



# CATC s novou perspektivou

LETECKÉ VÝCVIKOVÉ STŘEDISKO CZECH AVIATION TRAINING CENTRE, DCEŘINÁ SPOLEČNOST STÁTNIHO PODNIKU ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, MÁ ZA SEBOU NELEHKÉ OBDOBÍ. DO JEHO AKTIVIT V POSLEDNÍCH LÉTECH ZASÁHLY HNED TŘI CELOSVĚTOVÉ KRIZE S VÁŽNÝMI DOPADY NA LETECKOU DOPRAVU. JAK JSME SE ALE MOHLI PŘESVĚDČIT, NYNÍ JIŽ ZNOVU FUNGUJE NAPLNO A DÍKY STABILIZACI FINANČNÍ SITUACE MŮŽE PLÁNOVAT ROZVOJ.



Marta Guthová je jednatelkou CATC od června 2022. Dříve mimo jiné zastávala různé manažerské pozice ve společnosti Letiště Praha

**S**polečnost Czech Aviation Training Centre (CATC) navazuje na více než stoletou tradici výcviku posádek letadel někdejších Československých aerolinií a posléze Českých aerolinií. V rámci jejich restrukturalizace ji k 1. říjnu 2012 odkoupil státní podnik Řízení letového provozu České republiky (ŘLP ČR), jemuž umožnila podstatně rozšířit spektrum služeb v oblasti leteckého výcviku. Spolu s CATC totiž mimo jiné získal zkušený personál a také několik moderních simulátorů pro výcvik posádek dopravních letounů.

#### Období nejistoty

Ještě v roce 2018 činily tržby společnosti CATC zhruba 239 milionů korun a zisk asi sedm milionů a mateřský státní podnik investoval do jejího rozvoje. Středisko tehdy provozovalo několik simulá-

torů pro nejrozšířenější typy dopravních letounů, zejména pohyblivé simulátory FFS (Full Flight Simulator) pro „klasickou“ řadu Airbus A320, „klasický“ Boeing 737-400/500 a jeho „novou generaci“ Boeing 737-800 a k tomu také pevné simulátory kategorie FTD 2 (Flight Training Device) pro Boeing 737NG a turbovrtulové stroje ATR 42/72-500. Ty doplňovaly jednodušší trenažéry kabinových postupů CPT (Cockpit Procedure Trainer) a výcviková zařízení CEET (Cabin Emergency Evacuation Trainer) pro řadu A319/320/321 i pro Boeing 737, umožňující nácvik nouzových postupů i v kabině cestujících. Novinkou byl simulátor pro české turbovrtulové letouny L-410UVP-E20, uvedený do provozu v dubnu 2017. Zařízení nejvyšší kategorie FFS Level D bylo vyvinuto ve spolupráci s výrobcem letounů Aircraft Industries a pro CATC jej na zakázku vyrobila známá kanadská společnost CAE na platformě nejnověj-

šího systému CAE 7000XR. Jeho počáteční využití ovšem nespĺnilo původní očekávání, a tak byl záhy v rámci optimalizace hospodářských výsledků CATC převeden do majetku ŘLP ČR, na svém místě v Hangáru B na pražském ruzyňském letišti ale zůstal i poté s tím, že výcvikové středisko nadále zajišťuje jeho provoz.

Společnost CATC ale před pěti léty vkládala velké naděje především do zhruba půl miliardové investice na pořízení dalších dvou zcela nových simulátorů. I v tomto případě šlo o nejvyšší kategorii FFS Level D na platformě CAE 7000XR s tím, že jeden simulátor je certifikován pro výcvik pilotů Airbusu A320 jak v konfiguraci CEO (Classic Engine Option) s motory CFM-56-5B4 a IAE V2557-A5, tak v novějším standardu NEO (New Engine Option) s pohonnými jednotkami LEAP-1A26 a PW1127G-JM. Druhý simulátor



stejně kategorie od téhož výrobce pak středisko nakoupilo pro výcvik pilotů tehdy nových letounů Boeing 737MAX a spolu se zařízením pro A320neo/ceo jej uvedlo do provozu na začátku října 2019.

Zatímco simulátor pro Airbus měl být takřka jistá sázkou na jistotu, protože těchto strojů bude nejen v Evropě létat vždy velký počet, investice do trenážeru Boeingu 737MAX měla CATC zajistit určitou konkurenční výhodu. Česká firma jej objednávala jako jedna z prvních ještě v době, kdy nic nenasvědčovalo pozdějším problémům nejnovější generace dopravních letounů řady 737 a kdy tedy mohla očekávat rostoucí poptávku po leteckém výcviku. V okamžiku zahájení provozu už však byla situace zcela jiná.

