

**PODVÝBOR PRO VĚDU, VÝZKUM,
LETECTVÍ A KOSMONAUTIKU**

**z 9. schůze,
která se uskutečnila v pátek,
dne 18.ledna 2008
od 10.00 hod.
na VOŠ a SPŠD v Praze 1, Masná 8**

Téma: „Dosavadní společenský přínos středního a vysokoškolského studia leteckých oborů v oblasti provozu a ekonomiky leteckém dopravy“

Přítomni: viz listina přítomných

Jednání zahájil předseda PVLK, poslanec, Ing.P. Hojda. V úvodní části informoval o postupu v jednáních dle přijatých závěrů na 7.schůzi PVLK (5.říjen 2007) pro oblast leteckého hluku a jeho monitorování. Interpelace pana poslance Mašky k tomuto tématu nebyla úspěšná, proto, že na tuto problematiku dochází k názorovým rozporům mezi odborníky a poslanci. Předseda PVLK se pokusí interpelovat ústně ministra zdravotnictví, dle potřeby i písemně. Současně o stavu věci bude informovat Výbor pro zdravotnictví PSP-ČR.

V dalším předseda PVLK informoval o výsledcích jednání Přípravného výboru předsednictví 10.zasedání EISC. Celkem se uskuteční tři akce.

- 1) Odborná konference EISC ve dnech 27. a 28.3.2008 v Praze – téma: „Synergie evropských Projektů Galileo a GMES a její využití pro aplikace a služby“ (záštita ministr dopravy)
- 2) Odborná konference EISC dne 27.6.2008 v Praze – téma „ Malé a střední podnikání v oblasti letectví a kosmonautiky, obzvláště v nových zemích EU“ (záštita min.průmyslu a obchodu)
- 3) Konference na parlamentní úrovni ve dnech 13. a 14.10.2008 (záštita premiér vlády ČR)

Předseda PVLK informoval o záměru zorganizovat v ČR celosvětové setkání kosmonautů, jako další aktivitu PVLK, resp.HV PSP-ČR.

Předseda PVLK požádal přítomné, aby do konce měsíce ledna t.r. předali náměty k jednání pro sestavovaný program zasedání PVLK na II.pololetí 2008.

Předběžný program je následující:

září 2008: Kunovice – letoun E – 55 ve finální fázi vývoje

říjen 2008: LOM Praha (téma bude upřesněno)

listopad 2008: ÚLZ (téma bude upřesněno)

Měsíce srpen a prosinec se neobsazují.

Diskuse a aktuality:

Ing.O.Gorgol, MD-ČR/OCL: informoval o stavu příprav oslav 90. výročí vzniku letectví Republiky československé. Doladuje se program oslav, které by měly vyvrcholit dne 3.11.2008 v PSP-ČR. Byly připraveny Jubilejní listy, děkovné listy a příležitostné poštovní razítka. Rozsah oslav se odvíjí od výše finančních zdrojů. ČSA, a.s. přislíbily dotaci ve výši 40 tis.Kč.

Předseda PVLK vyzval přítomné, aby v rámci možností akci finančně podpořili a kontaktovali Ing. Gorgola.

Předseda PVLK, poslanec, Ing.P.Hojda: apeluje na poslancek účast na schůzích PVLK, která je minimální. Uvedl, že poslanci jsou členy i jiných výborů, a proto se nemohou pravidelně zúčastňovat schůzí PVLK. Při řešení stěžejních problémů jsou však přítomni. Předseda poděkoval senátoru J.Nedomovi za podíl na přípravě zasedání EISC i mimo ni, přestože senátoři v PVLK nemají hlasovací právo.

Prezentace k tématu schůze:

Ing.J.Kadeřábek, ředitel VOŠ a SPŠD v Praze 1, Masná 8: škola byla založena v roce 1956 a má více jak padesátiletou tradici ve výchově odborníků ve všech druzích dopravy. Zřizovatelem je Magistrát Hl.m.Prahy. Úplná prezentace je k dispozici na www stránkách PVLK.

Předseda potvrdil, že HV PSP-ČR má informaci o stavu školství a hledá nápravu (zainteresovanost podniků na praxích, úlevy z daní, apod.).

Doc.Ing.D.Hanus,CSc., vedoucí Ústavu letecké dopravy ČVUT Praha: představil ÚLD a studijní obory zaměřené na:

- přípravu profesionálního pilota v rámci bakalářského studia
- technologii údržby letadel v rámci bakalářského studia
- provoz a řízení letecké dopravy v rámci navazujícího magisterského studia
- provoz a řízení letecké dopravy jako studium doktorandské

Dobíhá magisterský studijní program Provoz a řízení letecké dopravy.

Úplná prezentace je k dispozici na www stránkách PVLK.

