

# Ak niekto chce pomôcť regiónu, musí rozhodnúť, že letisko tu niekedy bude

Má hodnosť kapitána a na nebi svoju hviezdu. K lietaniu sa dostal cez zlomeninu nohy a už nikdy netúžil robiť nič iné. Po vysokej škole chcel pracovať v Československých aeroliniách, ale rozmyslel si to a na desiatky rokov sa upísal vzdelávaniu budúcich letcov. O výcviku pilotov, Letisku Žilina, ale aj o karamboch vo vzduchu sme sa rozprávali s prof. Ing. Antonínom Kazdom, CSc., dlhoročným vedúcim, dnes zástupcom vedúceho Katedry leteckej dopravy Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov UNIZA.

**Katedra na ktorej ste boli vedúcim v rokoch 2000 - 2016 vychovala od roku 1962 viac ako 2000 absolventov, ktorí sa úspešne uplatňujú v praxi. Kde všade pôsobia?**

Sme jedna z najstarších katedier na UNIZA a v podstate aj na Slovensku a v Čechách, ktoré sa venovali a venujú doprave. Našou výhodou je, že koncept vzdelávania pre leteckú dopravu bol riešený pre celé bývalé Československo (ČSSR, pozn.). V tomto aj pokračujeme - máme najviac českých študentov v rámci katedier vzdelávajúcich študentov v rovnakej alebo podobnej oblasti. Keďže aj Československo bolo malé, nemohli sme si dovoliť veľmi úzku špecializáciu tak, ako to robia v zahraničí niektoré veľké štáty. V Británii sa napríklad jedna škola zameriava na prevádzku letísk, iná na inú oblasť. Aby sme dosiahli, nazvime to zaujímavý počet študentov, riešili sme štúdium prierezovo. Študenti dostávajú informácie zo všetkých sektorov letectva, nielen civilného. Pre nich je to výhoda - získajú široký obraz a uplatnia sa v podstate všade.

## Napríklad?

Môžu pracovať v leteckých spoločnostiach, na letiskách, v štátnej správe, riadení letovej prevádzky...

## Aj v oblasti vojenského letectva?

Áno. Máme dokonca niekoľkých študentov, ktorí sa po skončení školy upísali vojenskému letectvu. Napríklad súčasný riaditeľ odboru štátnej správy vo vojenskom letectve je náš absolvent. Snažíme sa štúdium koncipovať širšie. Naši absolventi študijného programu profesionálny pilot môžu lietať v leteckých spoločnostiach a po nalietaní určitého počtu hodín, získaní skúseností na palube alebo, ak sa tak z nejakých dôvodov rozhodnú, môžu pracovať aj v oblasti leteckého manažmentu. Nevychovávame „len“ šoférov lietadiel, ale profesionálov, ktorí majú akademické vzdelanie a zároveň kvalifikácie potrebné na palube lietadla. Ak sa rozhodnú pre štúdium profesionálneho pilota, majú na jednej strane kompletne akademické vzdelanie, ale navyše musia splniť požiadavky výcviku pilota. Končia ako tzv. „zmrznutý“ dopravný pilot.

## Čo to znamená?

To znamená, že majú splnené požiadavky teórie dopravného pilota, ale zo školy odchádzajú zhruba s náletom 200 - 210 hodín



Prof. Kazda pôsobí v mnohých radách, komisiách a združeníach zameraných na otázky leteckej dopravy. Bol členom výberovej komisie na obstaranie taktických dopravných lietadiel pre ozbrojené sily SR menovaný ministrom obrany SR, Národným delegátom SR v ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe), Národným delegátom SR pre programový výbor doprava v EÚ, 6 RP a 7 RP, predseda skúšobnej komisie pre odborné skúšky súdnych znalcov...

potrebných pre získanie licencie obchodného pilota. To ich oprávňuje, aby si mohli v leteckej spoločnosti urobiť typový výcvik - „typovku“ podľa potrieb leteckej spoločnosti (napr. na Boeing 737, Airbus A 320...). Po skončení „typovky“ si sadnú na pravé sedadlo lietadla. Môžu pôsobiť a zarábať si na pozícii druhého pilota a po dolietaní 1500 hodín získajú plnú kvalifikáciu dopravného pilota. Takže „zmrznutý“ dopravný pilot má potrebnú teóriu, ale ešte nemá potrebný nálet hodín.

