Ak uchádzač o miesto zašle spolu so životopisom aj motivačný list, pridá mu to na kredit. Spolu so životopisom uchádzač zašle dve fotky, kde jedna fotka bude formálna a druhá neformálna z nejakej záľuby uchádzača. Ďalej uchádzač priloží k životopisu kópie všetkých leteckých licencií a lekárskeho certifikátov. Pri pozvaní k ďalším častiam náboru, uchádzač je povinný sa preukázať originálmi licencií a certifikátov, kde si ich letecká spoločnosť preverí, či sa nejedná o falzifikáty.

4.2 Video Interview

Ak bude uchádzač pre leteckú spoločnosť zaujímavý, dostane e-mail, v ktorom dostane odpoveď, že bol vybraný pre online interview. V e-maile dostane kontakt, s ktorým si dohodne termín konania online rozhovoru. Video interview je možné uskutočniť kdekoľvek, stačí len byť vhodne oblečený, mať stabilné pripojenie na internet a nachádzať sa v nejakej tichej, upratanej izbe.



Tento video rozhovor by mal byť stručný a obsahovať len pár krátkych otázok, napríklad:

1. Čo si vo Vašom živote najviac ceníte?
2. Ste schopný sa prispôsobiť novému prostrediu, novým ľuďom?
3. Čo je podľa Vás najťažšie na práci pilota v našej leteckej spoločnosti?
4. Aké sú pozitívne a negatívne aspekty pracovať v našej leteckej spoločnosti?
5. Ktorá situácia bola pre vás náročná a ako ste ju prekonali?

6. Keby ste si mohli vybrať, na akom lietadlo z našej flotily by ste chceli lietať?

Odpovede by mali byť časované, aby online interview netrvalo zbytočne dlho. Je dobré sa na týchto pár otázok pripraviť vopred. Video interview je uchádzač schopný uskutočniť na počítači, tablete alebo telefóne. Hlavnou podmienkou rozhovoru je, že musí prebehnúť len v anglickom jazyku.

Obr. 2 Nový náborový proces palubných sprievodcov

-  Časť 1 - Proces u vás doma
-  Časť 2 - Posúdenie v sídle leteckej spoločnosti

4.3 Testovanie schopností

Po úspešnom ukončení video rozhovoru dostane uchádzač ďalší e-mail s webovou adresou na dokončenie online testovania schopností uchádzača. Táto činnosť je taktiež ako online interview vykonávaná kdekoľvek, kde uchádzač uzná za vhodné. Keďže v testovaní sa nachádzajú rôzne logické úlohy, ktoré vyžadujú identifikáciu pravidiel a vyvodenie logických záverov, na základe série obrázkov, tvarov alebo symbolov, je dôležité aby mal uchádzač v miestnosti pokoj a vedel sa plne koncentrovať na otázky.

Test zobrazuje sériu tvarov a žiada od uchádzača, aby vybral vhodný tvar tak aby zodpovedal sekvencii. Týmto testom dokáže letecká spoločnosť zistiť, či uchádzač o miesto pilota má logické myslenie. Test môže obsahovať v praktickej časti rôzny počet otázok, v závislosti od toho aké testy a otázky si zvolí daná letecká spoločnosť. Je dobré aby test bol taktiež ako online interview časovaný..

4.4 Simulátor

V niektorých leteckých spoločnostiach sa na simulátore stále lieta len na jedno letisko, v niektorých prípadoch je možný výber z viacerých letísk, čo je dosť veľké mínus pre spoločnosť, keďže k tejto informácii sa vedľa piloti dopracovať z celého sveta pomocou fór, ktoré sú vytvorené na webe. Keďže tento údaj je pre pilotov dostupný, vedľa sa pripraviť na daný simulovaný let, a tým ho absolvovať úspešne. Keby letecká spoločnosť menila nejaké viaceré svetové letiská, zabránila by 100 percentnej príprave uchádzača na simulovaný let, a tak by musel uchádzač preukázať svoj skutočný talent a zručnosti.

