

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2013



Řízení letového provozu
Česká republika

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 140

ČERVEN

Just Culture v ŘLP (str. 3)

Rozhovor s Milanem Johnem (str. 3)

Projekt CIV - MIL integrace (str. 7 - 8)



*České aerolinie rozšířily flotilu o první dálkový airbus A330-300
foto Jan Mikyna DPRO*

29. 4. 2013, 9:52, Smetanovo nábřeží 4 (str. 5)

Aktuální zprávy z Oddělení projektového managementu DPLR

Elektronické stripy na TWR Praha

V sobotu 25. května byl na TWR Praha zprovozněn systém elektronických letových proužků EFS. Jedná se o elektronickou prezentaci vybraných dat letových plánů a plně nahrazení papírového prostředí na TWR. Adaptace na zcela nový nástroj s sebou sice



může přinášet mírné obtíže, je to však první vývojový stupeň k dalším připravovaným změnám na stanovišti TWR, jako např. DCL (odletové povolení pomocí datalinku), ASN (Advanced Safety Nets neboli zlepšení výstražných funkcí o kontrolu vydaných povolení), automatické zhasínání stoppříček a příprava pro jednotné vybavení všech pracovišť TWR. Systém také poskytuje data pro plánovací nástroje a data pro statistické účely.

Jan Kubiček DPLR/SRPI/OPM

Nové primární radary RL – 2000

Na doplnění radarové infrastruktury byly zakoupeny dva primární radary RL-2000 od české firmy ELDIS Pardubice, s. r. o., která po delší přestávce pokračuje ve vývoji a výrobě radarů po bývalém podniku TESLA. Radary jsou instalované na letišti v Ostravě a v Brně a spolu s primárním radarem v Praze a na kopci Auersberg v SRN vytvoří souvislé pokrytí celé republiky pro ACC a současně i vylepší podmínky pro přehled o provozu v TMA Brno a Ostrava. Dosah radaru RL - 2000 je 80NM s pravděpodobností detekce lepší než 90 % pro cíle s odraznou plochou 1 až 2 m² (Cesna 560XL) nejméně do FL460. Výstupní data z obou RL - 2000 jsou určena k integraci s daty všech ostatních radarů do souhrnné polohové zprávy zobrazované na ACC i na všech APP.

Ivan Uhlíř DPLR/SRPI/OPM



Evidenční listy důchodového pojištění 2012

Ve mzdové účtárně jsou připravené Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2012. Dostavte se k jejich podpisu a převzetí kopie pro vaši potřebu **nejpozději do 30. června 2013**. Zaměstnankyně MÚ jsou k dispozici v pracovní dny 7.30 – 11.00 a 12.30 – 14.00 v objektu IATCC Jeneč, 2. n. p., dveře číslo 104 a 105.

DPERFIN/PAM

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V červnu 2013 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p.:

Jakub Hocek, Ing., zástupce vedoucího NAVCOM, DPRO/ATMS/NAVCOM **15 let**
Marcela Šomková, metodický pracovník, DPLR/OPVZ **15 let**
David Pichl, Mgr., instruktor LŠ, DPLR/SLŠ/OVLNS **20 let**
Lucie Francová, KTP II, DPRO/SPLS/ARO **25 let**
Karel Tábořský, řídící odbavovací plochy, DPRO/SPLS/SMC **30 let**
Jiří Štěpánek, instruktor simulátoru, DPRO/OS **35 let**
Ivana Brožková, samostatný referent, DRSL/SEC **35 let**

