KB | PREMIUM
Svoboda úspěchu

Premium

# Kvóty jsou naprostá zoufalost, míní šéfka výcvikového střediska pro piloty

Silvie Friedmannová

**V letectví pracuje Marta Guthová velkou část svého profesního života. Poslední dva roky řídí coby jednatelka a generální ředitelka Czech Aviation Training Centre (CATC). Za tu dobu dostala výcvikové středisko pro všechny letecké profese nejen z krize, ale i do zisku.**

20. 9. 2024 10 min



Skutečné startovací dráhy pražského Letiště Václava Havla jsou odsud vzdálené jenom pár stovek metrů. V celkem nenápadné budově v neveřejné části ruzyňského areálu se nacházejí hangáry a z jednoho z nich se dá během chvíle obletět celý svět. Právě sem chodí trénovat piloti, stevardi, letušky i technici. Stojí tu letecké simulátory v hodnotě desítek milionů eur.

Dny otevřených dveří
ve všech 9 projektech
s bonusem 100.000 Kč
3. – 5. října

Přesto Marta Guthová říká, že hlavní chloubou jejího výcvikového střediska nejsou technologie, ale lidé. Experti na letecký výcvik. Mezi nimi pracuje čtyřicet procent žen. „Firmy, které mají různorodost, fungují podle mě lépe," říká ta nejvýše postavená z nich v rozhovoru pro Forbes.

**Už letectví překonalo covidové ochromení?**

Pořád to ještě doháníme. Před rokem 2019 si asi žádný pilot nedokázal představit, že bude dlouhodobě bez práce. Protože získat takové zaměstnání, kromě toho, že to je náročné na znalosti, fyzickou kondici i na psychiku, je také nesmírně drahá záležitost.

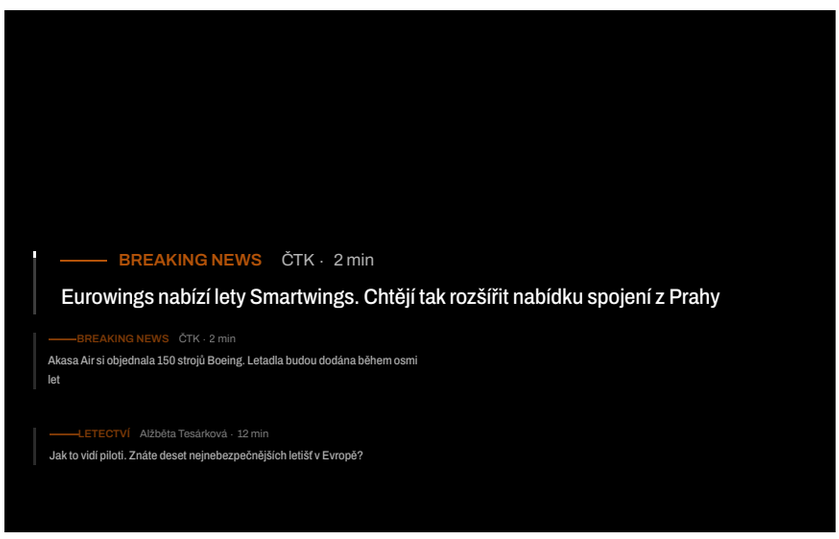
Když se někdo chce stát pilotem, tak si musí připravit tak dva až dva a půl milionu korun a také dva až dva a půl roku svého života, kdy se jenom a jenom učí. Když získá průkaz dopravního pilota, teprve pak se může ucházet o práci u nějaké aerolinky.

**A během covidu se všechno zastavilo…**

Nejen to. Někteří zkušení lidé z oboru přešli na úplně jiné profese, protože potřebovali uživit sebe nebo rodinu. Takže například jeden z dlouholetých kapitánů ČSA začal řídit autobus. Covid způsobil extrémní šok – v tu chvíli se nikdo nechtěl stát pilotem a řada lidí si našla jiné zaměstnání.