Aby sa predišlo k príprave na simulovaný let, je dobré aby si spoločnosť vytvorila nejaký zoznam letísk, ktorý bude využívať na náhodný výber pre uchádzačov. Z môjho pohľadu by bolo vhodné vytvoriť zoznam všetkých letísk, na ktoré daná letecká spoločnosť lieta a doplniť o zoznam všetkých veľkých letísk, na ktoré je predpoklad, že môže letecká spoločnosť začať lietať, ale nemusí to byť pravidlo.

Hoci ktorá letecká spoločnosť by si mohla vytvoriť nejaký zoznam, napríklad päťdesiatich letísk, ktorým by pridal určitú váhu, napríklad letiská, kam pravidelne lieta by mohla priradiť váhu dva a na letiská, ktoré zatiaľ nevyužíva by priradila spoločnosť váhu jeden.

Príkladom môže byť letecká spoločnosť ktorá lieta na 10 letísk pravidelne, teda 10 letísk bude mať váhu dva a spoločnosť vyberie buď na základe predpovede alebo náhodne ďalších 40 letísk s váhou jeden. V následnom zozname bude mať letecká spoločnosť 50 letísk, ale s tým že 10 letísk má váhu dva sa premení zoznam na 60 letísk s tým, že 10 letísk je v zozname dva krát. Následne sa pomocou náhodného výberu zvolí jedno alebo viac letísk, v závislosti na požiadavkách leteckej spoločnosti. Na náhodný výber si môže spoločnosť vytvoriť vlastnú jednoduchú aplikáciu alebo využiť už existujúce aplikácie, ktoré sú voľne dostupné na internete. Aby sa uchádzač zapojil do výberu, môže spoločnosť umožniť uchádzačovi spustiť a zastaviť výber osobne pomocou tlačidla štart/stop.

Aplikácia následne vyberie, či už letisko, číslo v poradí v zozname letísk alebo čokoľvek, čo si nastaví letecká spoločnosť ako výstup. Po výbere sa začína simulovaný let, ktorý ma uchádzač plne pod kontrolou a môže preukázať svoje vedomosti, schopnosti a zručnosti. Ak bude uchádzač úspešný, môže ďalej pokračovať v náborovom procese..

4.5 Pokročilé testy

Po simulátore nasledujú pokročilé testovanie schopností uchádzačov, ktorá sa rovnako ako aj simulovaný let konajú buď v sídle spoločnosti alebo v jej výcvikovom - tréningovom centre.

Pokročilé testovanie zahŕňa rôzne matematické úlohy, matematické uvažovanie, slovné uvažovanie, testy z fyziky, multitasking, testy na krátkodobú pamäť, priestorové povedomie, riadenie letu a otázky týkajúce sa licencovania pilota.

Test z aplikovanej matematiky skúša rôzne znalosti základov: násobenie, delenie, odčítanie, ako aj výpočet rýchlosti, vzdialenosti a času. Vykonaním tohto testu je možné posúdiť matematické zručnosti podľa štandardov.

Matematický test obsahuje praktickú časť s viac otázkami, z ktorých každý obsahuje podrobné vysvetlenie. Samotná skúšobná časť pozostáva z náhodných, časovo obmedzených otázok. Každá spoločnosť si stanoví individuálne koľko otázok budú testy pre uchádzačov obsahovať a koľko času na vypracovanie budú mať k dispozícii.

Krátkodobá pamäť, tolerancia a zvládanie stresu sú taktiež hodnotené v tejto časti. Test spočíva v neustálom oboznamovaní o nadmorskej výške, vzdušnej rýchlosti, rádiových frekvenciách a uchádzač je potom požiadaný, aby si tieto informácie zapamätal a vopakovol tieto informácie.

Test na krátkodobú pamäť môže byť vybavený rôznymi úrovňami, napríklad jednoduchá, pokročilá a náročná. Každá úroveň má časovo obmedzené kolá, v ktorých si uchádzač musí pamätať informácie a správne odpovedať na každú otázku. Na konci testu sa vypočíta celkové skóre.