## Byť pilotom, letcom bolo vždy atraktívne a v podstate ojedinelé. Je to tak aj dnes?

Bolo to tak kedysi a je to tak aj dnes. Letectvo sa spája s atraktivitou. Aj dnes je to atraktívne a stále ojedinelé povolanie. Ojedinelé najmä tým, že máte obrovskú zodpovednosť, musíte si stále dopĺňať znalosti a preverovať kvalifikácie, čo neexistuje, snáď s výnimkou zamestnancov atómových elektrární, nikde inde. Je to náročné a zároveň atraktívne povolanie. Aj keď to tak je, vždy platilo, že pilot je niečo

ako „trolejbusák“ v krajšej uniforme. Ani nie „autobusák“, pretože stále lieta po tej istej línii. Sú ale aj ďalšie možnosti lietania - napríklad v spoločnostiach prevádzkujúcich business jety, kde je lietanie pestršie. Ak je to človek, ktorý má vyššie ambície, možno časom zistí, že ho len lietanie neuspokojuje. Aktuálny problém je aj v tom, že status pilota bol v minulosti iný, dnes možno vidieť istú degradáciu v súvislosti s low-costami. Je to tiež „cigánsky život“. Každý pilot musí počítať s tým, že bude cestovať za svojím zamestnaním. A je jedno, v ktorej krajine pôsobí. Študentom to otvorene hovoríme. Pre človeka je to veľmi náročné, strávi veľmi veľa času mimo rodiny a to je záťaž, ktorú mnoho rodín nevydrží. Ale stále platí, že naši absolventi sú vyhľadávaní. Aktívne si ich majitelia či manažéri vždy nájdu, pretože vedia, že sú vhodní aj do manažmentu. Niektorí po niekoľkých rokoch odslužených v kokpite potom lietajú len na „part time“ a časť pracujú v manažerských pozíciách na zemi. Mnohí naši absolventi pôsobia ako riaditelia leteckých spoločností - letový riaditeľ leteckej spoločnosti Travel Service je náš absolvent, jeden zo spoločníkov a training manager Go2Sky je náš absolvent a spoločník a letový riaditeľ AirExplore je tiež náš absolvent. Samozrejme, je ich omnoho viac. A ak niektorí pocitujú, že chcu viac ako lietanie, posúvajú sa do oblasti výcviku, kde odovzdávajú svoje skúsenosti alebo manažmentu... Obrazne povedané, piloti postupne prirodzene skončia na zemi.

## Je o letectvo stále záujem?

Máme šťastie, záujem je. Istý pokles sme cítili počas ekonomickej krízy, ale dnes mladí ľudia čítajú a vedia, že dopyt po letcoch a pracovníkoch v civilnom letectve je v Európe, ale aj v Ázii a na Strednom východe naozaj veľmi veľký. Preto nie je problém nájsť zamestnanie. A to platí pre celý segment letectva.

## Ide o pomerne drahé štúdium, počas ktorého študent musí zaplatiť približne 30 000 eur ako doplatok za hodiny lietania.

Ak by sme túto sumu prepočítali na rok 1992, keď vtedajší pán minister rozhodol (a myslím, že veľmi zle), že toto sa nebude platiť zo štátneho rozpočtu, vyznieva dnes táto suma inak. Vtedy študenti platili približne 700 slovenských korún za hodinu. To bolo z pohľadu príjmu podstatne viac ako je súčasná ➤

cena letovej hodiny. Systém nefunguje tak, že zaplatíte 30 000 eur naraz, ale postupne v splátkach vo vzťahu k fázam výcviku, teda platby sú rozdelené postupne v priebehu štúdia. Teória je pre študentov zadarmo, pretože pedagógovia sú platení štátom.