Doc.Ing. Jurečka, PhDr., VUT v Brně, FSI, LÚ: přítomné seznámil s rozsáhlým studijním programem zabezpečovaným VUT v Brně se zaměřením na konstrukci, výrobu a zkušebnictví letadlové techniky, s konstrukčním programem a rovněž se zaměřením na přípravu budoucích obchodních pilotů. VUT v Brně má dlouhodobou tradici a úspěšně si vede v mezinárodní kooperaci. Úplná prezentace je k dispozici na www stránkách PVLK.

Prof.Ing.Z.Žihla, CSc., prorektor pro pedagogickou činnost VŠO v Praze, o.p.s.:

společenský přínos vysokoškolského studia oboru „Služby letecké dopravy v cestovním ruchu“ na VŠO v Praze směřuje do oblasti provozu a ekonomiky letecké dopravy. Studium je orientováno do oblasti kvalifikované přípravy managementu leteckých podniků, služeb letecké dopravy a služeb aktivně využívajících leteckou dopravu, přičemž VŠO nekonkuruje žádnému dosud vyučovaným vysokoškolským studijním oborům v ČR v oblasti letectví a letecké dopravy. Kompletní prezentace je k dispozici na www stránkách PVLK.

Ing.L.Dudáček, CSc., tajemník PVLK: ve svém textovém příspěvku poukázal na některé skutečnosti, provázející studium a cestu absolventů střední odborné školy za uplatněním v oboru.

Ve vztahu ke studentům, lze tento cyklus lze shrnout do následujících bodů:

- na odborné studium se hlásí absolventi ZDŠ s různou úrovní znalostí, přičemž výstupní vysvědčení mnohdy neodpovídají skutečným znalostem. To samo o sobě v průběhu odborného studia přináší nejen odborné škole, ale i samotným studentům značné obtíže
- uchazeči se hlásí ke studiu mnohdy podle přání rodičů, podle atraktivity oboru
- v průběhu studia studenti dospívají a mění názory na svoji budoucnost z důvodů nových poznatků, změny názorů, zkušeností apod. Důsledkem toho jsou projevy nezájmu o obor, absence, apod. Absence je mnohdy zapříčiněna mimoškolní výdělečnou činností, apod.

Z hlediska škol a leteckých podniků:

- školy „vyprodukují“ ročně desítky absolventů, ale letecký průmysl jako celek není v současné době schopen uspokojit skutečně nové odborné zájemce o jejich uplatnění v oboru
- odbornou výuku zajišťují, kromě stabilního pedagogického sboru, specialisté z oboru, praxe, z řady leteckých subjektů. Postupem času v souvislosti s jejich přirozenými věkovými odchody se velmi obtížně zajišťuje jejich náhrada. Důvodem jsou i kariérní záměry mladých potenciálních adeptů na výuku a platové podmínky ve školství, s celou řadou limitních podmínek a požadavků na pedagogy
- nezbytnou součástí teoretické výuky jsou praxe. Velmi obtížně se zabezpečují. Jednotlivé letecké podniky mnohdy nejsou kapacitně ani účelově vybaveny, aby studentům byly schopny poskytovat potřebné informace, provádět exkurze po pracovištích, zadávat a kontrolovat plnění uložených úkolů, apod. To se týká i problematiky zadávání a vedení písemných maturitních prací, včetně konzultační pomoci. Potřebné sepětí teorie – praxe málo funguje
- letecké podniky přes veškeré výzvy nejsou schopny školám definovat potřebný profil absolventů, ani specifikovat profese a počta nových odborníků pro příslušná dimenzační období. Tento jev dlouhodobě přetrvává a je jej možné chápat jako průvodní jev turbulentního hospodářského prostředí provázeného nejistotami v nejbližší budoucnosti v jednotlivých segmentech našeho letectví
- školy mají max. snahu poskytovat špičkovou odbornou úroveň nejen po stránce pedagogické, ale i materiálního zabezpečení, při max. hospodárnosti s přidělenými finančními prostředky. Konečný efekt je mnohdy odlišný od očekávání. Důvodem jsou shora uvedené příčiny a navíc zde chybí pobídkové stimuly a nabídky pracovních příležitostí. Na straně druhé, podle okamžité potřeby podniky nabírají lidi „z ulice“ bez jakýchkoliv odborných znalostí a zbytečně vynakládají finanční prostředky na kurzy a školení takových zaměstnanců. Taková praxe, nebo taková podniková filozofie v podstatě degraduje náročnou studijní přípravu a cestu odborníků pro jejich „dům“ i obor jako takový.
- stávající situace nahrává možnému a pochopitelnému odlivu nových odborníků, vychovaných převážně za státní peníze a daňových poplatníků d zahraničí s výhodnějšími odbornými a ekonomickými příležitostmi.

