

# Továrna na dispečery

## Výcvikové centrum pro letecké dispečery má rekordní zakázky. Nahrává mu nedostatek personálu v Evropě



Petr Weikert  
weikert@mf.cz

Česko má byznys, který míří vzhůru stejně jako trup letadla těsně po startu. Státní Czech Air Navigation Institute (CANI), který školí letecké dispečery, vydělal vloni 160 milionů korun. Důvodem je trend, který stojí za pozornost. V celé Evropě začali kvůli boomu letecké přepravy chybět dispečeri a Češi se naučili na této situaci vydělat.

### Kde brát lidi

Celosvětová čísla jsou neúprosná. Každý den až do roku 2035 musí vyjít z výcvikových center osm nových pilotů a k tomu osm nových leteckých dispečerů, aby byla naplněna poptávka vycházející z počtu objednaných letadel. Je jasné, že současné kapacity na to nestačí. Letecká doprava zažívá obrovský vzestup, a pokud bychom to měli ilustrovat jen v prostoru nad Českou republikou, vloni dispečeri napočítali 912 817 pohybů. Počet vzletů, přistání a přeletů letadel proti předchozímu roku vloni vzrostl o 6,9 procenta. Tuzemský vzdušný prostor tak každý den využilo průměrně 2500 letadel. Rekord vezme za své ale hned letos, jak vyplývá z předběžných odhadů Řízení letového provozu.

Stejně rekordní jsou ale i zpoždění letadel, čímž se už dostáváme k nedostatku řídicích letového provozu. Česko dokonce pomáhá Německu, jehož nebe je tak přetížené, že by nával tamní dispečeri nestihli v rozumné době odbavit. Evropské státy proto potřebují dispečery, protože bez nich budou mít aerolinky neakceptovatelná zpoždění.

Co se týká zemí, mezi největší potížití na nebi jsou po sobě Německo, Velká Británie, Francie, Španělsko a Itálie. V Británii zaznamenali dost velký skok, když se počet zpožděných letů loni zvý-

šil o 86 procent oproti předloňsku. V Německu, které je z hlediska statistik absolutně nejhorší, bylo z 630 tisíc letů 14 tisíc úplně zrušeno a 167 420 zpožděno.

### Dispečer na simulátoru

A jsme v Praze-Ruzyni, jen kousek od třetího terminálu, v sídle CANI. Tady pochopili, jak si z velkého koláče ukousnout. Před pěti lety CANI vydělával 40 milionů, dnes je na čtyřnásobku. Získal prakticky všechny velké evropské zakázky. Cvičí dispečery z Bosny a Hercegoviny, což je rekordní kontrakt přibližně za 200 milionů korun, získal i zakázku z Norska za přibližně 70 milionů korun, má i zakázku na vý-

# 135

milionů pasažérů se vloni dopravilo přes český vzdušný prostor.

# 97 654

pohybů, tedy startů, vzletů a přeletů zaznamenali dispečeri vloni v červenci. Byl to nejrušnější měsíc v dosavadní historii českého letového provozu.

# 4,8

procenta byl meziroční nárůst pohybů na letišti Václava Havla, šlo konkrétně o 155 216 pohybů.

# 230

dispečerů dohlíží v Česku na letový provoz.

cvik dispečerů z Malty. Vedle zmíněných kontraktů se v i v Praze školili nebo aktuálně školí řídicí provozu z Německa, Polska, Španělska či Rakouska. Ze vzdálenějších zemí pak například z Gruzie, Kazachstánu, Arménie a Kyrgyzstánu.

O přirozeném nárůstu letecké dopravy už byla řeč. Není to ale jediný faktor, který Praze přivádí úspěchy. Tím dalším hlavním jsou ekonomické faktory. CANI má sice špičkové vybavení a najaté školící odborníky jak z Česka, tak ze zahraničí, pořád má ale díky nižší cenové hladině menší náklady než obdobná střediska v západní Evropě.

Konkrétní suma sice záleží na podmínkách daného kontraktu, ale v průměru je školení v Praze o 20 procent levnější než v západní Evropě. Při cenách, které kurz stojí, to není málo. Jen pro představu: Vyškolení dispečera zabere dva roky času a investici od 2,5 milionu do pěti milionů korun v závislosti na podmínkách tendru a rozsahu výcviku. „*Náš rychlý vzestup je kombinací několika faktorů. Hraje v tom roli komplexnost služeb, protože nabízíme účastníkům kurzů i služby související s jejich pobytem v ČR, také atraktivita Prahy jako města, ale zejména naše flexibilita. Teoretickou část kurzu pro bosenské řízení letového provozu jsme například zvládli odučit přímo v Mostaru,*“ popisuje ředitelka CANI Jana Navrátilová.