## **Raz ste povedali, že niektorí študenti chodia na brigády a niektorí rodičia prichádzajú rovno aj s kufrikom peňazí...**

Sú také príhody a sú, chvalabohu, minoritné. Z našej skúsenosti vieme, že tí, ktorí nemajú žiadny problém s peniazmi v rodine a vyberú si štúdium ako dovolenku z katalógu, obyčajne nie sú najlepší z najlepších a naopak. Nerobíme rozdiely, ale je to skúsenosť, ktorá sa rokmi potvrdila.

## **Náklady sa znižujú aj pomocou štyroch leteckých simulátorov, ktorými katedra disponuje a ktoré sú umiestnené na Letisku Žilina. Aké majú využitie?**

V rámci vzdelávania a výcviku majú študenti možnosť voľby medzi dvomi typmi výcviku – integrovaným a modulovým. Napríklad požiadavkou integrovaného výcviku je, že od vstupu do výcviku (v bakalárskom štúdiu) ho musíte dokončiť za 36 mesiacov (3 roky). Ak hovoríme o tomto type výcviku, je (okrem iného) potrebné absolvovať 100 hodín tzv. IFR (prístrojové lietanie). Z toho na našom simulátore je možno odlietať asi 55 hodín – je to podstatne lacnejšie ako „živé“ lietadlo a navyše simulátor možno pravidelne využívať, aj počas zlého počasia. Simulátory slúžia tiež na preskúšanie a výber pilotov leteckých spoločností, ale aj na riešenie výskumných úloh, bakalárskych a diplomových prác.

## **Aký veľký záujem o štúdium na vašej katedre prejavujú dievčatá?**

Záujem nie je 50 na 50, ale približne 20 percent z uchádzačov. Na rozdiel od chlapcov, dievčatá, ktoré sa pre toto štúdium rozhodnú, sú možno viac motivované. Máme s nimi len dobré skúsenosti. Počas socializmu bol problém v tom, že každý pilot bol zároveň aj vojenská záloha. Štúdium bolo posudzované aj z tohto pohľadu. Potom sa to, chvalabohu, zmenilo a dnes máme veľa našich pilotiek - absolventiek, ktoré sú už aj kapitánky. Možno všetky nedosiahnu na kapitánsku kvalifikáciu, ale vnímam ich ako výborné druhé pilotky, lebo sú veľmi spoľahlivé. Ak môžem porovnať, ženy sú zodpovednejšie, ale v kritických situáciách je potrebné rýchlo a rozhodne prevziať zodpovednosť, a to je mimoriadne náročné. Máme jednu absolventku, kapitánku, ktorá hovorí, že keď sedela vpravo, vždy sa mohla pri probléme pozrieť doľava, kde sedel kapitán, ktorý musel situáciu vyriešiť. Aj teraz, ako kapitánka, sa tam môže pozrieť, ale už je tam len okno.

## **Na akých strojoch a kde všade vo svete lietajú vaši absolventi?**

Prierez je veľmi široký aj pokiaľ ide o metro-poly, aj typy lietadiel... Musím povedať, že keď Emirates Airlines preberalo prvý Airbus 380, prvý kapitán, ktorý odlietal prvú 380-ku z Toulouse do Dubaja, bol náš absolvent. Našich absolventov nájdete všade na svete – Čína, Kórea, USA... Veľa ich je v spoločnosti Ryanair, jedna absolventka lieta u Norwegian a je na báze v Gatwicku.

## **Dokedy môže pilot lietať?**

Pokiaľ ste fit a chodíte na zdravotné prehliadky, tak ako pilot dopravného lietadla môžete lietať do 65 rokov, v inej prevádzke, napríklad pri leteckých prácach, nie ste vekom limitovaní. Taký pilot môže mať aj 70 rokov.