Doporučený závěr:

- 1) Nastartovat účinnou spolupráci odborných škol a podniků „při hospodaření s odbornou pracovní silou“
- 2) Zabezpečit trvalou spolupráci mezi podniky a školami s cílem průběžně konkretizovat odborné studijní náplně, umožňovat a řídit praxe studentů v „terénu“, podílet se společně na formulování, zadávání a vedení studentských závěrečných prací včetně konzultační podpory
- 3) Zapojovat studenty do řešení rozvojových podnikových programů
- 4) Nejlepší studenty motivovat pro podnikové programy a podílet se na jejich materiálovém zabezpečení
- 5) Přizvávat studenty na odborné konference, semináře, panelové diskuse, apod. za účelem získávání společensko odborné orientace, zejména v mezinárodním prostředí
- 6) vytvářet v podmínkách čs. leteckého průmyslu pracovní příležitosti a srovnatelné podmínky se zahraničím, včetně zahraničních stáží , s cílem náš nový odborný potenciál zachovat pro potřeby našeho leteckého průmyslu. Ke splnění takových podmínek bude zapotřebí jeho renesance v celém jeho pojetí.

Předseda PVLK, poslanec, Ing.P.Hojda: v reakci na jednotlivá vystoupení uvedl, že není v současné době společenská atmosféra pro řešení uvedených problematik. Dnes je v kurzu pouze manager, ekonom. Společnost financuje vzdělanost, ale zatím chybí cesta pro vyváženost zejména s technickou oblastí. Je nutné hledat nejefektivnější cesty.

Ing.J.Štolc, ředitel Odboru civilního letectví MD-ČR: na vyzvání předsedy PVLK stručně zhodnotil výsledky roku 2007 v oblasti našeho civilního letectví následovně:

- rok 2007 v oblasti čs.civilního letectví jako celku lze hodnotit velice pozitivně. Letecká doprava si udržela svoji komparativní výhodu v tom, že nezatěžuje státní rozpočet a pokračující liberalizace přístupu na trh s partnerskými státy (mimo EU) umožňuje trvalý růst výkonů. V roce 2007 byl zahájen ostrý provoz v IATCC Praha. Státní podnik ŘLP-ČR procesními postupy dosáhlo zvýšení kapacity systému RWY na letišti Ruzyně, která je v současnosti limitujícím faktorem dalšího rozvoje letiště. V současné době letiště Ruzyně nalétává 60 dopravců, z toho je 55 v pravidelné letecké dopravě.
- v loňském roce došlo na základě jednání MD-ČR, ŘLP-Č a leteckými dopravci k úpravě leteckých poplatků za služby APP a letištní služby řízení letů s výrazně hospodářským dopadem do rozpočtu leteckých dopravců, zejména českých (úspory v řádech desítek mil.Kč). Od 1.1.2008 došlo k dalšímu snížení poplatků za poskytované služby ANS.
- v oblasti bezpečnosti letecké dopravy, MD-ČR ve spolupráci s ÚCL a ÚZPLN došlo k udržení vysoké míry bezpečnosti letecké dopravy s tím, že i přes trvalý nárůst výkonů a hustoty leteckého provozu nedošlo k žádné letecké dopravní nehodě s následky smrtelných úrazů. Zachování vysoké míry bezpečnosti je úzce spjato s úsporami vynakládání prostředků státního rozpočtu.

Na rok 2008 má OCLv pracovním programu, mimo jiné, řešení následujících záležitostí:

- v dubnu 2008 zabezpečit podmínky pro realizaci plynulého přechodu všeobecného letectví na schengenský režim. Za tím účelem byla vytvořena odborná komise. Schenghen musí být dořešen zejména s AČR. Přípravuje se novela leteckého zákona, a OCL zpracovává související materiál týkající se omezení ve vzdušném prostoru ČR.
- transformace ŘLP-ČR na a.s. se 100% účastí státu
- stabilizace a privatizace ČSA,a.s.
- realizovat podpis leteckých dohod s Austrálií, Singapurem a Argentinou, případně s dalšími zeměmi, jako Gruzie, Egypt, Arménie, Maledivy. To je odvislé od připravenosti partnerských smluvních stran

- předložit Národní bezpečnostní program na jednání BRS a v návaznosti na výsledek jednání BRS dokončit novelizaci Národního programu řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví
- přechod projektu CEATS na FAB
- dořešení integrace civilních a vojenských oblastí řízení letového provozu. Monitorovat stav vzájemných aktivit ŘLP-ČR a AČR a následně ve spolupráci s MO projednat postup, který v souladu s potřebami sdílené odpovědnosti zabezpečí účinnou správu, řízení a kontrolu plnění obsahových cílů dohody uzavřené v r.2001 a zahájení projednání základní dohody mezi MD-ČR a MO-ČR, která upraví příští etapu vrcholové spolupráce obou resortů.
- spolupracovat s EASA na leteckých dohodách se třetími zeměmi (mimo EU)
- pokračovat na přípravě novely národního facilitačního programu.