V říjnu 2018 a v březnu 2019 došlo ke dvěma tragickým haváriím Boeingů 737MAX, při nichž zahynulo

celkem 346 lidí a jejichž příčina spočívala především v novém konstrukčním řešení, respektive funkcionalitě stabilizačního systému MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System). Bezprostředně po druhé katastrofě byl na celém světě přerušena provoz všech do té doby vyrobených strojů Boeing 737MAX a jejich uzemnění skončilo až v prosinci 2020. Poptávka po výcviku specializovaném na tuto generaci logicky klesla na nulu a simulátor financovaný bankovním úvěrem tak nemohl generovat žádné příjmy.

Pro výcviková střediska jako CATC to byl ale teprve start nelehkého období. Na začátku roku 2020 se po celém světě rozšířila pandemie nemoci Covid-19, která od března téhož roku prakticky zastavila mezinárodní osobní leteckou dopravu a výrazně poznamenala i tu nákladní. Aerolinky řešily, jak a kde

„ Zákazníci společnosti CATC přibývají, hlavní podnikání směřuje na výcvik posádek letounů Airbus A320.



Plně pohyblivý simulátor pro letouny Airbus A320neo, v pozadí pro Boeing 737NG

zakonzervovat nevyužitě letouny a rušily objednaný výcvik svých posádek. Ve stejné době navíc státní podnik RLP ČR a ministerstvo dopravy začaly prověřovat možnosti prodeje společnosti CATC, a od tohoto záměru upustily až po dvou neúspěšných pokusech v srpnu 2022.

Nicméně návrat k prosperitě stále není snadný. Do podnikání společnosti CATC mezitím zasáhla také ruská vojenská agrese na Ukrajině zahájená v únoru 2022. V jejím důsledku přišlo výcvikové středisko o zákazníky jak z Ukrajiny, tak především z Ruska, kteří předtím generovali nemalou část tržeb. A situace se bohužel příliš nezlepšila ani po obnovení provozu letounů Boeing 737MAX. Řada jiných výcvikových subjektů si mezitím pořídila vlastní simulátory, čímž narostla konkurence a provozovatelé navíc ani nejsou nuceni cvičit na nich své piloty. Americký úřad FAA (Federal Aviation Administration) i agentura Evropské unie EASA (European Union Aviation Safety Agency) totiž schválily, že pokud mají aerolinky ve svém stavu i letouny Boeing 737NG, mohou na jejich simulátoru cvičit i posádky pro verze MAX s tím, že pak postačuje už jen krátký rozdílový výcvik. Provozovatelům, kteří byli zmíněnými krizemi rovněž postiženi, tím úřady alespoň částečně usnadnily návrat do normálu. Faktem ale je, že i kdyby trvaly na výcviku výhradně na platformě Boeingu 737 MAX, kapacita dostupných simulátorů by zdaleka nestačila pokrýt mimořádný nárůst poptávky. Pro společnost CATC, již na trhu konkurují i podstatně silnější hráči, včetně samotného výrobce CAE, se tak stal simulátor pro Boeing 737MAX zatížený úvěrem příliš velkým břemenem.

Firma navíc svým způsobem přišla o jednoho z nejdůležitějších zákazníků v podobě domácích aerolinek Smartwings. Pro ty ještě v roce 2019 vycvičila asi 65 nových pilotů, ale letecký dopravce si pak v mezičase covidové pauzy a zřejmě i v důsledku nejistoty plynoucí z chystané privatizace CATC vytvořil a v roce 2022 certifikoval vlastní výcvikovou organizaci ATO (Approved Training Organisation). Posádky Smartwings sice v pražském středisku cvičí i nadále, ale pod vedením vlastních instruktorů s tím, že si trenážery pronajímají pouze formou takzvaného Dry leasingu, který má nižší přidanou hodnotu pro CATC.

Východiskem z nepříznivé finanční situace se nakonec stal prodej plně pohyblivého simulátoru Boeingu 737MAX. Pro své výcvikové středisko v Chile jej v roce 2023 odkoupil sám výrobce, společnost CAE, a to za cenu asi 233 milionů korun, tedy podobnou částku, jakou CATC vynaložilo na jeho pořízení. Většinu z této sumy pak použilo ke splacení bankovního úvěru a zároveň se s CAE dohodlo na instalaci druhého simulátoru pro Boeing 737NG. Ten bude nadále majetkem výrobce, stejně jako první zařízení, a společnost CAE pro něj bude zajišťovat i zákazníky, česká firma pak zabezpečí jeho provoz, který by měl začít letos v říjnu.