## **Nedávno ste sa vyjadrili, že o študijný odbor sa neobávate, lebo je letecký boom. Čo to konkrétne znamená napríklad pre vašich absolventov?**

Letecký boom je v Európe, Ázii - na celom svete. Napríklad Ryanair má v súčasnosti 300 lietadiel. Do roku 2024 ich chcú mať 520 - a to je len jedna letecká spoločnosť. Na jedno lietadlo potrebujete minimálne 5 posádok... Rastie dopyt po leteckej doprave, letecké spoločnosti zvyšujú počet liniek a, samozrejme, piloti a ďalší personál priebežne odchádzajú do dôchodku. Teraz navyše postupne končí silná generácia pilotov. Dopyt po kvalitných zamestnancoch teda je a bude.

## **Čomu pripisujete rastúci dopyt po leteckej doprave?**

Letenka je dnes často lacnejšia ako lístok na autobus, nehovoriac o doprave vlakom na veľké vzdialenosti. Paradoxne, letecká doprava je jediná nedotovaná doprava a je to jediný druh dopravy, pri ktorom konečný užívateľ platí kompletne všetko. V porovnaní s cestnou a železničnou dopravou, letiská nemôžu byť dotované.

## **Prečo?**

To má viacero príčin. Zlom možno vznikol dávnejšie v súvislosti s dereguláciou leteckého trhu v Británii, keď bola, o. i., ukončená kontrola cien leteniek a možno je to tým, že letecká doprava, ako najmladší druh dopravy, si nedokázala vymôcť tieto „výhody“ a vybrala sa svojou vlastnou cestou. Pokiaľ ide o podporu leteckej dopravy, existuje tzv. PSO – Public Service Obligations (služby vo verejnom záujme). Keď štát potrebuje zaviesť nejakú linku, môže ju na obmedzenú dobu (3 roky) podporiť dotáciou. Teraz konečne Európska komisia prišla na to, že je potrebné podporovať malé letiská do 200 000 cestujúcich. Malé letiská majú vysoké náklady aj preto, že napríklad Letisko Žilina musí spĺňať rovnaké kritériá bezpečnosti a požiadaviek prevádzky ako veľké letiská – napr. Brusel, Praha... To sú vysoké stále náklady, ktoré sa musia nejakým „rozpustiť“, a malé letiská ich nie sú schopné

pri malých počtoch cestujúcich bez dotácií znášať.

## **Plynule sme prešli k problematike Letiska Žilina. Aký je aktuálny stav?**

Problém s letiskom je najmä ten, že nemá tzv. plnohodnotnú vzletovú a pristávaciu dráhu. Má dráhu dlhú len 1150 metrov a umožňuje prevádzku veľmi obmedzeného rozsahu typov lietadiel, ktoré na ňom môžu pristáť. Kedysi letisko navrhli na lietadlo typu L410 - Turbolet a linku zo Žiliny do Prahy. V 70. rokoch to bol dobrý koncept. Predpokladalo sa, že Praha bude hlavným mestom nášho štátu večne. (Pravidelná doprava na linke Žilina-Praha-Žilina fungovala v rokoch 1974 – 1981, ale bola pozastavená pre palivovo-energetickú krízu. Obnovenie spojenia sa niekoľkokrát opakovalo, naposledy v rokoch 2005 – 2012, pozn.). Neskôr, keď bola prevádzkovaná pravidelná linka ČSA, lietadlo ATR 72 nemohlo byť kvôli obmedzeniu vzletovej hmotnosti vzhľadom k dĺžke dráhy plne vyťažené. Má kapacitu 72 cestujúcich, ale mohla sa obsadiť len polovica sedadiel. Ale chcem povedať aj pozitívne veci. Počas posledných 5 rokov, po výmene manažmentu, sa podarilo spracovať ochranné pásma letiska a prerokovať a vyhlásiť ich na plnú dĺžku. Je schválená dokumentácia pre územné rozhodnutia na predĺženie dráhy (už nemá potrebné platné vyjadrenia, ale existuje). Vieme, že dráha sa dá predĺžiť na dĺžku 2450 m – to je štandardná dĺžka dráhy, na ktorej je schopný pristáť Airbus 320, Boeing 737... a my by sme mohli lietať zo Žiliny napríklad priamo na Kanárske ostrovy alebo kdekoľvek po Európe.

