

Je to skvělá práce ...

Změna je život, a i taková webová prezentace pro zájemce o práci řídicího si jednou za čas zaslouží „facelift“. Jak jí bude nová tvář slušet, budete moci na stránkách www.rlp.cz posoudit už brzy, ale mým úkolem bylo najít vhodnou „oběť“, která by pro účely této prezentace budoucím řídicím letového provozu – žákům prozradila, co je čeká a nemine. Uznejte, že jsem si vybrala dobře ...

curriculum vitae

Ing. MAGDA DEBOWSKÁ

Narozena: 15. 6. 1979

Historie: Absolventka VŠE, během studia strávila také rok v Austrálii. Po návratu jí zaujala možnost stát se řídicím letového provozu. Po úspěšně absolvovaném výcviku u ŘLP se jí přání vyplnilo. Licenci vlastní od listopadu 2006

Rodina: hodný přítel a zlobivý papoušek

Hobby: éra digitálních fotoaparátů zazdila její um v oblasti vyvolávání vlastních fotek, takže teď už jen fotí. Také si vždy ráda přečte novinku od Johna Grishama

Magdo, ty jsi výběrovým řízením do kurzu pro řídicí prošla v roce 2005, byla jsi tedy v první partě uchazečů, kteří museli zdolat FEAST – chystala ses na něj?

Moc ne, v podstatě vůbec, na personálním oddělení nám totiž řekli, že se neočekává, že se na tento test budeme nějak připravovat, tak jsem si řekla, že to buď dopadne, nebo ne – on ten test má právě zjistit, jestli se na tu práci hodím, nebo ne, takže nějaká příprava by ani neměla smysl.

A co ostatní části výběrového řízení – překvapilo tě něco nebo jsi měla o tom, jak bude probíhat, dost informací předem? A kde jsi k nim přišla?

O tom, co nás čeká, nám toho řekli určitě dost na personálním. Napřed jsme prošli angličtinou, na té odpadlo nejvíc uchazečů. Myslím, že většina z nich nečekala takové množství gramatiky. No a kromě FEAST jsme třeba absolvovali zdravotní prohlídku a psychologické vyšetření, na které asi taky nemá smysl něco konkrétního trénovat. Jinak je spousta informací o tom, jak vypadá výběrové řízení, na podnikovém webu, takže řadu věcí jsem si přečetla právě tam a mám pocit, že mi to tehdy úplně stačilo.

Na našem webu máme i informaci, že zájemci o práci řídicího musí mít jakékoliv středoškolské vzdělání s maturitou. Máš ale třeba pocit, že by se ti protivou práci hodilo nějaké určité vzdělání, nebo je spíš jedno, z jaké školy člověk přijde a všechno důležité se naučí až v kurzu?

Jako ekonom jsem asi zářným příkladem toho, že nic speciálního potřeba není, navíc jsem s letectvím v minulosti neměla společného vůbec nic. I když musím říct, že letečtí fanoušci, myslím piloti z aeroklubů nebo třeba ultralightisti, to měli v základním výcviku určitě jednodušší, v teorii byli prostě napřed, ale v průběhu výcviku se ty rozdíly zkrátka smažou a hlavně je, jak si vedeš v kurzu.

Ten trvá přibližně dva roky, což asi mnohé zájemce vyděsí – stojí to zato, vrátit se na takovou dobu do lavic?

Stojí. Ale já to měla trochu jednodušší v tom, že jsem přišla rovnou ze školy, takže jsem si na tu lavici ani nemusela znovu zvykat. Musím ale říct, že ty dva roky výcviku jsou určitě opodstatněné, výcvik nejde uspěchat, protože práce řídicího je přece jen hodně náročná. Taky je potřeba si uvědomit, že to není žádný rekvalifikační kurz, jako žák ve výcviku člověk pobírá po celé ty dva roky nějakou mzdu, už je totiž zaměstnancem ŘLP. Ale nejdůležitější je opravdu vědět, jestli je to práce, kterou chceš dělat, protože pak ani

Po získání zkušeností z pilotování letadla jste všichni vpadli přímo do pokračovacího výcviku, který už neprobíhá v lavicích letecké školy, ale přímo na stanovištích, kde vás instruktoři učili zacházet s technikou, komunikovat a řešit různé provozní situace. Co ti z té doby uvízlo v paměti asi nejloubežně?

Byli jsme konečně blíž k realitě. To bylo asi nejdůležitější. Letecká škola je umístěna jinde než stanoviště, na kterých jsme pokračovali po základním výcviku. Taky jsme se seznámili s budoucími kolegy. Pokud jde o výcvik, nic převratně nového nás nečekalo, dál jsme se učili teorii, trénovali na simulátorech.

Ted už provoz s vlastní licenci řídíš více než rok, takže jsi nasbírala řadu zkušeností – víš o něčem z praxe, co by třeba nový adept na řídicího rád věděl už v době, kdy jde do výcviku?

