

Výcvik řídicích letového provozu v Ostravě

Když jsem před více než dvaceti lety nastupoval k našemu podniku jako uchazeč o práci na APP/TWR Ostrava/Mošnov, bylo vše trochu jiné, než jak to znají uchazeči o tuto profesi dnes. Úvodní pohovor jsem absolvoval na „Nábřeží“, pak byla zkouška z angličtiny a dvoudenní ŮLZ. Ze tří uchazečů jsem byl ten nešťastnější já. Devítiměsíční základní kurz jsem absolvoval samozřejmě v Praze. Byl jsem v tu dobu už ženatý a měl osmnáctiměsíčního syna. Každý pátek jsem spěchal na vlak domů a v neděli v noci cestoval zpět do Prahy. Uteklo to jako voda. Nebylo to jednoduché, ale od začátku mě to bavilo a dělal jsem vše pro to, abych uspěl. Kluci z pražské APP nám nedali nic zadarmo, dnes jsem jim za to vděčný. Cvičil jsem rád. Po základním kurzu jsme všichni absolvovali zkoušku na ŮCL a výcvik na stanovišti mohl začít. Cvičilo se ve stísněných podmínkách na věži, ale pod vedením zkušených starších kolegů to šlo jako po másle. Moc jsem si přál vše dokončit úspěšně a dával jsem do toho vše. Mí instruktoři se mi na druhou stranu snažili předat všechny zkušenosti a chtěli, abych absolvoval. Za půl roku jsem úspěšně složil zkoušku na TWR a procedurál. V porovnání se současnými podmínkami jsme výcvik dělali víc „na koleně“, ale v dobrém slova smyslu. S radarovou kvalifikací jsem musel čekat, až ji úspěšně získají mí starší kolegové. Absolvoval jsem několik simulátorů, pak

na pár měsíců do „živého“, před zkouškou ještě pár simulátorů a po dvou letech od nástupu bylo „hotovo“. Hotovo? Ne, tím to po pravdě vlastně začalo.

Doba byla jiná, podmínky jiné, počítače v plenkách. Nevím, jestli se mnou budou všichni souhlasit, ale myslím si, že to bylo víc o lidech, o „srdcařích“.

V současné době procházejí uchazeči velmi náročným výběrovým řízením, které je navíc neustále zdokonalováno. Po výběru jsou ti úspěšní zařazeni do výcviku.

Výcvik je podobně rozdělený jako v minulosti, jen se jednotlivé části jinak nazývají, vše je „papírově“ vzorně zdokumentováno. Máme výcvikové plány, skvělé simulátory, vynikající podmínky, ve finále je to ovšem znovu všechno na lidech – na žácích a instruktorech.

Nyní už budu psát jen o ostravském výcviku. Tato část po základním výcviku v Praze se nazývá místní výcvik. Nový adept nejdříve absoluuje teoretickou část, která trvá přibližně dva měsíce podle možností stanoviště. Je organizována převážně jako samostudium na stanovišti doplněné konzultacemi s instruktory a zakončená teoretickým přezkoušením. Následuje část praktická, která probíhá jak na 3D simulátoru v Praze, tak na místním simulátoru. Přechodová fáze se skládá z deseti věžových, deseti radarových a pěti procedurálních cvičení. Po ab-

solvování zkoušky žák pokračuje předprovozním výcvikem, ve kterém musí absolvovat nejméně 24 věžových, 24 radarových a 10 procedurálních cvičení. Po zhruba pěti až šesti měsících je tato praktická část na simulátoru opět zakončena zkouškou. Po úspěšném absolvování čeká žáka a provozní instruktory nejdůležitější fáze – provozní výcvik, tedy „na živo“. Zde je to hodně o vzájemné důvěře, zde se ukazuje kvalita předchozího výcviku. Fáze provozního výcviku trvá přibližně půl roku a po úspěšném absolvování se může do té doby žák těšit z licence řídicího letového provozu.

Vše to zní skvěle, ale skrývá se za tím spousta práce jak žáků, tak všech instruktorů. Cesta je to zpravidla trnitá, ale odměna je sladká. Spočívá v krásné práci, od které se neutíká.

A závěr? Je to jednoduché. Stačí mít vynikající kolektiv, výbornou partu lidí, kteří drží pospolu. Stačí mít skvělé instruktory, kteří chtějí žáky dobře vycvičit, předat jim vše, co je tato profese naučila. Samozřejmě zde musí být pokorní žáci, kteří jim naslouchají a chtějí tuto profesi od srdce dělat. Zájem všech je společný a jmenuje se kvalitně vycvičený nový řídicí letového provozu. Bez tohoto řádně fungujícího týmu to prostě nejde. Nevylučuji, že to může jít i jinak, ale taková je moje osobní zkušenost.

Zdeněk Proske, VLPS LKMT