## **To je ideálna predstava, je to reálne?**

To závisí od politikov. Na Slovensku nie je poriadna Stratégia rozvoja dopravy. Môžeme sa pozrieť na Stratégiu rozvoja dopravy 2020 – 2030, ale to nie je stratégia dopravy – hovorí sa najmä o diaľniciach... O letectve len to, že má byť nejaký národný dopravca. Čo to znamená však nikto nevie. Ale prepojenie, obsluha územia, poskytovanie služieb... to tam neexistuje. Problém je aj v tom, že všetky projekty v tejto oblasti sú na dlhé obdobie a trvajú dlhšie ako jedno volebné obdobie. Kto si dá niečo také volebného programu a nestihne to? To sa voličom ťažko zdôvodňuje... Pritom spoločenská požiadavka tu je. Vo Veľkej Británii robili výskum, v ktorom zisťovali, aké sú najväčšie koničky u jednotlivých skupín obyvateľstva. U žien 33 plus je najväčšie hobby „snoriť“ po internete a zisťovať, kde ešte neboli... Letecké spoločnosti musia otvárať nové linky. Nedávno som riešil zaujímavú otázku – v severnom kúte Albánska majú letisko Kukës s dráhou dlhou 1900 metrov a chcú vedieť, čo s ním treba urobiť, aby tu mohol sadnúť Ryanair... Existuje linka Bratislava – Niš. Zaujímavý bol príbeh istých Čechov, ktorí odleteli z Bratislavy do Niš, lebo si mysleli, že letia



Momentka z Múzea Karla Zemana v Prahe. Ako inak, na lietajúcom stroji...

do Nice. V Niš nie je nič zvláštne okrem jednej veže vyplnenej ľudskými lebkami, ale ak máte šťastie a kúpite letenku dostatočne vopred stojí 5 eur. Prečo tam lieta Ryanair? Lebo je tam letisko.... Žilinský región je po Bratislave a Košiciach tretí najsilnejší región na Slovensku. Na severnom Slovensku je obrovská koncentrácia priemyslu a obrovská koncentrácia vedy, ktorá nemá obdobu. Je tu potenciál pre turizmus, ale tí ľudia sem neprídu, ak doletia do Ostravy alebo Bratislavy. Ak niekto chce pomôcť regiónu, musí rozhodnúť, že letisko tu niekedy bude.

**Jedna vec sú turisti, jedna vec ľudia, ktorí žijú už v ekonomicky silnejšom regióne. Lepšia finančná situácia im umožňuje dovoliť si viac a dostupnejšie letisko môže byť veľmi atraktívne.**

Urobili sme prepočet, že počet ciest vykonaných občanmi krajiny závisí o. i. od hrubého domáceho produktu prepočítaného na paritu kúpnej sily obyvateľstva. Ak sa preklenie 10 000 dolárov, začne platiť to, čo ste povedali. Nemáte problém zabezpečiť bežné výdavky, máte disponibilné zdroje – začnete cestovať... Cestovanie závisí od HDP a PPP (parita kúpnej sily). Sme na tom zhruba ako Česi. Približne 3,9 milióna Slovákov využíva iné letiská ako slovenské. Uniká nám tak približne 90 miliónov eur ročne na službách spojených s letiskami a leteckou dopravou. To je suma, za ktorú môžete každý rok postaviť novú dráhu. Pri malých letiskách nie sú najdôležitejšie priame (finančné) prínosy – ak by sa podarilo obnoviť linku, práve druhotné efekty leteckej dopravy, jej dopady na región by boli mimoriadne významné (turizmus, hospodársky rozvoj...). To by štát malo zaujímať. Súkromnú firmu to zaujímať nemusí.

