



<< Sídlo Řízení letového provozu (na snímku) v Jenčíně u Prahy slouží v plném provozu od roku 2007. Foto archiv ŘLP

České nebe řízené ze země

Stojíme s kolegou fotografem na takzvané návštěvnické galerii, odkud přes zvukotěsné sklo pozorujeme dění pod námi. V rozlehlém sále dohlíží několik desítek lidí na pohyb letadel nad Českem. Mám rád reportáže, při kterých můžu se zpodobanými mluvit při práci. To však v Řízení letového provozu v Jenčíně u Prahy z vážných důvodů nejde.

>> Jiří Sotona

Řídicí sice pracují na zemi, mají však velký podíl na tom, že je doprava vzdušnou cestou v Česku bezpečná. I drobné vyrušení by jim tenhle úkol, jenž nedovoluje chyby, mohlo zhatit. Sál řízení letového provozu připomíná na první pohled potměšlou hernu s několika řadami výherních automatů. Při bližším pohledu se však ukáže, že to nejsou stroje pro zábavu, nýbrž pospojované stoly s počítači a velkými obrazovkami. Místní osazenstvo je na rozdíl od gamblerů rozčilujících se, že se jim hra nedaří, zcela klidné. Ani jejich obrazovky nesvítí a neblíkají, naopak jsou monotónně tmavé. Vystupuje z nich jen obrys České republiky, protkaný změtí čar a drobnými, pomalu se pohybuujícími značkami. Ve skutečnosti to

Procházíme letové plány a snažíme se žákům navodit situace, které se skutečně staly a byly něčím nepříjemné.
Martin Kříklan,
vedoucí simulátoru

jsou trajektorie letadel a kódy, které každý let identifikují.

Pracovníci občas vzhlednou k prosklené galerii ve stylu „kdo si nás to zase přišel prohlédnout“, ale jinak mívají jejich zrak pouze na obrazovky. Tlumena světla a třeba i vyhřívané desky stolů slouží

k vytvoření ideálních podmínek, aby je nic nerušilo od toho, co je náplní jejich nikdy nekončící práce – sledování vzdušného prostoru nad Českem, komunikace s piloty letadel, hlídání jejich bezpečných rozstupů, jak zní přesný termín, a navádění na přistání.

„Moc je nefotíte, nemají to rádi,“ poprosí mluvčí Řízení letového provozu (ŘLP) Richard Klíma. Nejde jen o to, že by je fotoaparát (samozřejmě s vypnutým bleskem) mohl vyvést z koncentrace, ale i o to, že místní pracovníci jsou od přírody plachší a obezřetní, pokud jde o publicitu.

Stres? Ne vždycky

Částečně za to může závist. Státní podnik Řízení letového provozu platy obecně nekomentuje, nikdo ale nevyvrací „povídáčky“, že mzdy řídicích



<< Pohyb nad Českem s výjimkou letišť a okolí se řídí z tohoto sálu. Foto Právo – Jan Handrejch (6)

>> Žáci trénují na simulátoru, který se takřka neliší od zařízení profesionálů.



jsou v rámci Česka nadstandardní, nad 100 000 korun měsíčně. Ještě před dočtením článku ale jste už znáte, že zadarmo tyhle peníze nejsou.

V souvislosti s řídicími (tolerují i výraz dispenčeri, ale nikoli navigátoři) se často skloňuje slovo stres. Každý z nás asi tuší, jak na tom s psychickou odolností je a zda by tuhle práci vůbec mohl vykonávat. Ostatně i v aktuálním náborovém inzerátu podniku stojí, že hledají někoho, kdo je „odolný vůči permanentní stresové zátěži“.

Ačkoli to běžného smrtelníka může zastrašit, takoví jedinci zjevně existují. V ŘLP pracuje skoro 1000 zaměstnanců, z toho dispenčeri tvoří přibližně čtvrtinu. Kvůli přirozené fluktuaci i stoupajícímu provozu nad Českem jsou posily potřeba prakticky neustále.