Kabinový evakuační trenážer CEET pro letouny řady Airbus A320

### Simulátory zamluvené do konce roku

V současnosti je Czech Aviation Training Centre znovu na vzestupné trajektorii. Vzhledem k popsanému vývoji situace kolem Boeingů 737 se nyní soustřeďuje především na výcvik posádek letounů řady Airbus A320. „V poslední době se nám daří získávat nové zákazníky, kteří si u nás objednávají výcvik pravidelně. Tím největším je aktuálně společnost Eurowings, pro kterou cvičíme jak piloty, tak palubní průvodčí. V letošním roce jsme zahájili také výcvik posádek pro Discover Airlines, součást Lufthansa Group, naše služby využívá například Scandinavian Airlines

Ireland, dceřiná společnost SAS nebo izraelské Israir Airlines, po určité pauze se k nám vrátil také srbský dopravce Air Serbia,“ vyjmenovává jednatelka CATC Marta Guthová, která se funkce ujala v červnu 2022. Podle jejích slov je spektrum zákazníků ještě mnohem širší, mnozí ale využívají služeb CATC nepravidelně nebo v menším rozsahu. Patří mezi ně i některá vojenská letectva včetně českého a slovenského, pravidelně cvičící na simulátorech pro A320, respektive L-410. Česká firma se snaží oslovovat především dva typy leteckých provozovatelů. Jde buď o menší společnosti, které nemají vybudované vlastní výcvikové organizace ATO, nebo naopak o velké aerolinky, jež nemají dostatečnou vlastní kapacitu pro výcvik a potřebují ji posílit u externích výcvikových center. Tento přístup se podle všeho vyplácí, protože CATC má kapacitu pilotních simulátorů zejména pro A320 plně pokrytu až do konce tohoto roku, a to jak objednávkami na komplexní služby, tak na Dry Leasing samotných zařízení. Podle Marty Guthové je v tomto režimu stále využíván i simulátor pro klasickou a dnes již dosluhující řadu Boeing 737-400/500, především ze strany nákladních dopravců či dopravců mimo certifikaci EASA.

Nárůst zájmu je patrný rovněž v případě výcviku na letouny ATR 42/72. „Poskytujeme teoretickou výuku a přípravu pro verze -500 a -600 s tím, že piloti následně využívají plně pohyblivý simulátor ve Vídni. Za velký úspěch považujeme, že se nám po několikaletém jednání podařilo navázat spolupráci s indickou společností IndiGo, která projevila velký zájem o to, aby pro ni právě CATC vycvičilo piloty z řad individuálních zákazníků z Indie pro cílové uplatnění právě u této aerolinky,“ doplňuje jednatel-

ka CATC. Připomeňme, že jde o předního indického dopravce, jehož flotila čítá přes 350 letounů, z čehož téměř pět desítek tvoří stroje ATR 72.

O něco menší vytiženost vykazují kabinové evakuační trenážery CEET, schopné imitovat například i kouř a požár, na nichž lze nacvičovat všechny nouzové postupy s cestujícími včetně použití záchranných prostředků, jako jsou evakuační skluzky. Není to však nezajímavým dopravců, ale spíše tím, že je pro ně organizačně náročnější posílat do výcvikového střediska početnější skupiny takzvaných Cabin crew. Trenážery CEET ale mohou využít i jiní zákazníci, například

z řad bezpečnostních složek či takzvaných Air Marshalů, kteří tak mohou trénovat postupy v naprosto věrných replikách kabin dopravních letounů.

Poměrně intenzivně je zaměstnána ta část CATC, která se věnuje výcviku pozemního technického personálu. I ten totiž při údržbě letounů často pracuje se zapnutými palubními systémy, jejichž ovládnání se může efektivně naučit jak prostřednictvím zjednodušených postupových trenažérů CPT, tak v případě potřeby i na simulátorech FFS.