**Jak covid ovlivnil výcvik pilotů?**

Historicky jsme vždycky byli výcvikovým střediskem zejména pro ČSA a Smartwings. To se ale změnilo. ČSA snižovaly během pandemie počet pilotů a Smartwings si udělaly svoji vlastní tréninkovou organizaci ATO. Takže nám se byznys úplně změnil.




**Do funkce generální ředitelky jste přišla v nejtěžší době, v létě roku 2022. Takže jste byla najata jako krizová manažerka?**

Já jsem to tak tehdy nevnímala. Mým úkolem bylo restartovat celé CATC těsně poté, co ministerstvo dopravy rozhodlo, že tréninkové středisko nebude prodávat a zůstane v českých rukou, protože jsme stoprocentní dcera Řízení letového provozu ČR.

Vybavení výcvikového střediska CATC v Praze

My jsme firma, která nikdy nebude schopná zmnohonásobit obrat. Ten se pohybuje okolo dvou set milionů korun ročně. Třetinu z toho tvoří výcviky pilotů, další třetinu pronájem simulátorů. Další příjmy získáváme z pronájmu a služeb pro společnosti CAE a Aircraft Industries. Školíme techniky, mechaniky, policisty, letecké maršály, na dílčí výcviky k nám chodí armádní piloti z různých států, samozřejmě včetně české vládní letky. Osobně jsem brala jako svůj hlavní úkol zajistit dobré fungování a dostat nás do zisku.

**Kdy jste nejvíc vytížení?**

Náš byznys je sezonní. Nejvíc se cvičí, když piloti tolik nelétají, takže my máme sezonu od října do dubna. Celé středisko má 46 kmenových zaměstnanců a zhruba 150 spolupracujících lektorů.

**Pořád chybějí piloti?**

Je to tak. Aerolinky se sice intenzivně snaží si piloty doplnit, ale ne vždycky je kde brát. Letecký průmysl však rozhodně ožívá, podle Eurocontrolu jsme na 96 procentech předcovidových čísel. Dříve se nestávalo, že bychom školili nové piloty během léta, ale teď je hlad po pilotech tak velký, že jsme celé léto měli vyprodané výcviky.

**To pro středisko znamená co?**

To znamená, že budeme ve větším zisku. Po mnoho let, s výjimkou roku 2013, byla firma ve ztrátě, letos odhadujeme zisk na deset až dvanáct milionů korun.

**A instruktoři nechybějí?**

Řekla bych, že naše největší bohatství a chlouba je právě v tom, že máme dostatek kvalitních instruktorů. Letos v létě tu byli piloti snad z třiceti zemí najednou, od Chile, Rovníkové Guiney, Indie, Nepálu až po Malajsii.

Vybavení výcvikového střediska CATC v Praze

A dobré jméno ve světě máme proto, že kvalitu tady držíme už roky. Například šéfem výcviku pilotů u nás je jeden z vůbec nejzkušenějších kapitánů v této zemi Vladimír Peroutka. U příležitosti stého výročí letectví v Česku byl zařazený mezi stovku leteckých osobností století. Ve svém pilotním průkazu má pět desítek oprávnění a ve vzduchu strávil téměř 26 tisíc letových hodin.

**Co musí umět dobrý instruktor?**

Přirovnala bych to například k vědcům. Jsou lidé, kteří jsou nesmírně chytří a svému oboru skvěle rozumějí. Ale to „navíc“ je, když to umějí i srozumitelně předat ostatním. Dobrý instruktor musí být přísný, zaměřený na detail, musí být dobrý psycholog, prostě automaticky neplatí, že skvělý kapitán bude i skvělým učitelem.

**Jaké společnosti k vám posílají své lidi?**

Našimi zákazníky jsou nejčastěji aerolinky, které si u nás výcvik zaplatí. Nebo si u nás pronajímají simulátory, případně i učebny, a vyškolí si studenty samy. K největším zákazníkům patří rozhodně Aircraft Industries ze skupiny Omnipol, Smartwings, Eurowings, Scandinavian Airlines, Discovery Airlines, Air Serbia, CAE a další.