Obsahom je aj test na posúdenie priestorového povedomia a schopnosti čítať prístroje. Uchádzač musí pochopiť postoj a polohu lietadla vo fyzickom priestore. Test obsahuje praktickú časť s otázkami, z ktorých každá obsahuje podrobné vysvetlenie. Testovacia sekcia obsahuje rôzne úrovne. Každá úroveň má časovo obmedzené otázky a potom sa vypočíta presné skóre.

Testovanie multitaskingingu meria zručnosti v tomto smere. Uchádzač neustále dostáva informácie v podobe číslíc a je požiadaný, aby ich vložil do hlavného zobrazenia letov pomocou šípok a čísel na klávesnici. Súčasne sa zobrazia výstražné značky, ktoré je potrebné odstrániť.

Multitasking test obsahuje rôzne úrovne. Každá úroveň je časovo obmedzená. Na konci testu sa skóre vypočíta na základe toho, ako presne boli zadané čísla na hlavnom letovom displeji a odstránili sa výstražné značky.

Test kontroly letu meria psychomotorické a multifunkčné zručnosti. Uchádzači musia súčasne nastaviť hodnoty ako napríklad rýchlosť a výšku, aby zachovali dané cieľové hodnoty. Pokročilá kontrola letu má časový limit. Skóre založené na výkonnosti je uvedené v percentách.

Teoretické otázky ATPL sa skladajú z rôznych predmetov, ktoré by mali pokrývať celú problematiku dopravného letectva.

Príkladové otázky:

- Aký typ motora má Boeing 737-MAX?

Odpoveď: CFM International LEAP-1B

- Použiteľná dĺžka VPD na rozjazd, zväčšená o dĺžku predpolia, ak je zriadené, je použiteľná dĺžka?

Odpoveď: vzletu (TODA)

Tento test vyžaduje, aby si uchádzač naplánoval testovací čas na určitom mieste, pretože je to proces dlhodobý, ktorý môže trvať niekoľko hodín..

4.6 Skupinové cvičenia

Táto časť náborového procesu je taktiež realizovaná buď v sídle spoločnosti alebo v jej výcvikovom - tréningovom centre.

Skupinové cvičenie je hodnotené diskusné cvičenie, ktoré zahŕňa malú skupinu uchádzačov. Členovia náborového tímu ukladajú uchádzačom rôzne otázky a úlohy, ktoré riešia v kolektíve.

Príkladná otázka:

- Aké položky by skupina vzala z potápajúcej lode a v akom poradí?

4.7 Rozhovor a psychometrika

Rozhovor je podobný online rozhovoru, je odlišný v tom, že je osobný a obsahuje viac otázok, ktoré sú aj osobnejšieho charakteru a uchádzač si nevie pripraviť dopredu odpovede.

Otázky môžu byť rozdelené na viac častí. Otázky môžu byť založené na kompetencii a otázky týkajúce sa lietania, ale aj iné.

Príkladné otázky, ktoré by bolo možné použiť na týchto rozhovoroch:

- Ako by ste sa správali, keby niekto s vami nesúhlasí ?
- Na akom lietadle by ste chceli v živote lietať ?
- Keby ste museli zmeniť trvalé bydlisko, vzali by ste zo sebou aj rodinu ? Ak nie prečo ? (otázka v prípade, že uchádzač rodinu má)

- Ako by vás mohol obťažovať druhý pilot alebo kapitán?
- Ako by ste postupovali v tomto prípade Vy? (po informovaní o modelovej situácii)

Psychometrické testovanie je individuálne v každej spoločnosti, preto každá spoločnosť by si mala zvoliť počet a štruktúru testov, ktoré uchádzači musí absolvovať.

Na konci tejto časti budú uchádzači oboznámení či boli úspešní v predchádzajúcich častiach náborového procesu, ak áno, prejdú na poslednú časť a to na lekárske vyšetrenie.

