Potenciál edukativní a komerční funkce nového trenažéru B737NG na VOŠ a SPŠ dopravní Praha 1, Masná 18

Píše se červen 2015 a skupina nadšenců složená z vedoucího učitele leteckého zaměření Ing. Richarda Burgra a jeho ex/studentů, mnohdy čerstvých absolventů, se statečně vrhá spolu se spolupracovníkem školy Martinem Všetečkou do sestavování zbrusu nového trenažéru dopravního letadla Boeing B737NG – přípravy proběhly již počátkem roku. Uplynulo 6 měsíců od začátku prací, trenažér začal fungovat a plně se uplatňovat ve výuce studentů 4. ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy, zaměření Letecká doprava.

Slavnostní představení veřejnosti se trenažér dočkal na Dni otevřených dveří v prosinci 2015 (fotografie jsou k dispozici na webových stránkách školy www.spsdmasna.cz) a tentýž měsíc začal sloužit pro zmiňovanou výuku. Pro ty, kteří se v letectví tolik neorientují, je třeba zmínit, že letouny typu Boeing B737, jejichž výroba započala již v padesátých letech minulého tisíciletí, slouží dodnes v letecké dopravě – v některých zemích se ještě vyskytují nejstarší verze B737-200, na východ od ČR lze zaznamenat hojný výskyt o něco mladších, skvělých B737CL (Classic, tedy verze B737-300, 400 a 500). Zřejmě každý čtenář tohoto článku, který se vydal na dovolenou letadlem s některou z českých cestovních kanceláří, využil pro svůj transport do cílové destinace letouny společnosti Travel Service, která je ve střední Evropě největším provozovatelem právě letounů B737NG, tedy **N**ové **G**enerace, označovaných existujícími verzemi B737-600, 700, 800 a 900. Dodejme, že největším provozovatelem tohoto typu je ve světě i v Evropě irská nízkonákladová letecká společnost Ryanair. Ačkoliv se jedná o koncepci letounů ze sedmdesátých let, patří B737NG spolu s mladším Airbusem A320 k nejrozšířenějším a nejpoužívanějším strojům v letecké dopravě, jehož maximální dostup je bezmála 12,5 km nad zemský povrch, pojme v závislosti na konfiguraci až 189 cestujících (verze B737-800) a doletí bez mezipřistání běžnou cestovní rychlostí 850 km/hod na vzdálenost bezmála 6 000 km, tedy například z Prahy do Dubaje, na Azorské ostrovy apod.

Na VOŠ a SPŠ dopravní v Masné 18 mají studenti 4. ročníku zaměření Letecká doprava v učebním plánu předmět zvaný Fiktivní firma. Neznamená to ovšem, že by se v tomto předmětu učili řídit fiktivní leteckou společnost. Koncepce předmětu dělí třídu na dvě skupiny, protože výuka v menším počtu studentů dává větší prostor pro dotazy a diskusi. V prvním týdnu absolvují obě skupiny teoreticko-praktickou výuku v běžné učebně, kde opakují základní poznatky z předletové přípravy ve všeobecném i dopravním letectví, jako například plánování palivových zásob, praktickému využití leteckých map, letecké meteorologii, hmotnosti a vyvážení letadel, dokumentům potřebným pro provedení letu či obecné filozofii bezpečnosti v letecké dopravě ve smyslu „safety“. V každé tříhodinové lekci (což je týdenní dotace pro každou skupinu) je studentům vysvětlena praktická důležitost probírané látky, zpravidla demonstrovaná na případové studii leteckých nehod způsobených neznalostí řešené problematiky či nedodržením předepsaných postupů. Výuka je v rámci snahy o zapamatovatelnost a co největší názornost doplňována o reálné videozáznamy a prakticky v každé lekci proniknou studenti do probírané oblasti sami prostřednictvím individuálních či skupinových praktických úkolů. Předmět je mezi studenty oblíbený, ovšem známkování je velmi přísné, s ohledem na jeho praktickou využitelnost. Jedná se o předmět, který dokonale umožní rozpoznat „srdcaře“ od studentů, kteří si přišli 4 roky „odsedět“ a vykazují jen minimální aktivitu – takoví studenti pak mají s předmětem potíže.