Marta Guthová a šéf výcviku pilotů Vladimír Peroutka

**Jak se proměnilo technické zázemí?**

Mírně jsme proměnili skladbu simulátorů. Měli jsme tu například simulátor Boeing 737 MAX, ale ten jsme museli prodat. Vzhledem k dvouletému uzemnění tohoto typu letounů a možnosti aerolinek školit podstatnou část výcviku i na zařízeních pro předchozí generaci B737NG, se nám provoz tohoto simulátoru ekonomicky nevyplácel. Podařilo se mi domluvit se společností CAE, že ho od nás odkoupila zpět, ale zároveň si pronajala volné prostory a využije je pro svůj již druhý pražský simulátor pro letouny B737 NG.

Vůbec nejdražší zařízení střediska je nyní simulátor pro výcvik pilotů letadel Airbus A320 včetně jejich nové generace neo, se všemi čtyřmi typy motorů, které se na letounech A320 používají od zahájení jejich výroby v roce 1987 do současnosti. Velké využití má také simulátor pro L 410. V tomto tréninku jsme naprosto unikátní, máme jediný simulátor tohoto typu na světě.

**Kolik stojí letecký simulátor? A jakou má životnost?**

Je to pro všechny typy letadel velmi podobné, ceny se pohybují mezi deseti a dvanácti miliony eur. A životnost se pohybuje okolo pětadvaceti až třiceti let. Simulátor vydrží jako letadlo, když se o něj dobře staráte. A samozřejmě pravidelně aktualizujeme data, která si kupujeme u výrobců letadel, což také není levná záležitost.

**Kde je v Evropě nejbližší konkurence?**

Třeba u typu L 410 nemáme přímou konkurenci, pomineme-li tolerování výcviků přímo na letadlech v letecky méně vyspělých zemích. Kvalitní a skvěle vybavená střediska se obvykle nacházejí poblíž velkých letišť. Takže například Berlín, Amsterodam, Frankfurt nebo Londýn. Kontinuálně procházíme audity a musíme být kdykoli stoprocentně připravení prokázat kvalitu výcviku.

**Je to konkurence v pravém slova smyslu? Přetahujete se o zákazníky?**

Nejde ani tak o rivalitu, jako spíš o kapacity, které je konkrétní výcvikové středisko schopné nabídnout. Dám příklad. Lufthansa má ohromné výcvikové zařízení ve Frankfurtu, ale někdy jim chybějí kapacity, takže jdou tři čtyři měsíce v roce piloti k nám a půjčují si naše simulátory.

**V čem se výcvik za poslední roky proměnil?**

Výcvik je z hlediska bezpečnosti pořád stejný, respektive stejně přísný. Tak, jak se mění technologie v letadlech a technologie na zemi, tak se upravuje i výcvik. Řekla bych ale, že v posledních letech se klade důraz na praxi létání s manuálním řízením a umění zvládnout nezvyklé letové polohy, pokud se do nich letoun dostane.

Právě jsme museli investovat milion dolarů, abychom jeden z našich starších simulátorů doplnili o technologii UPRT, což je právě mezinárodní zkratka pro výcvik prevence a vybírání nezvyklých letových poloh.

Piloti chodí na výcvik každých šest měsíců a musejí mít natrénovány všechny situace, které je mohou potkat. Požár na palubě, vynechání motoru, nouzová přistání a další. A tréninky prochází celá posádka, také letušky a samozřejmě pozemní personál. Letectví je v tomto nesmírně přísný obor, protože jde o životy lidí.

**Kolik je mezi vašimi zaměstnanci žen?**

Možná vás to překvapí, ale čtyřicet procent. Ale i jinde jsou ženy zastoupeny. Například v Řízení letového provozu pracuje jako řídící okolo dvanácti procent žen, na Letišti Praha pak třicet procent žen. Poblíž nás sídlí i Střední odborná škola civilního letectví, na níž aktuálně studuje 33 procent děvčat. Takže ženy v letectví jsou, nemůžeme to brát jen podle počtu pilotních průkazů, kterých drží ženy v ČR jen pět procent.