4.8 Lekárske vyšetrenia

Tieto vyšetrenia sú poslednou časťou náborového procesu pilotov. Pri zaslaní životopisu uchádzači posielajú lekárske certifikáty, ktoré si spoločnosť overí či sa nejedná o falzifikáty. Ak spoločnosť akceptuje tieto vyšetrenia, nie je potrebné prejsť ďalšími dodatočnými testami, maximálne môže dôjsť k testom na užívanie drog. Je nutné aby uchádzač preukázal, že jeho zdravotný stav je 100%-tný.

4.9 Schválenie / Zamietnutie

Na základe výsledkov v predchádzajúcich častiach, sa v tejto časti uchádzači dozvedia, či sa stanú pilotmi pre danú leteckú spoločnosť alebo budú odmietnutí. V prípade prijatia nastávajú administratívne záležitosti a neskôr sa postupuje na dodatočný výcvik. Pri zamietnutí musia uchádzači skúšať šťastie inde. V oboch prípadoch by mala letecká spoločnosť vydať rozhodnutie do 14 dní. V prípade úspechu je nutné kontaktovať vybraných uchádzačov telefonicky a pri neúspechu sa odporúča zaslať e-mail s automatickou odpoveďou.

5. Záver

Obsahom článku je návrh modelu náborového procesu pilotov pre letecké spoločnosti, bez ohľadu na typ leteckej spoločnosti alebo jej sídla. Zdroje, ktoré som použil pri analýze náborového procesu vo vybranej leteckej spoločnosti sú oficiálne z webovej adresy vybranej spoločnosti. Ďalšie potrebné materiály k návrhu nového modelu náborového procesu v leteckej spoločnosti som získal pomocou osobných rozhovorov a prostredníctvom rôznych leteckých fór uverejnených na internete.

Na základe získaných informácií som navrhol nový model náborového procesu pilotov pre letecké spoločnosti. Jeho účinnosť je ale diskutabilná, pretože daný náborový proces nebol zavedený ešte do praxe, nedá sa potvrdiť, že jeho dané riešenie je správne, aj keď nový model náborového procesu pilotov v spoločnosti Emirates, ktorý bol publikovaný len pár dní dozadu je zhodný s tým mojím na 95%.

Skryté metódy výberu a niektoré jednotlivé časti náborového procesu je pre leteckú spoločnosť firemným tajomstvom, a preto nie je možné s istotou určiť čo je správne v náborovom procese a čo nie. Pri väčšej dostupnosti informácií ohľadom náborového procesu pilotov by bolo možné hlbšie rozanalyzovať danú problematiku a navrhnúť iný, ešte efektívnejší náborový proces.

Zoznam bibliografických odkazov

- ITBIZ [online]. [cit. 2019-02-02]. <https://www.itbiz.cz/slovník/human-resources-hr/nabor>
- Managementmania [online]. 2015 [cit. 2019-02-02]. <https://managementmania.com/sk/fluktuacia-zamestnancov>
- Průvodce personální psychologií [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2014 [cit. 2019-02-12]. https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/ff/js14/pers_psych/web/index.html
- Internetový sprievodca trhom práce [online]. [cit. 2019-03-02]. <https://www.istp.sk/karta-zamestnania/5927/pilot>
- Národná sústava povolání [online]. [cit. 2019-03-02]. https://www.sustavapovolani.sk/karta_zamestnania-1703-Emirates [online]. [cit. 2019-01-02]. <https://www.emirates.com/english/EmiratesGroupCareers>. [online]. 2019. [cit. 07. 03. 2019.]. <http://www.emiratesgroupcareers.com/Latestpilotjobs> [online]. 2018 [cit. 2018-12-17]. [https://www.latestpilotjobs.com/interviews/view/subject/Emirates%20\(EK\)%20Pilot%20Interview%20and%20Assessment](https://www.latestpilotjobs.com/interviews/view/subject/Emirates%20(EK)%20Pilot%20Interview%20and%20Assessment)