Všem jubilantům blahopřejeme!
redakce

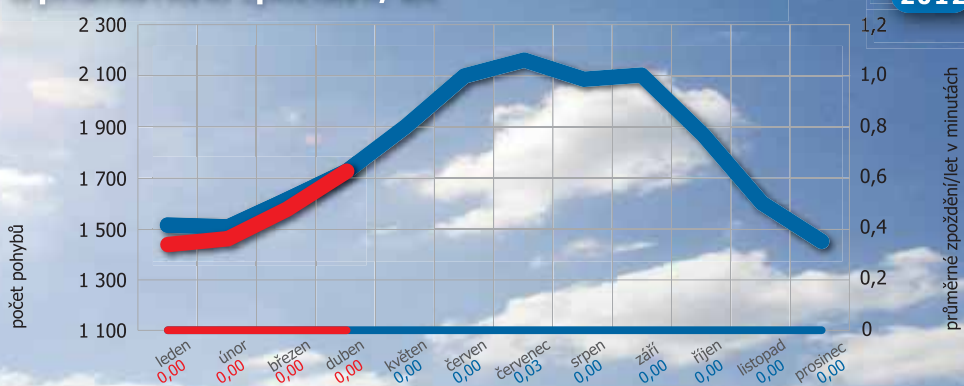
Statistiky provozu

duben 2013/2012

Letiště Václava Havla Praha: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



FIR Praha: Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Počet pohybů na letištích – Česká republika

Počet pohybů na letištišti – Česká republika												
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	
duben	10 837	10 605	-2,1	2 886	3 033	5,1	1 156	999	-13,6	657	734	11,7

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu v %

Průměrné zpoždění na let v min.

	2012	2013	2012/13	2012	2013
duben	52 350	51 942	-0,8	0,00	0,00

Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha
DUBEN 2012/2013

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

10 837 10 605

nejvyšší počet/den

(20. 4.) (26. 4.)

437 412

nejvyšší počet/hod.

(10. 4.) (26. 4.)

35 39

Počet pohybů ve FIR Praha
DUBEN 2012/2013 (IFR)

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

52 350 51 942

nejvyšší počet/den

(27. 4.) (28. 4.)

1 954 1 905

nejvyšší počet/hod.

(27. 4., 29. 4.) (14. 4.)

141 139

Starý se necítím, ale je čas uvolnit místo mladším

Můj původní cíl popovídat si s Milanem Johnem o jeho dlouhé pracovní kariéře a vyzvat ho, aby se s námi podělil o své zkušenosti, vzal za své hned v úvodu, když jsme zjistili, že nás oba baví cestování. Místo odpovídání na otázky, které jsem si pečlivě předem přichystala, jsme první hodinku strávili jen vzájemným trumfováním našich cestovatelských zážitků. Přinášíme vám tak inspirativní vyprávění dlouholetého řídícího letového provozu, který kromě letadel zvládá ve svém volném čase i spoustu dalších aktivit. Povídání to bylo upřímné a otevřené, nutno přiznat, že jsme se do tklí i kontroverznějších témat, ale to je přeci na rozhovorech to nejzajímavější, byť se odpovědi zpovídáního nemusí vždy každému líbit.

Při úvodním dotazu do naší „vizitky“ jste zmínil, že cestování byste tam napsal i trikrát za sebou. Kam jste se podíval nejdále?

Cestování mě až do dneška velmi baví. S mojí ženou jsme se podívali hodně po světě, nejdále třeba v Mexiku v Acapulcu, to ještě v době, kdy na nás Lufthansa byla hodná a dávala nám letenky. Před dvěma lety jsme zase cestovali po Bali. Dovolená byla nádherná, ale lidé tam mají jiné složení krve a natolik odlišný způsob života, že to hlavně moje paní vnímala velmi citlivě. Od té doby už do východní Asie nemůžu, takže do budoucna to vidím spíše na Karibik.

Včera jsem shodou okolností viděla hodinový dokument o Bali z cyklu Kamera na cestách a překvapilo mě, nakolik ovlivňuje vsudypřítomné hinduistické náboženství každý den v životě místních obyvatel.

Ano, to je pravda, ale musí se dodat, že je to velmi nenásilnou formou, přirozeně to vyplývá z jejich přístupu k životu. Tamní lidé jsou velmi milí a silně na nás zapůsobili mír a spokojenost, které z nich vyzařují.