**A jsou u vás ženy ve vedoucích pozicích?**

Rozhodně. Manažerka pro bezpečnostní standardy je zároveň aktivní letuška a instruktorka, máme šéfku výcviku techniků, šéfku financí, šéfku marketingu, šéfku HR.

**Co si myslíte o kvótách?**

Firmy, které mají různorodost, fungují podle mě lépe. Kvóty ale považuji za naprostou zoufalost. To hlavní je motivovat ženy, aby se nebály a aby chtěly pracovat ve vyšších funkcích, přestože to není jednoduché. Je to časově náročné, psychicky náročné, s ohromnou zodpovědností a ne všem ženám se do toho chce. Já osobně jsem některé musela trochu tlačit, ale jenom proto, že jsem si byla naprosto jistá, že v té pozici budou nejlepší, ne proto, že jsou ženy.

**Proto vznikly i Ženy v letectví?**

Vlastně také. Ženy v letectví vznikly před necelými dvěma roky jako klub pro zájemkyně z celého leteckého průmyslu. Letos v září jsme se oficiálně staly spolkem. Naším hlavním cílem – spolu s kolegyněmi Miloslavou Mezerovou a Evou Krejčí, které pracují v Řízení letového provozu a na Letišti Praha – je motivovat ženy, aby do letectví šly. A když už v něm jsou, aby se snažily postoupit v hierarchii svých firem výš. Není se čeho bát.

20. 9. 2024 10 min

Sdílet Uložit

Český byznys + Odebírat

Forbes Woman + Odebírat

Klíčová slova: Byznys Premium Září 2024

Silvie Friedmannová
redaktorka Forbes Česko

Začínala v regionálních redakcích veřejnoprávních médií. Po letech ve Zpravodajství České televize, kde působila jako reportérka, moderátorka zpráv a editorka, pracovala v byznysové redakci Seznam Zpráv. Součástí redakce magazínu Forbes je od listopadu 2023.

# K tématu

Byznys

## Temu pro nás není hrozba, říká finanční ředitel Allegra

Forbes Slovensko 24.09.2024 3 min read

Premium

### Svět vs. Better Stack. Sériový podnikatel Masár staví svůj životní byznys

Marek Tomanka 18.07.2024

Byznys

### Ranní výběr: Boeing vyjednává se svými lidmi, mzdy zvedne o třetinu

Zdravko Krstanov 24.09.2024

BrandVoice

### Bohatství? Důležitější než sumy jsou jasně formulované cíle, shodují se experti

Broker Consulting 17.07.2024

Byznys

### Zločincům dýchá na paty. Martin Rehák promluvil o nástrahách v kyberprostoru

Julie Mahlerová 23.09.2024

---

BrandVoice

### Musíme k pacientům dostat více léků a inovací, říká šéf Merck Healthcare pro střední Evropu

Merck Healt… 17.07.2024 3 min read

Forbes Life

### Neznám pocit, že nechci pracovat, říká Helena Vondráčková v podcastu

Anna Nosko… 24.09.2024 3 min read

AdVoice

### Jak postavit úspěšný český fintech? Rádi pomůžeme, říkají Visa a Global Payments

Visa 22.07.2024 3 min read

Special

### Život je bohatý a Vánoce by měly jít příkladem

Prokop Kozák 01.12.2023 3 min read

Byznys

### Dělají marketing pro Porsche či Bentley. Jdeme vlastní cestou, říká šéf Fairy Tailors

Jana Divinová 19.07.2024 3 min read

Byznys

### Úskalí dostavby Dukovan. Cena, voda i spor KHNP s Westinghouse

Jan Strouhal 18.07.2024 3 min read

Byznys

### Karty nebereme. Co všechno ukrývá neochota přijímat karetní platby?

Julie Mahler… 24.07.2024 3 min read

Byznys

### Dobré jitro! Jádro se štěpí, Amerika se polarizuje a přípravy olympiády vrcholí.

Adéla Hrdlič… 25.07.2024 3 min read

Byznys

### Odmítl tři čtvrtě miliardy korun. V jeho vířivkách z Česka se koupe celá Evropa

Jana Mertová 21.07.2024 3 min read

Další články



Copyright © 2024 MediaRey, SE