Na internetu obecně, a pak také na našich podnikových stránkách, je tolik informací o práci řídicího, že člověka, který chce vědět předem, do čeho jde, pak

Řídící nerozlišují mezi dnem a nocí, všedním dnem, víkendem nebo svátkem, pokud si zrovna nenaplánovali volno. Do práce jdou, když jim to velí jejich rozpis služeb. Co ti dal a vzal směnný provoz?

Dal mi hodně volna ve všedních dnech, kvůli zařizování různých osobních věcí si nemusím brát dovolenou jako třeba ti, kdo chodí do práce od pondělí do pátku od devíti do pěti. Na druhou stranu mi odpadly takové ty „hurá akce“, kdy třeba někdo zavolá, že napadl sníh a o víkend se jede lyžovat. Když máš práci, nejedeš nikam, a když chceš mít víkend zaručeně volný, musíš si jej naplánovat více než měsíc dopředu. A to není vždycky lehké, zejména když se domlouvá více lidí.

Jak často – v průměru – míváš službu?

Vychází to přibližně na 14 služeb, tedy 14 dnů v měsíci. Ty služby můžou být různě dlouhé, od 7 do 12 hodin, ale „dvánáctka“ může být jenom noční, ve dne jsme v práci nejdéle 11 hodin.



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

dva roky nejsou zase tak dlouhá doba. Kromě toho jsem se během té doby rozhodně nenudila, program byl pěkně nabíť.

Tak o tom není pochyb. Ale slyšela jsem, že se všichni žáci, kteří úspěšně projdou základním výcvikem, nejvíc těší na praktické létání, které jim podnik umožňuje – je to určitě příjemná odměna za předchozí učení, ale jeho smyslem je ukázat žákům, jak jejich budoucí práce vypadá z druhé strany, z pohledu pilotů. Jak vzpomínáš ty na svůj pilotní výcvik?

Bylo to super! Celé to létání... předtím jsem k němu nikdy ani „nepřičuchla“. Vždycky jsem v letadle fungovala jen jako cestující, letadla se mi líbila, ale to je asi tak všechno. Teď můžu potvrdit, že řídit letadlo je nezapomenutelný zážitek. Podnik to celé organizuje proto, abychom si uvědomili, co pro pilota znamená, když mu dáme jednu jednoduchou instrukci, a brali na něj ohled, takže tento účel akce rozhodně plní, ale navíc je to úžasná sranda a fajn prostředek ke stmelení kolektivu.

v průběhu výcviku asi těžko něco vykojíte. Podle mého názoru je výcvik opravdu úzce zaměřený na to, co řídicího čeká v praxi, takže není čeho se bát, řídit letadla nikdo nezačne dřív, než má jistotu, že je pro to důkladně vycvičený.

A co atmosféra mezi řídicími navzájem – je to náročná práce, máte vůbec čas a chuť bavit se spolu i neformálně, mám na mysli, jestli mezi řídicími vládne spíš týmový duch nebo je to spolek individualistů?

Řekla bych, že tohle bude podobné jako v jakékoliv jiné práci. Máš na pracovišti kamarády, ale taky jenom spolupracovníky. S odpovědností, která je s touto prací spojena, si dokáže poradit každý sám, takže své, řekněme, stresy nepřenáší na ostatní. Řekla bych, že když všichni dělají, co mají, je to celkem pohodová práce. Týmový duch je potřeba, pořád spolupracuješ s ostatními a hlavně komunikuješ s piloty, i když z nich vidíš jen pohyblivé body na monitoru. Spolupráce je zde zkrátka nutná.

I pokud jde o pracovní dobu. Stejně jako všichni létající personál totiž

I těch 11 hodin v kuse by byla pěkně dlouhá doba!

To by byla, naštěstí není. Podle předpisů máme nařizeny bezpečnostní přestávky, takže řídíme asi dvě hodiny, pak máme hodinu pauzu a zase se to opakuje.

Co za takovou hodinovou přestávku stihneš? Tedy kromě tohoto rozhovoru ...

To se dá stihnout věci! (☺) Najít něco na internetu, zkontrolovat e-maily nebo jen tak odpovídat v časopisech nebo televizi. Pro tohle všechno máme dobře vybavené zázemí.

Ted si představ, že opět stojíš před rozhodnutím, jestli máš zatnout zuby a dva roky se připravovat na práci, kterou děláš dnes, nebo se pustit úplně jinou cestou – zajímalo by mě, jak by ses rozhodla teď, když už víš přesně, co práce řídicího letového provozu obnáší?

Mě ta práce strašně baví. Určitě bych se nerozhodla jinak, šla bych do toho znovu. **Magdo, díky za rozhovor a ať tě baví i zbytek dnešních služeb!**

Určitě bude, děkuju!

MARIE BORTLÍKOVÁ