V práci řídícího jsem se opravdu našel

O Stanislavu Mrázkovi už jste letos mohli několikrát slyšet. Kromě třináctileté praxe jako řídící letového provozu zároveň vykonává i funkci prezidenta českého sdružení řídících letového provozu CZATCA. Jeho spolupracovníci o něm říkají, že je to člověk, který je schopen se za svou profesi postavit za všech okolností. Ať už je ohrožena její budoucnost nebo zpochybňována její vysoká profesionalita. Považují si ho i díky jeho odpovědnému přístupu k jakékoliv problematice a loajálnímu jednání vůči ostatním. Položili jsme mu proto několik otázek, abychom se dozvěděli něco o jeho osobnosti, ale také o názorech na aktuálně běžící projekty. V prvním díle rozhovoru se budeme věnovat mimo jiné sektorizaci ACC.

Stando, prozraďte mi, jste optimista nebo pesimista?

Řekl bych, že jsem poučený optimista. Očekávám horší a jsem vždy mile překvapen.

Ptám se proto, že dnešní učitelé, alespoň ti středoškolští, nemají zrovna moc optimistické podmínky pro práci. Dnešní žáci nejsou rozhodně k profesorskému sboru tak uctiví, jako byli dříve, a navíc díky internetu a informacím, které z něj čerpají, mohou profesorovi během výuky připravit dosti horké okamžiky. Vy jste chvilku také učil. Jak jste to vnímal?

Ano, vystudoval jsem kombinaci tělocvik a angličtina a v roce 1998 jsem nastoupil na gymnázium v Plzni, kde jsem pak učil i geografii. Chodíval jsem tam shodou okolností nejprve sám jako student, takže jsem se vrátil na svou alma mater. Učil jsem necelý rok, ale i přesto, že o nevhodném chování žáků čítám v novinách a slýchám od svojí mámy, která je učitelka, takové zkušenosti sám nemám. Bylo to pro mě hezké období. Přece jen, tenkrát ještě internet nebyl tak rozšířený.

A jak se z gymnazijního učitele stane řídící letového provozu?

Váže se k tomu zajímavá historie. Když jsem skončil pedagogickou fakultu, jeli jsme to oslavit a při cestě domů se můj kamarád, který pracoval na letišti v Praze, rozpovídal o jednom svém dalším kamarádovi, což byl Honza Král, zvaný Opičák, jeden z našich dnes už bývalých kolegů z oblasti. A jak jsme tak řešili, co vlastně půjdeme dělat za profesi, kamarád mi říká, že to půjde zkusit jako řídící letového provozu. Že ti pracují na dvanáctihodinové směny a on tím pádem bude mít čas i na svoje koníčky. Moc rád totiž fotografoval a jezdil na různé soutěže; dneska už je z něj dokonce fotograf profesionál. A to bylo poprvé, kdy jsem se dozvěděl, že něco takového může dělat i obyčejný člověk z ulice, že to nemusí být nějaký plukovník, kterého doporučil sám generál. A docela mě to zaujalo, ale protože tehdy nebyly tak snadno dostupné zdroje informací jako dnes, trvalo mi docela dlouho, než jsem vůbec zjistil nějaké telefonní číslo. Pak jsem zavolal tehdy ještě do budovy na Smetanově nábřeží a hned jsem natrefil na paní Novákovou, o které si mimochodem myslím, že ta, i kdyby dělala personalistku v pekle, tak tam všichni budou chtít jít. Dohodli jsme se spolu, že i když už právě začalo jedno výběrové řízení do kurzu, zkusím to zvládnout. Jenže zároveň na tom plzeňském gymnáziu onemocněla dlouhodobě kolegyně, která učila tělesnou výchovu, a oni potřebovali tělocvikáře. Nastoupil jsem tedy tam a zároveň skládal přijímací pohovory a testy na řlp. Nakonec, když to vypadalo, že jsem v kurzu uspěl, mi plzeňská škola vyšla vstříc a učil jsem do posledního března, od 1. dubna jsem už nastoupil sem.

Takže se vlastně jednalo o úplnou náhodu, a nikoliv váš dlouhodobý životní cíl. Vzpomínáte si na váš první den naostro zde v ŘLP? Měl jste strach?

Strach určitě ne, pravda je, že za mého mládí, když jsem nastupoval, jsem byl výrazně drzejší, ale i přesto jsem cítil respekt a byl jsem opravdu šťastný. Ta práce mě bavila a baví mě doteď, myslím, že jsem se v ní opravdu našel.

Je něco, co byste na své práci chtěl změnit?