Kdysi jsme byli i v Thajsku, nejprve pár dní v Bangkoku a pak jsme zamířili na ostrovy ležící jižně. Tam to bylo senzační, to totiž ještě není Amerika. Moc se nám líbily dřevěné restaurace na pobřeží, které byly rozšířené i v celé Indonésii, a vzpomínám si také na vynikající jídlo. To vám tady u nás nikde takto neudělají. Teď míříme na Sicílii, tak doufám, že budu mít štěstí a uvidím Etnu alespoň mírně v akci. Hodně jsem zvědavý také na Palermo a místní každodenní cvrkot v ulicích. Sedneme si do nějaké kavárničky a budeme pozorovat mafiány. Ne že bych je přímo vyhledával, ale zvědavý jsem... jak tam jen sedí se sklenicí vína a nic nedělají. V září pak plánujeme ještě Krétu. Byl jsem třeba i v Turecku u oblasti Side, to bylo ovšem v hotelu all inclusive, a to není nic pro mě. Ráno jsem se proto nasnídal, v devět zmizel s půjčeným autem a nevrátil se dřív než před pátou hodinou odpolední.

Když to jde, snažím se na cestách strávit vždycky alespoň jeden den u letiště a zaznamenat dění na fotoaparát a kameru.

Musím říci, že to mám podobně, zajímá mě hlavně ten obyčejný život v ulicích, moc nechodím třeba do muzeí. Ráda sleduji, kdo jde po ulici, co tam dělá, s kým si povídá a co má na sobě.

To je přesně ono, běžný život se vším, co k tomu patří. My jsme třeba takhle obdivovali starou Havanu, když jsme jeli v sedmdesátém devátém na Kubu – a že je to trochu omšelé? Však ony se zase finance na obnovu najdou. A lidé tam opět byli neuvěřitelně příjemní. Já bych takhle jezdil pořád, ale paní už nechce hlavně ty cesty daleko – třeba jižní Amerika, Chile, Argentina. Musel bych sám. Byl jsem se pětkrát podívat v Americe, hlavně kvůli přírodě, města mě nezajímala, navštívili jsme i továrnu Boeingu. Se synem jsme procestovali Floridu, Kali-

fornii i Texas. Půjčili jsme si auto – mustanga a projeli jsme trasu od Settle až dolů po Monterey a bezkonkurenčně nejhezčí byly národní parky.

Opřít se v USA bych si nechala i podrobně vyprávět, ale přeci jen mě zajímají i vaše pracovní zážitky.

Já jsem vždycky říkal, že celý život vlastně nepracuju, že to mám jako koníčka. Byly doby, kdy člověk přišel do práce a neměl v hlavě nic, tam se věnoval tomu, co ho bavilo a při troše štěstí, když neměl žádné maláry, odešel z práce a měl zas v hlavě čisto.

Vzpomínám také na časy, kdy jsme existovali všichni spolu a nebylo rozdělení budovy na administrativu a provoz. Všichni jsme se znali a mohla jste si popovídat s kýmkoliv na chodbě. Dneska přijdu do jídelny a 80 procent lidí tam vůbec neznám. Navíc je bohužel taková doba, kdy lidé rádi piší hlášení. Jakmile je tu taková možnost, tedy kupříkladu se dotýčný chová neurvale, lidé se hned chopí příležitosti a napíší o tom výš. Já jsem zastáncem toho, aby se všechno vyřešilo lidsky – stačí si kolegu zavolat a vysvětlit si to s ním osobně, není potřeba nic zapisovat. Mámi i dřívější zkušenosti, že když se napsala taková hlášení, ve výsledku se to obrátilo proti vám. Na druhou stranu, někdy je to nutné, když dotýčný udělá zásadní chybu, nebo naopak nastane situace, kterou nelze bezprostředně s druhým člověkem vyřešit, jelikož ani nevíte, koho se přesně týká, tak to se pak nedá nic jiného dělat.