„Lidi často říkají: Jo, řídicí, kdepak, to je stresová práce, na to nemám,“ hovoří z vlastní zkušenosti

dvaačtyřicetiletý Juraj Stolár, jenž v ŘLP pracuje už 18 let, a to nejen jako řídicí, ale i jako vedoucí oddělení IFR (*letů, které se řídí údaji přístrojů – pozn. red.*). Rozhovor si s ním domluvil během pauzy mezi směnami. „Může to být stresové, někdy je to záprah, ale ne pořád. Často především v zimě v odpoledních hodinách, když není provoz tak velký, vidíte na pracovišti lidi, kteří sice sedí v křesle a sledují monitor, ale povídají si spolu, protože jim to provozní situace umožňuje.“

Číšník i krupier

I přes pověst psychicky náročné profese je o ni ze strany nových adeptů slušný zájem. „Když otevíráme kurz pro 20 lidí, přihlásí se jich třeba 500. Náročným sítlem ale projdou skutečně jen ti nejlepší. Je však otázka, kolik z těch dvaceti nakonec získá



>> „Nábor probíhá neustále,“ láká zájemce mluvčí ŘLP Richard Klíma.

ká licenci, protože i v kurzu bývá jistá „úmrtnost“,“ připouští Richard Klíma.

ŘLP nevyžaduje tituly z vysokých škol nebo odborné certifikáty, dokonce nemusíte být ani fanouškem letectví. „Zaujal mě román Arthura Hailleyho *Letiště*, rád jsem se podíval na letadla, ale tím moje znalost skončila,“ přiznává Juraj Stolár, jehož otec sice pracoval na nedalekém Letišti Václava Havla Praha, syna však od práce v ŘLP právě kvůli stresu spíše odrazoval.

Zásadním požadavkem na uchazeče zůstává výborná angličtina, protože ta vládne mezinárodní letecké dopravě. Už po jejím přezkoušení řady uchazečů notně prořídnu. Další vyřadí psychologické či zdravotní testy.

Dnes mívají noví rekruiti do ŘLP obvykle po střední či vysoké škole, ovšem není neobvyklé, když si sem najdou cestu až v dospělosti z jiného povolání. Ostatně sám Juraj Stolár je vystudovaný fyzioterapeut. „Máme tu učitele, hasiče, číšníka, lidi od dráhy, geologa, byl tu i filharmonik, antropolog, krupier nebo policista,“ doplňuje se ve výčtu s Richardem Klímou. Je třeba podotknout, že ženy už oproti minulosti nejsou mezi nimi výjimkou a prosazují se i na vedoucích místech.

S instruktorem za zády

Cestující by asi poněkud rozrušilo, kdyby jim v letadle hlásili: *Dnes nás na přistání navádí bývalý číšník*, ale takové obavy by byly zbytečné. Přípravný kurz s průběžnými zkouškami je totiž mimořádně dlouhý a důkladný. Začíná devítiměsíčním výcvikem v letecké škole, která sídlí v areálu starého letiště v Praze-Ruzyni. Tam žáci projdou teoretickou přípravou a na tamním simulátoru se naučí zvládat základní techniky řízení letového provozu. Pokračuje se na konkrétních stanovištích v Jenčíně nebo na letištích, kde simulátory věrně ko-

přijíjí zařízení profesionálů. To žákům zabere další půl až tři čtvrtě roku.

Martin Kříkkan, vedoucí simulátoru v Jenči, vysvětluje, že hned vedle zařízení se nachází místnost, kde se v rámci výuky střídají „falešní“ piloti. „Jsou to takzvaní pseudopiloti – specialisté, kteří sedí u počítačů a „hrají“ žákům skutečné piloty.“ Výuku jim bez zlého úmyslu mohou ztížit, například nepřesně provedeným manévrem. Ale nejen tím. „Někteří umějí dokonale imitovat francouzský nebo německý přízvuk zahraničních pilotů. Vytvořili jsme i jemný šum při komunikaci, takže vyslání není úplně čisté. Vyzobáváme případy z reálného provozu. Procházíme letové plány a snažíme se žákům navodit situace, které se skutečně staly a byly něčím nepříjemné či nestandardní,“ vykládá Martin Kříkkan a za příklad mimořádnosti dává porouchaný motor, infarkt cestujícího nebo rodící ženu na palubě.