Teoreticko-praktická část předmětu, o němž byla řeč v předcházejícím odstavci, je půdou pro část ryze praktickou, prováděnou vždy v následujícím týdnu opět v dotaci 3 hodin na každou skupinu. V praxi to vypadá tak, že pokud se v první části probírají letecké mapy pro přílety, odlety nebo přiblížení na dané letiště, vyzkouší si studenti v části druhé aktivně zaletět přílet, odlet či přiblížení na trenažéru B737NG. Jestliže se v první části probírají vlivy špatného vyvážení letadla nebo účinky jeho přetížení, vyzkouší si studenti v druhé části, jak obtížně se letadlo v takových situacích řídí. Přijít tedy na hodinu létání na trenažéru nepřipravený nelze, (nebo lze, ale projeví se to na výsledcích), neboť studenti jsou i z této části hodnoceni. Dostáváme se tak do žádoucí situace praktické demonstrace teorie, což již otec všech pedagogů Jan Amos Komenský zdůrazňoval jako jeden z nejdůležitějších didaktických principů, díky němuž studenti skutečně pochopí jádro problému. Na řadu se v praktické výuce dostane každý student a díky zmíněné hodinové dotaci má každý dostatek prostoru, aby do problematiky pronikl. Škole za toto patří veliký dík!

Aby toho nebylo málo, ve stejné učebně, jako je trenažér B737NG, se nachází i simulátor řízení letového provozu, jehož úroveň je vysoce profesionální a věrně imituje prostředí pracoviště reálných řídících letového provozu (někdy laickou i mediální veřejností chybně nazývaných „dispečery“). Studenti, kteří se o létání a řízení ve vzdušném prostoru zajímají, tak mají možnost zkoušet jak pozici pilotů, tak i řídících a navzájem se trénovat v něčem, co jim v budoucnu bude třeba tím pádem mnohem bližší a bude pro ně o něco snazší než pro vrstevníky, kteří takto vybavené vzdělávací prostory bohužel k dispozici neměli.

Někdo by mohl namítnout, že lepší výkony předvede ten, kdo má doma vlastní letový „simulátor“ na počítači. To však není zcela pravda, neboť studentům je umožněno chodit na trenažér i mimo vyučovací hodiny. Pro toho, kdo má o létání zájem nebo ví, že se chce stát profesionálním dopravním pilotem, je tak tento stav splněním všech snů, protože jít si zalétat kamkoliv na profesionální letový simulátor stojí běžně tisíce korun za hodinu.

Do budoucna se předpokládá i komerční využití trenažéru, ovšem pouze pro účely tzv. funny flyingu, tedy létání pro radost laické veřejnosti. Cenové relace za takovou službu se rozhodně nedostanou na výši soukromých subjektů v centru města. Ačkoliv mohu osobně potvrdit, že je trenažér velmi reálný, věrně napodobující interiér „nejkrásnější kanceláře na světě“ s neustále se měnícím výhledem, a vše v něm funguje zcela tak jako v reálném prostředí, nejedná se o letový simulátor certifikovaný pro výcviky letových posádek, tedy pilotů. To však nebrání jeho komerčnímu využití. Zodpovědným studentům či absolventům, kteří se naučí trenažér ovládat, pochopí jeho funkce a budou ochotni se o něj starat, tak bude umožněno působit ve svém volném čase na pozici instruktorů trenažéru pro veřejnost, přičemž za odvedenou práci jim škola bude vyplácet přiměřenou výplatu. Zkrátka a dobře, pro nadšence – brigáda snů☺

© Ing. et Bc. Jan Tůma, Ing. Paed. IGIP

Autor je pedagogem
VOŠ a SPŠ dopravní Praha
Masná 18, předmětu
Fiktivní firma, a dopravním
pilotem A320 a B737NG
spol. Travel Service, a.s.