**Ako sa momentálne využíva Letisko Žilina, ak tam nie je pravidelná linka?**

Letisko slúži pre obchodnú dopravu (business jety), charterovú dopravu a na výcvik.

**Akú úlohu zohráva letisko vo vzdelávaní študentov UNIZA?**

Doteraz sme hovorili len o študijnom programe profesionálny pilot, ale my máme aj leteckú dopravu a nový študijný program technológia údržby lietadiel. To sú technici, ktorí majú na starosti údržbu lietadiel a rovnako ako po pilotoch, aj po nich je veľký dopyt... Celá odborná výučba od 3. ročníka je na letisku. Študenti aj pedagógovia o letisku hovoria ako o našom letisku a tak sa ku nemu aj správajú. Druhá vec je tá, že letisko je pre nás učebňa. Keď hovorím o „svetielkach“, prístrojovom vybavení dráhy, elektrických systémoch... ideme sa na to pozrieť na letisko, na dráhu. Máme tam simulátory. Všetko funkčné. Je to najlepšie laboratórium, aké si vieme predstaviť.

**Letisko je akciová spoločnosť, vlastníkom je štát. Môže sa stať, že vlastníkom bude súkromná spoločnosť? Aké by to malo dopady na vašu katedru?**

Je to reálne, k tomu to smeruje. Veľmi čierny scenár, ktorý si málokto uvedomuje je, že nám môžu napríklad spolplatiť vstupy alebo nás vôbec na letisko nepustia.

**Čo by bolo potom?**

Neviem. Bol by problém s majetkom a ďalší problém je v tom, že letisková spoločnosť, ktorá letisko prevádzkuje je partnerom UNIZA v projekte Brokerského centra. Musíme garantovať udržateľnosť projektu a ak by došlo k zániku Letiskovej spoločnosti Žilina, a. s., musí univerzita vrátiť zhruba 8 miliónov eur.

**Čo sa vyčíta letisku?**

Argumentuje sa tým, že je to akciová spoločnosť, ktorá má prinášať zisk a nie stratu zhruba 160 000 eur ročne. Mimochodom to je približne 1 percento z ročnej dotácie Žilinského kraja na autobusovú dopravu.

**Prečo sa tvorí strata?**

Pretože letisko musí plniť požiadavky stanovené medzinárodnými predpismi vrátane napríklad počtu zamestnancov pri obsluhu lietadla alebo záchranej a hasičskej služby na to, aby požiadavky boli splnené.

**Dobre, ale takéto požiadavky musia spĺňať aj iné letiská. Aj tie sú v strate?**

Sú. Napríklad, Letisko Bratislava má 1,6 milióna cestujúcich. Ak dosiahnete zhruba 200 000 cestujúcich malo by byť letisko schopné pokryť svoje prevádzkové náklady a oni toho nie sú schopní. Jediné letisko na Slovensku, ktoré nie je v strate, je Letisko Košice – to manažuje Viedeň. Existuje európska smernica o malých letiskách, ktorá hovorí, že je možné dotovať prevádzkové náklady malých letísk, lenže ministerstvo by muselo spracovať smernicu, ktorá by to upravovala.

**Spolupráca UNIZA s Letiskom Žilina bola vždy vynikajúca. Máte tzv. plán B, ak by sa naplnil najhorší scenár, o ktorom ste hovorili?**

Plán B neexistuje. V letectve je heslo: Rieš problém, keď nastane! Nemá význam riešiť veci teraz, keď vôbec neviete, aký je zámer ministerstva dopravy a výstavby. Sú tam aj iné subjekty, ktoré majú záujem na udržaní letiska... Dúfam, že to skončí dobre.