Někdy si kvůli oblačnosti letadlo zaletí třeba sto mil a ocitne se v sousedním státě, který s ním původně ani nepočítal.

Juraj Stolár, řídicí

Závěrečná fáze výcviku se už odehrává na provozním sále a obnáší minimálně 510 předepsaných hodin v takzvaném ostrém provozu. „Mají za zády instruktora, který jejich práci sleduje, může poradit, ale také kdykoli zasáhnout. Žáci už ale hovoří s piloty skutečných letadel a provádějí koordinace reálného provozu,“ říká vedoucí. Teprve po dvou až dvou a půl roce jsou připraveni převzít nemalou zodpovědnost a dohlížet na kus nebe nad Českem.

Letadla neustále pod dohledem

Sídlo ŘLP a jeho okolí sice skýtá krásný výhled na letadla přistávající na Ruzyni, ovšem její blízkost není pro řídicí důležitá. Teoreticky by mohli na letecký ruch dohlížet odkudkoli. Řízení letového provozu jakožto služba se dělí na tři části – oblastní, přibližovací a letištní. Jednotliví dispečerů si letadlo „předávají“ podle toho, kde se zrovna nachází. Oblastní služba řízení je největší a pokrývá celou Českou republiku s výjimkou letišť a jejich okolí.

„Když letadlo začne klesat na přistání, dostane se do vzdušného prostoru, kterému se říká koncová řízená oblast. Tam si ho přebere přibližovací služba řízení. Když se dostane do osy přistání a má vizuální kontakt s letištem, ohlásí se věži, ta ho přebere a zajistí terminální fázi letu – přistání, pohyb po letištní ploše, zastavení na stojánce. A stejně to funguje i při vzletu,“ popisuje Richard Klíma.

Oblastní služba kompletně sídlí v Jenči, z přibližovací potom jen ta pražská, ostatní na konkré-

ních letištích. ŘLP působí na čtyřech – kromě Ruzyně také v Brně, Ostravě a Karlových Varech. Na ostatních významných letištích typu Pardubic, Čáslavi nebo Náměšti nad Oslavou zajišťuje přibližovací a letištní službu armáda.

Každý oblastní řídicí má na starost zjednodušeně řečeno kus nebe ohraničený jak horizontálně, tak vertikálně. Hlídá a kontroluje všechno, co mu do něj vletí, i kdyby se zdánlivě nic nenormálního nedělo.

Pořád se něco děje

„Komunikace se musí navázat vždycky. Ohlašují se piloti, ne my. Potvrdíme jim identifikaci, a pokud všechno probíhá, jak má, další komunikace proběhne, až když ho přebere následující stanoviště,“ vysvětluje Juraj Stolár.

Český vzdušný prostor protne průměrně 2500 letadel denně. Rekord nastal loni 16. července, kdy celkový počet dosáhl na 3186. „Shodou okolností ten den byly velké bouřky, přesto jsme náročný provoz zvládli,“ podotýká Juraj Stolár a laik si v tu chvíli jen představí, jak se asi dispečerů museli zapotit.

Hlídní a korigování rozstupů je docela běžná věc, protože ne vždycky může letadlo dodržet svou naplánovanou trasu letu. „Nejčastějším důvodem ke změně kurzu je počasí, které významně ovlivňuje průběh letu, ať už je to turbulence, nebo význačná oblačnost, které se musí letadlo vyhýbat. Někdy si kvůli tomu zaletí třeba sto mil a ocitne se v sousedním státě, který s ním původně ani nepočítal,“ popisuje a dodává: „Co se týče počasí, nehrozí-li zmenšení bezpečného rozstupu od jiných letadel, snaží se každý z nás vyhovět. Ale i kdyby

povolení nevydal, za provedení letu je ve finále zodpovědný kapitán a ten by do bouřky nevletěl.“

Každé vychýlení letadla z původní trasy na sebe obvykle nabalí další nutná opatření u jiných letů, přesto musí řídicí zvládnout provoz tak, aby kapacita jeho sektoru nebyla co do počtu letadel překročena a zároveň aby stihl s piloty vše vykomunikovat. Výhodou je, že na každém stanovišti vždy slouží dva pracovníci, kteří mají úkoly přesně rozdělené.