Výcvikové středisko CATC v Praze nabízí i řadu dalších specializovaných kurzů, praktických i teoretických. Marta Guthová v této oblasti zmiňuje zejména úspěch z loňského roku, kdy se podařilo získat od mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA (International Air Transport Association) všechna oprávnění pro poskytování výcviku týkajícího se přepravy nebezpečného zboží, neboli Dangerous Goods. Šlo o velmi náročný proces, protože letecká doprava sama o sobě představuje jeden z nejvíce regulovaných oborů lidské činnosti a přeprava nebezpečného zboží v jejím rámci tvoří takřkajíc další „stát ve státě“. Školení a výcvik na Dangerous Goods se navíc netýká pouze posádek letadel, ale všech lidí, kteří s nebezpečným materiálem přicházejí do styku, ať už jde o expediční firmy nebo letištní personál odbavující lety.

Zásadním předpokladem pro kvalitní služby je kvalifikovaný personál, zejména pokud jde o instruktory zajišťující samotný výcvik. V případě CATC jde z větší části o externisty, kteří mají s výcvikovým střediskem uzavřeny různé typy smluv o spolupráci a současně nadále létají jako aktivní dopravní piloti. Tento model je v současnosti zřejmě optimální, protože sehnat dostatek instruktorů, kteří by chtěli létat pouze se simulátory, by bylo v českém prostředí mimořádně složité. Společnost CATC jim proto nabízí maximální flexibilitu a instruktoři si stále udržují bezprostřední kontakt s reálným provozem.

### Nejbližší budoucnost

Stabilizace finanční situace a zájem státu ponechat si společnost Czech Aviation Training Centre nyní umožňují plánovat další rozvoj. Jedním z nejbližších kroků bude modernizace simulátoru FFS pro Airbus A320ceo, kde dojde ke kompletní náhradě vizualizačního systému. Zobrazovací zařízení totiž mají obecně kratší životnost než samotné simulátory a při intenzivním využívání se postupně opotřebují. Paralelně s tím bude do simulátoru implementována funkce pro nácvik prevence a vybirání nezvyklých poloh UPRT (Upset Prevention and Recovery Training), která je zákazníky stále častěji vyžadována. Úpravy čekají rovněž jeden z trenažérů CEET, jenž po nich bude umožňovat výcvik v konfiguraci Boeing 737NG i MAX.

Jak již bylo zmíněno, v CATC letos přibude druhý Full Flight simulátor pro Boeing 737NG, ale oba budou vlastněny výrobcem CAE. Firma proto nyní připravuje strategickou koncepci s výhledem na dalších deset let, na jejímž základě by mohl být pořízen další vlastní systém kategorie FFS, který by patrně zaujal místo po trenažéru Boeingu 737-400/500, jehož využitelnost bude nadále klesat.

Vedení CATC zatím nechce spekulovat, o jaký typ letounu by mohlo jít, ani zda se nechystá třeba rozšířit portfolio, protože investice do moderních simulá-



Na platformě systému CAE 7000XR je postaven také simulátor letounu L-410UVP-E20

torů, jejichž cena se pohybuje ve stovkách milionů korun, je velmi těžké správně naplánovat. Na konkrétní dotaz, zda by nebyl perspektivní například Airbus A220 se dovídáme, že aby se moderní simulátor takřkajíc užíval, je pro něj nutné mít zákazníky, kteří provozují řádově alespoň čtyři desítky strojů daného typu. Letounů A220 dnes létá zhruba 330, z toho asi 140 v Evropě, nicméně jeho hlavní evropští uživatelé, společnosti airBaltic, Air France a Swiss International Air Lines mají buď vlastní simulátor, nebo mají smlouvu se společností CAE. Airbus A220 pochopitelně čeká další růst, ale bude zřejmě pomalejší, protože poptávka převyšuje kapacity výrobce.

Otázkou proto je, kdy by další simulátor mohl začít generovat zisk a zda si jej může dovolit relativně malé, byť vyspělé a zavedené výcvikové středisko.

Ať tak či tak, pozitivní zprávou je, že tradice kvalitního výcviku posádek dopravních letounů a dalšího leteckého personálu na letišti v Praze pokračuje. Společnost CATC ji udržuje a rozvíjí i tím, že spolupracuje s řadou škol a vzdělávacích institucí. A volné kapacity moderních simulátorů jsou dostupné také široké veřejnosti, která si v rámci služby pojmenované „Létej jako profík“ může prostřednictvím obchodu Letiště Praha zakoupit i vouchery na většinu Full Flight simulátorů v CATC. ■



Své zákazníky si stále najde i simulátor pro klasický Boeing 737-400/500, zájem o něj ale postupně klesá