- Paddleyourownkanoo. Emirates cabin crew. [online]. 2019. [cit. 2019-3-18]. <http://www.paddleyourownkanoo.com/2017/04/02/emirates-cabin-crew-recruitment-process/>
- The Emirates Group Annual Report | 2017-2018 [online]. 2018 [cit. 2019-01-12]. https://cdn.ek.aero/downloads/ek/pdfs/report/annual_report_2018.pdf
- ScienceDirect: Jet Lag [online]. 2007 [cit. 2018-11-30]. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140673607605297?via%3Dihub>
- M. Ji, B. Liu, HW. Li, S. Yang, Y. Li. „The effects of safety attitude and safety climate on flight attendants’ proactive personality with regard to safety behaviors“. 2019. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 78, Pages: 80-86. ISSN 0969-6997
- B. Mikula, A. Tobisova, D. Blasko, et al. „Draft of Firefighter Education Process through Distance Learning“. 2018. In: *16th International Conference on Emerging e-learning Technologies and Applications (ICETA)*, Stary Smokovec, Slovakia, Pages: 385-388. ISBN:978-1-5386-7914-2
- M. Zakrizevska. „Psycho-emotional risk factors and professional burnout among aircraft cabin crew members“. 2016. In: *SGEM 2016, BK 1: Psychology and psychiatry, sociology and healthcare, education conference proceedings*, vol. 1, Albena, Bulgaria. Pages: 305-312. ISBN:978-619-7105-70-4
- M. Castro, J. Carvalhais, J. Teles. „Irregular working hours and fatigue of cabin crew“. 2015. *Work-a Journal of prevention assessment & rehabilitation*, vol. 51, Issue: 3, pages: 505-511. ISSN 1051-9815
- X. S. Zhu, W.L. Ma. „Cockpit/cabin crew communication: Problems and countermeasures“. 2015. In: *International Conference on Education, Management, Commerce and Society (EMCS)*, Shenyang, Book Series: Advances in Social Science Education and Humanities Research, vol. 17, Pages: 508-512. ISBN:978-94-62520-48-6
- LMA. de-Matteis. „The articulation of semiotic codes in Cabin Crew/Passenger interaction: The education of an air passenger. 2015. In: *Romanica Olomucensia*, Vol. 27, Issue: 1, Pages: 1-20. ISSN: 1803-4136
- M. Pilat, et al. „Wizz Air cancels the base in Kosice despite a minimum of 80% occupancy of flights to four destinations“. 2018. In: *13th International scientific conference on New trends in aviation development (NTAD)*, Kosice, Slovakia. Pages: 100-103. ISBN:978-1-5386-7918-0
- S. Szabo, et al. „Effect of the load factor on the ticket price“. 2018. In: *Transport Problems*, vol. 13, Issue: 3, Pages: 39-47. ISSN: 1896-0596
- S. Szabo, et al. „Determination of the minimum amount of financial costs in the event of occurrence of selected crisis situations caused by passengers at the airport“. 2017. In: *Research in Economics and Management*. Vol. 2, no. 3 (2017), p. 125-134. - ISSN 2470-4407
- R. Rozenberg, S. Szabo. „Low cost airlines and their presence in the European market“. 2014. In: *Nové trendy v civilním letectví 2014: sborník příspěvků z mezinárodní konference: Herbertov, 18-20 května, 2014.* - Brno: CERM, 2014 P. 19-24. - ISBN 978-80-7204-891-5
- S. Mako et. al. „Wizz air cabin crew training“. 2018. In: *CER Comparative European Research 2018: proceedings / research track.* - London (Velká Británie): Science Publishing s. 30-33 [online]. - ISBN 978-0-9935191-9-2
- Z. Zgodavova et al. „Analysis of Point-to-Point versus Hub-and-Spoke airline networks“. 2018. In: *New Trends in Aviation Development 2018: The 13. International Scientific Conference.* - Danvers (USA): Institute of Electrical and Electronics Engineers s. 158-162 [online]. - ISBN 978-1-5386-7917-3