**Zmeňme tému. Na stene máte zaradený Čestný titul „Mistr sportu 1989“ z obdobia, keď ste boli členom tímu, ktorý získal striebornú medailu z Majstrovstiev sveta v presnom letaní v Dánsku. Kedy a za akých okolností ste sa dostali k letaniu?**

Lietal som od 14 rokov. Robil som veľa športov – aj pretekárske lyžovanie, ale potom som si zlomil nohu, aby som ju posilňoval, bicykloval som a keď som šiel okolo letiska Lisková, videl som tam vetrone. Zastavil som, opýtal som sa, aké sú podmienky na lietanie a začal som lietať. Potom som už nikdy nechcel robiť nič iné.

**Ale stále vás bavia aj iné športy.**

Áno. Dnes ráno som bol plávať. Od 3 rokov lyžujem (a lyžujem stále), robil som športovú gymnastiku, kanoistiku a súťažné aj cyklistiku (v bývalom Československu v 2. lige). A stále lietam.

**A stále lietate aj so študentmi?**

Lietame na Zlínoch a baví ma to. Najmä prvá fáza, kým ich dotiahneme „do sóla“.



### **V autoškole môže inštruktor auto zastaviť. Ako to funguje v lietadle?**

V leteckej je systém iný, vytvorený a prepracovaný tak, že riziko je minimálne. Samozrejme, riziko tam vždy je, ale musíme ho eliminovať systémom výcviku a preskúšaní...

### **Stalo sa niekedy, že ste niekomu povedali, že nemôže lietať?**

Áno. Napríklad aj preto, že jednému študentovi bolo v lietadle permanentne zle.

### **Zažili ste počas výcviku študentov niečo dramatické?**

Presne 27. apríla 1986 som zažil a prežil vysadenie motora. Mal som šťastie, že som mal za sebou nácvik stoviek núdzových pristátí práve zo súťaži presného lietania. Študent, s ktorým som vtedy letel, vo výpovedi napísal niečo v tom zmysle, že si myslel, že ide o nácvik ďalšieho núdzového pristátia, ale keď videl, že všetky úkony robím ja – inštruktor, a veľmi rýchlo, vedel, že je zle. Bola to technická chyba na motore. Takže som pristál do terénu za Veľký Manín – na svah medzi kravy.

### **Báli ste sa?**

Nie. Nestíhol som.

### **A potom ste sa báli sadnúť do lietadla?**

Nie. My máme rôzne príhody. Raz mi študent omylom vypol magnetá (pozn. zapalovanie) pri nácviku núdzového pristátia. Urobil to tak „šikovne“, že som si to všimol až keď som pri-

dal opäť plyn a motor nešiel. Dodnes, už ako dopravný pilot, sa tým chvália...

### **S vašou prácou je spojené cestovanie. Čo všetko ste ešte nevideli?**

Svet je veľký a veľa mi toho ešte chýba. Lietal som súťažne tzv. „presné lietanie“ (pre laikov – je to taký orientačný beh v eropláne) a v rámci toho som oblietal všetky kontinenty okrem Afriky a Antarktídy.

### **Vy máte aj vojenskú hodnotu. Akú?**

Som kapitán v zálohe, ale hodnota som si skutočne zaslúžil...

### **A máte aj svoju hviezdu na oblohe...**

Áno. Tú mi daroval kamarát, bývalý letecký pridelenec na americkej ambasáde. Je v súhvezdí Orla a volá sa prof. Ing. Antonín Kazda, PhD.

### **Máte zaujímavú aj bohatú akademickú kariéru. Existuje niečo v rámci akademického sveta, čo chcete dosiahnuť?**

Profesor má krátku životnosť. Dlhو trvá, kým si vás niekto všimne a potom vás začnú volať na prednášky, do akreditačných tímov, medzinárodných projektov... Chvilu vás to baví, ale potom sa vám už nechce veľmi cestovať. Stále si myslím, že cenné je odovzdať skúsenosti, názory kolegom. Ak ich to zaujíma.