Ing.V.Dvořák, prezident AeČR:zhodnotil rok 2007 v činnostech AeČR. Byl velmi úspěšný. Aeroklub ČR provozuje 4 000 ACFT. Všeobecné letectví se však nachází ve třech, zatím neřešitelných situacích. U českých letadel se jedná o tlumiče hluku, LPH a pevnost křídel.

1) nově zhotovené tlumiče hluku snižují hodnoty pouze o 4 dB. Prof. Ing.P.Moos zadá studentskou práci na zvýšení účinnosti hlukového tlumiče o cca 10 dB. Financování je zajištěno z EU.

2) letecký benzín AVGAS 100 je v ČR k dispozici pouze v importních dodávkách, což zdražuje letecký provoz GA téměř o 30%. Jako schůdná náhrada za tento druh se jeví NATURAL. K jeho využívání však chybí řada zkoušek a atestů. Prezident AeČR požádal VUT v Brně (LÚ) o zařazení ověřování vhodnosti náhradního LPH do „školského programu“.

3) ve vztahu k pevnosti křídla u řady ACFT Zlín, z hlediska výrobce nemají v GA použití.

V ČR téměř 40 leteckých škol ročně „vyprodukuje“ cca 100 pilotů. Ti nakupují v zahraničí olétané letouny, které však mají ekonomické parametry a plní náš vzdušný prostor. Letouny české výroby stojí v hangárech nebo na otevřených plochách.

Doc.Ing.Jurečka, PhDr., VUT v Brně, FSI, LÚ: v odpovědi na příspěvek prezidenta AeČR uvedl: letecký hluk a problematika LPH pro GA jsou spojeny s výrobcí. S těmito problémy musí „pohnout“ celá společnost. Hluk je problém vrtule, nikoliv motoru. V ČR není nový vyhovující motor k dispozici. Řešení je pouze v nákupu v zahraničí.

U leteckého paliva se jedná o problematiku palivové instalace. Hlavní problém spočívá v certifikaci LPH od výrobce. Ten by měl požádat, jako výrobce ÚCL. Dodavatelem LPH typu AVGAS 100 je Shell Czech Republic, a.s.

Pevnost křídla u typu Z42 je problémem Moravanu Airplanes. Existuje vize modelového systému Z40. Minimální limit pro akrobacii je 200 hod., které se nalétají za jeden rok. Ve vztahu k Schenghenu uvedl, že existuje směrnice řešící provoz GA z neřízených AD do zahraničí. K tomu prezident AeČR dodal, že dnem 1.4.2008 vyjde doporučení na dobu 8 měsíců, kdy takové létání nebude považováno za porušení zákona o civilním letectví. Vznikají obavy z vytváření dalších ochranných pásem ve vzdušném prostoru ČR, nově např. v důsledku připravované instalace radaru USA v Brdech. Již tak je vzdušný prostor ČR pro létání silně omezen.

Ing.V.Vavřina, ředitel letiště Pardubice: Vzhledem k připravované novele Národního bezpečnostního programu upozornil na nové velké nároky na personál AD. Na tuto problematiku chybí odborníci-specialisté, což se týká rovněž tzv.vnitřních auditorů. Zde se naskýtá možnost, aby školy se zaměřily na přípravu takových odborníků pro získání certifikátu k výkonu této činnosti.

Ing.B.Stavovčík, ČVUT Praha, FD, ÚLD: konstatoval, že na dnešní schůzi byly uvedeny kvalitní prezentace. Dále uvedl, že spolupráce mezi školami a leteckými podniky existuje, ale na různé úrovni. Nové profese je třeba „vyučit“, což není možné okamžitě. Neexistuje zatím systém, ale chaos. Státní správa a politici by měli systém výuky dle potřeb usměrňovat. Vazba školy – praxe musí být regulována politiky.

Ing.I.Dubský, ředitel fy Letov, letecká výroba, skupina Latecoere: V několika posledních letech se objevují studijní obory „management“ v různých oblastech, o které je zájem. Je třeba si uvědomit, že management je „nástavba“ nikoliv studium.

- 000 -

Na 1. schůzi PVLK v roce 2008 nebyl formulovány žádné závěry.

Zapsal: Ing.Lubomír Dudáček, CSc.
Tajemník PVLK

V Praze, dne 25.ledna 2008

Schvaluje:

Ing.Pavel Hojda
Předseda Podvýboru pro vědu, výzkum,
letectví a kosmonautiku, HV PSP-ČR