Spoustu věcí. ☺ Konkrétně teď bych si ale přál, abychom co nejrychleji dosáhli toho, že nová sektorizace ACC začne fungovat alespoň trochu podobně jako ta stará.

To je dobře, že zrovna tento pojem zmiňujete. Mohl byste ho pro naše čtenáře trochu osvětlit?

Sektorizace neboli rozdělení na jednotlivé sektory znamená, že náš vzdušný prostor je rozdělen na určitý počet dílů tak, aby bylo možné bez potíží navigovat všechna letadla, která chtějí naším vzdušným prostorem proletět. Kdyby to byl jen jeden celý kus nebe nad námi, tak by to jeden řídící spolu se svým kolegou, který mu plánuje, nemohl zvládnout. Proto je nutné rozdělení na rozumné kousky, které i v největším náporu provozu zajistí, aby nikdo nebyl přetížený a aby se každý pokud možno dostal tam, kam potřebuje. Sektory mají svá pojmenování, většinou podle zeměpisné polohy, a mají své horizontální i vertikální hranice. Původní sektorizace, která tady fungovala léta, měla spoustu nevýhod, na druhou stranu měla také jednu nespornou výhodu především pro naše zákazníky, jednotlivé sektory se totiž mezi sebou daly téměř libovolně kombinovat. Vždy bylo možné nastavit prostor tak, aby se všechna letadla vešla a proletěla zrovna tou požadovanou částí, a když zase chtěla z jiné strany, tak jsme to změnili a ono to fungovalo dál. To sebou neslo kromě výhod pro naše zákazníky také výborné provozní výsledky, které jsme mohli prezentovat, ale na druhou stranu to pro řídící bylo poměrně nepříjemné. Během desetihodinové směny se jim třeba mnohokrát změnily podmínky, ve kterých pracovali, a někdy museli přejít i na jiný sektor. Kolegové se proto pokusili vymyslet sektorizaci novou, do jisté míry úspěšně, která by tyto vznikající nepříjemnosti eliminovala. Což se sice povedlo, takže těch možností a kombinací je výrazně méně, a tím je samozřejmě i méně změn pro řídící, na druhou stranu to ale znamená, že na stejný počet letadel najednou musí být podstatně víc řídících, což je nevýhodné. A druhá, pro nás poměrně překvapivá zkušenost, o které si myslím, že by se z ní mohl leckdo do budoucna poučit i mimo české ŘLP, je, že změnit horizontální hranice je pro lidský mozek daleko jednodušší než změnit ty vertikální, u kterých tu čáru vlastně nevidíme. Ukazuje se tedy, že sektorizace primárně založená na vertikálním dělení sektorů přináší problémy. Tohle může být ale i jen nezvyk. Jako závažnější chápu rozpor mezi počtem letadel a počtem řídících.

Napadá mě, že určité potíže s sebou nese i další projekt, a to jsou elektronické stripy…

Ano, jedná se tu o elektronické stripy na věži. My na oblasti už máme úplně jiný systém práce, už od přechodu do IATCC jsme s papírovými stripy nepracovali, ale kolegové na APP a na věži donedávna papírové stripy měli z určitých svých důvodů, které si dokázali obhájit. Teď ale zřejmě přišel čas, kdy se to stalo neúnosné, nebo se i jim samotným zdálo, že elektronika by byla výhodnější. Pravda je, že ten projekt – podobně jako nová sektorizace a pravděpodobně i z podobných příčin – nedopadl úplně optimálně. Ve výsledku to totiž neumožňuje věžnímu řídícímu pracovat tak, jak by měl, a plnit to, co má v zásadě za povinnost. Takže nastává otázka, jestli ty povinnosti stanovené ve směrnicích a předpisech nejsou přežitek a neměly by se změnit, případně vypustit, a nebo jestli bude muset dojít k úpravě stripů. Zatím, což mě osobně přijde logické, se jde cestou úpravy toho systému.

Dokončení v příštím čísle zpravodaje.

text a foto nwt

vizitka
Stanislava Mrázka

narozen: *24. 10. 1974*
rodina: *ženatý, jeden syn*
vzdělání: *VŠ – Pedagogická fakulta*
volný čas dělím mezi: *aktivní sport, cestování a geocaching*
vždy se rád podívám na: *Nástrahy velkoměsta*
vždy si rád přečtu knihu: *Jak jsem vyhrál válku*
vždy si rád poslechnu: *ACDC*
co si často říkám: *Život je prima.*
jako malý jsem chtěl být: *námořníkem*