### **Čo pre vás znamená univerzita?**

Myslím, že UNIZA v rámci Slovenska aj sveta

veľmi prebehla svoju dobu. Ak sa pozrieme okolo seba, je veľmi málo tzv. Transport Universities, ktoré dokázali dať dohromady tímy odborníkov na všetky módy dopravy a riešiť dopravu ako celok. Dnes sa prichádza na to, že doprava, to nie je postaviť auto na cestu, ale má to aj isté súvislosti. Na našej univerzite, resp. v Československu, dlhodobo vedeli, že tieto súvislosti a problémy treba riešiť a naša univerzita ich aj dokázala riešiť. Vnímam našu školu ako dopravnú a myslím, že bola chyba, keď sme sa zbavili toho názvu. Bola to dobrá značka. Žilina sa vždy spájala, a stále pre mnohých spája, s dopravou. Vždy skončíte tam, aký si dáte cieľ. Po revolúcii sme sa rozprávali s kolegami a hovorili sme si, že musíme byť jedna zo svetových katedier.

### **A ste?**

Myslím, že áno. V Európe určite. Iniciovali sme založenie združenia univerzít so študijnými programami v leteckej doprave, v ktorom sú Briti, Holanďania, Švajčiari, Portugalci, Íri, Nemci, ale aj univerzita z Mexika... Vnímajú nás ako významného partnera v pedagogike aj vo výskume. Chodíme aj s kolegom prednášať do Británie. Na Cranfield University som pôsobil ako „external examiner“. Som členom akreditačného tímu z Coventry University pre Emirates Aviation University... V Európe patríme k najlepším a Európa je v tom, o čom sa rozprávame, najlepšia na svete.

Slavka Pitoňáková

Foto: Cyril Králik, Archív prof. Kazdu

## XXIII. international Seminar of Ph.D. Students – SEMDOK 2018

Medzinárodný seminár doktorandov organizovaný pod záštitou dekana Strojníckej fakulty Žilinskej univerzity v Žiline (SjF UNIZA) v dňoch 24. - 26. januára 2018 mal v Univerzitnom stredisku UNIZA Zuberec svoj XXIII. ročník. Katedra materiálového inžinierstva SjF organizuje seminár s cieľom spojiť doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov z vysokých škôl, výskumných ústavov a priemyslu, ktorí sa zaoberajú výskumom materiálov - kovových, nekovových alebo prírodných a ich aplikáciami v priemyselnom prostredí. Prijemné prostredie Západných Tatier privítalo v tomto roku 44 účastníkov z 5 krajín, 7 univerzít a 1 priemyselnej praxe: Talianska - Miláno; Srbska - Belehrad; Poľska - Gliwice, Kraków, Czestochowa; Českej republiky - Brno, Slovenskej republiky - Trnava, Žilina.

Slávnostné otvorenie seminára sa uskutočnilo pod záštitou prodekana pre rozvoj a zahraničné vzťahy prof. Dr. Ing. Ivana Kurica, ktorý zdôraznil významnosť doktorandského štúdia, medzinárodné kontakty, stretávanie sa mladých ľudí, vyzdvihol aktivity v danej oblasti, ktoré sú charakteristické pre Katedru materiálového inžinierstva SjF UNIZA. Zaželel úspešné prezentácie vedeckých výsledkov a bohatú diskusiu.

Počas seminára bolo v 8 tematických sekciách prezentovaných 33 príspevkov v anglickom jazyku orientovaných na štúdium moderných konštrukčných materiálov, predikciu vlastností a degradáciu konkrétnych zariadení, resp. aplikáciu nových materiálov v biomedicínskom inžinierstve. Jedna sekcia bola venovaná aj prezentácii výsledkov



Z prednášok