CANI podle ní hledá vnitřní rezervy proto, aby mohl navýšit kapacitu a přijímat více studentů. Různé typy kurzů jich tam ročně studuje více než 1500. Pokud se rostoucí trend potvrdí i v dalších letech, ve hře budou i významnější investice, například do budování nových prostor.

### Letecký výcvik

Kromě toho, že je výcvik dispečerů finančně náročný, jeho síto je také velmi husté. Vstupní částí projde zhruba 80 procent studentů, dotáhnout výcvik do konce zvládne přibližně polovina. Vstupní část jsou vlastně tři měsíc teorie



například o meteorologii, navigaci, leteckém právu či uspořádání letového provozu. Simulátor letového provozu frekventanti vidí až na konci, a to spíše jen pro seznámení.

Po teoretické části se žáci dělí na ty, kteří půjdou na letištní věž, a ty, kteří budou mít na starost přiblížovací nebo oblastní řízení provozu. Vstupní výcvik pak trvá dalších tři až šest měsíců a frekventanti po jeho úspěšném absolvování obdrží takzvanou licenci žáka. S ní se pak na místě své práce učí specifikům místních podmínek. Není to tak, že kvalifikace pro jedno stanoviště automaticky platí i pro jiné.

Na místě svého působiště také hned nejdou do ostrého provozu, ale postupně se s provozem seznamují na simulátoru. Když jde vše hladce, za dva roky je na světě letecký dispečer. Nejpozději po třech letech ale podle evropských pravidel musí opět absolvovat takzvaný udržovací výcvik. Jednoduše řečeno, není to nic snadného. Součástí výcviku na simulátorech v Praze jsou mimo jiné i takzvaní pseudopiloti letadel, kteří komunikují se žáky a simulují jim různé provozní situace. 3D simulátory pro řídicí na věži zase umí namodelovat daná letiště a provoz na nich.

# 50

procent je úspěšnost dokončení kurzu na letové dispečery.

# 160

milionů korun vydělal vloni Czech Air Navigation Institute.

### S metrem v letadle

CANI ale vydělává peníze i jinak – leteckou kalibrací, tedy ověřováním pozemních zařízení, technologií a postupů pro letadla. Koupil kvůli tomu dva nové stroje Beechcraft King Air 350, které nahradí dosluhující Cessnu a L-410 Turbolet. První ze dvou objednaných strojů dorazil v prosinci loňského roku a po získání osvědčení začal pracovat v Česku. Už v červnu se ale přesune do Gruzie, právě podepsaná je smlouva za 30 milionů na práce ve Vietnamu. Druhé letadlo by pak mělo dorazit na konci letošního roku.

Kromě lepší techniky (mimořádně stará letadla CANI prodá bez vybavení, aby si nevyrobila konkurenci), mají mít nové stroje i výhodu v tom, že se budou dávat použít i k úplně novým účelům. Institut přemýšlí například o medical transportu a dalších způsobech využití.

Cena obou letounů včetně zabudovaných měřicích zařízení je téměř 25 milionů eur (zhruba 646 milionů korun). „Nové letouny pro naši kalibrační letku představují zcela určitě milník v oblasti našeho komerčního působení. Budeme schopni prostřednictvím moderních letounů a technologicky špičkového vybavení na jejich palubách poskytovat měřicí lety pro potřeby podniku a být i nadále schopni se prosazovat na zahraničním trhu,“ uvedl generální ředitel podniku Jan Klas. Cena obou letounů Beechcraft King Air 350, které ŘLP zakoupilo od německé společnosti Aerodata AG, zahrnuje podle podniku náklady na údržbu letounů, měřicích zařízení a výcviku pilotů.

Stejně jak pokračuje boom letecké dopravy, jsou dobré i vyhlídky CANI. Změnit je může jen velká ekonomická recese, která stála za propadem oboru po roce 2008. Jak je ale zřejmé ze současných čísel, trvalo sotva pár let a obor letěl znovu vzhůru. A Praha je u toho. ●