Ted jste zmínil téma, které je v ŘLP velmi aktuální. Rozjela se kampaň Just Culture, tedy systému podávání informací o událostech v leteckém provozu, kdy je zaručeno, že v případě přijatelného chování daného zaměstnance, ho nečeká postih. Jak se na to díváte?

Ještě úplně přesně nevím, o co jde, ale pokud by to měl být systém anonymního hlášení, aniž by se z toho dělaly závěry, pak je to k ničemu. Pokud chcete znát můj názor, tak já s tím nesouhlasím. Pro toho dotýčného je už sama o sobě dost velká škola to, že chybu udělal, a ze zkušeností vím, že právě z toho se poučí nejlépe. **Jaké jsou dnes vztahy mezi řidičím?**

Já osobně jsem neměl nikdy problémy, za celý kariérní život, což je více než 48 let včetně 26 měsíců vojny, jsem se pohádal dohromady dvakrát.

Jaké je srovnání výcviku řlp dnes a v letech 67 – 69, kdy jste ho absolvoval vy?

To je úplně něco jiného, to se ani srovnat nedá. Nás hned od začátku posadili k monitoru a hned jsme se museli snažit. Dneska se vymýšlí různé technické novinky, všechno ovládají počítače, ale aby se koukalo ven, na to už nezbyde čas, protože se pořád musí zadávat spousta dat. Já dneska mladým řidičím říkám, že to nebudou mít jednoduché. Že za deset, dvacet let už budou řízení kompletně provozovat počítače a oni na

to budou jen koukat.

Od řídícího letového provozu vedla vaše cesta dál, už pět let pracujete jako senior řlp. V čem je rozdíl?

Senior už aktivně neřídí. Jsme zodpovědní za delivery na věži, tzn. předávání letových povolení, vyřizování zpoždění nebo zadávání žádostí o nový slot. Řízení provozu na odbavovacích plochách a pojižďících drahách už je zodpovědnost pracoviště Ground. Aby se člověk mohl stát seniorem řlp, musí mít kromě zkušeností z pozice řlp i absolvované supervizorské zkoušky.

Jak se dají dneska vůbec mladí lidé nadechnout, aby vykonávali povolání řlp?

Když já jsem byl malý, tak mě táta pořád vodil na letiště. Začalo mě to přirozeně přitahovat a později jsem chodil už sám od Bílé Hory do naváděčky s fotákem. Mám z toho období ohromné množství negativů a diapositivů. Žalil jsem dobu, kdy typů letadel bylo daleko víc, dneska je to všechno moc jednotvárné. To byly vrtulové mašiny a ty voněly jinak, když nahodily motor. Syn se našťástí pohybuje v oboru, takže fotky i diapositivы i nadále zůstanou historickým rodinným pokladem. Myslím, že je potřeba vizuální kontakt s prostředím – líbílo se mi, jak postavili novou vyhlídku u Kněževse, to je pro malé kluky úplná fantazie. Jsou přímo u bodu dotyku a z nějakých 30 metrů vidí, jak se od letadla zakouří. Jedině takhle k tomu získají natolik pevný a silný vztah, aby si jednou vybrali třeba povolání řídícího.

Myslíte si, že práce řídícího může být zábavná?

Určitě. Třeba i tím, že si neustále povídáte s posádkami a takový vztah může být přínosem pro obě strany. Já i mí kolegové jsme si zvykli na frekvenci zdravít v rodné řeči, třeba i Finy, a ono to hned působí příjemněji.

Vzpomenete si, jak jste zdravil ve finštině?

Hyvää päivää je dobrý den a loučili jsme se Näkemiin, nashledanou. Ale turecky bych to už dnes nevěděl.

Cítím, že pro svou práci máte upřímné nadšení. Proč vlastně jdete do důchodu?