Mimořádně v oblastním řízení se k sobě letadla nesmějí přiblížit horizontálně na méně než pět námořních mil, tedy necelých deset kilometrů. Vertikálně je pak musí od sebe dělit alespoň 300 metrů. To se nezdá být moc. Juraj Stolár zažil jako cestující, jak ho takto těsně „podletěl“ Boeing 747, když jeho letadlo vyčkávalo na přistání v Londýně. „Je to hodně blízko,“ uznává, ale zatímco jiní

možná trnuli hrůzou, on konstatuje: „Vypadalo to zajímavě.“

Stres jen doma s dětmi

Různé zvěsti kolují nejen o platech řídicích, ale také o jejich volnočasovém využití během pracovních přestávek. Délka směn se pohybuje od sedmi do jedenácti hodin, během denní služby po dvou hodinách vždy následuje šedesátminutová pauza. Strávit se dá různě. Už samo sídlo ŘLP v Jenči, které funguje v plném provozu od roku 2007, působí svou prosklenou vstupní halou plnou slunečního světla uklidňujícím dojmem. Zaměstnanci si můžou zacvičit v posilovně a kochat se přitom výhledem do parku, zahrát si squash, odpočinout si ve spacích boxech nebo se podívat na televizi. „Protože mám i vedoucí funkci, trávím volno vět-

šinou v kanceláři, ale snažím se občas si zacvičit nebo se natáhnout,“ říká Juraj Stolár, který měl v den rozhovoru dělenou službu, takzvaný šejdr. „Přijdu na šestou, pracuju do jedenácti, pak mám několik hodin pauzu, přijdu znovu na večerní špičku v 17 hodin a budu tady do 22 hodin večer.“

Odpočine si a zároveň se vybije i o víkendech, kdy se může věnovat fotbalu a futsalu, které hraje závodně. A v pondělí do práce opět s čistou hlavou. Vzhledem k tomu, že tuto profesi dělá už 18 let, o psychické odolnosti asi v jeho případě nemá cenu pochybovat.

Dokáže ho vůbec něco vystresovat alespoň v soukromí? „Ano, když se učím s dětmi do školy,“ neváhá otec tří potomků s odpovědí. „Když dítě nepřijímá moje instrukce tak, jak bych si představoval, a je mezi námi chyba v komunikaci, tak mě to stresuje,“ směje se. ■



>> Vedoucím simulátoru v Jenči je Martin Kříkkan. Nováčci u něj stráví minimálně půl roku.



>> Zkušený řídicí Juraj Stolár se v práci vystresovat nenechá. To spíše doma s dětmi...

Vývoj provozu v českém vzdušném prostoru

Rok	Počet pohybů (přeletů, vzletů a přistání)
1993	154 233
2000	326 575
2010	683 078
2017	853 420

Český vzdušný prostor v roce 2017

Počet pohybů (přeletů, vzletů a přistání)	
Nejsilnější provoz za jeden měsíc (červenec)	90 005
Nejsilnější provoz za jeden den (16. 7.)	3186
Celkový provoz (Praha-Ruzyně, Brno, Ostrava, Karlovy Vary)	226 888

PR77245



>> Povinná pauza se dá strávit různě – například v posilovně.

Týý je!!

Vozíme vaše příběhy

Jsme součástí vašich životů. Každý den s vámi prožijeme tisíce příběhů. Každý den pro vás vypravíme tisíce vlaků. Bez vás by naše práce nedávala smysl. Jsme tu pro každého. Jsme tu pro vás.

www.cd.cz