Popravdě myslím, že těch šest let navíc už bylo dost. Necítím se starý, ale už jsem uznal, že je asi čas uvolnit místo mladším. Někteří mí kolegové tu ještě zůstávají a budou se věnovat výcviku, ale pro mě tohle



vizitka MILANA JOHNA

narozen: 12. 3. 46

rodina: manželka, dcera a syn, tři vnučky a třibarevné morče Pegous

vzdělání: SVVŠ a půl roku ČVUT

volný čas: cestování, houbaření, fotografování

na co se rád podívám: na filmy od Zdeňka Svěráka

co si rád přečtu: faktografii

co si často říká: Když nejde o život, ...

čím jsem chtěl být jako malý: čímkoliv u letadel

není. Já se nikdy necítím jako učitel, že bych někoho poučoval, jak má co dělat.

Zajímalo by mě, jak vnímáte ženy řidičky?

Ve světě je bohužel takový trend, že se ženy neustále porovnávají s muži. Já si obecně myslím, že ženy by povolání řlp vykonávat neměly, protože když pak mají děti, měly by se věnovat především rodině a neplatit si chůvu jen proto, aby nástup zpět do práce měly jednodušší. Kromě toho, ať si to přiznají nebo ne, je to povolání plné nervů a stresu. Jsou tu ale ženy řidičky, které i aktivně létají a ty jednoznačně vztah k takovému povolání mají. Každý by ale měl umět zhodnotit své možnosti a schopnosti sám za sebe.

Má práce řídícího vliv na rodinný život?

Určitě. Dneska to jde, ale dřív jsme dělali šestky a měl jsem kdysi všehovšudy tři dny v měsíci volno. Sloužil jsem třeba dvě noční a další den už jsem šel na šestku ráno, takže mně bylo doma řečeno, že soužití se mnou je jeden velký bordel. Já si ale splnil svůj životní sen.

text a foto nwt

Úspěch květinového dne v IATCC

V den, kdy jsme se v rámci Českého dne proti rakovině společně připojili k veřejné sbírce pořádané organizací Liga proti rakovině Praha, se podařilo vybrat celkem částku 7360 Kč.

Děkujeme všem zaměstnancům, kterým není boj proti této nemoci lhostejný. Pokud jste si kytičku nestihli zakoupit, a přesto byste chtěli pomoci, můžete poslat dárcovskou sms nebo přispět přímo na sbírkový účet až do 30. 9. 2013. Podrobné informace naleznete na stránkách www.denprotirakovine.cz.

Hana Masopustová, DPERFIN/CO

Objektiv



První celoevropská výstava vrtulníků v České republice byla výjimečná nejen svou velikostí, ale i zaměřením na vrtulníkovou techniku. Letiště Hradec Králové se ve dnech 9. - 11. května zaplnilo více než 20 000 návštěvníky, které sem i přes nepřízeň počasí nalákaly především sobotní dynamické ukázky zásahu vrtulníku při živelných katastrofách, hromadné autonehodě nebo při transportu raněných z nebezpečné oblasti. Mezi nejmenší obdivované zástupce patřil vrtulník Mosquito, mezi největší pak MI 171. Nebývalý zájem vyvolala také ukázka vrtulníku Cobra Red Bull AH1, který je nejpopulárnějším vojenským vrtulníkem na světě, nebo crash test Škody Rapid jako simulace pádu vozidla z mostu. Vůz putoval na zem z dvacetimetrové výšky, kam jej vynesl stroj AS 350 B3e. Finanční podporu této akci věnovalo i ŘLP ČR, s. p. **red**



Všechny příznivce balonového letání přilákala ve čtvrtek 16. května vernisáž výstavy Středočeského muzea v Roztokách u Prahy nazvaná přízračně Vzhůru k výšinám, která vznikla i za partnerské podpory našeho podniku. Při příležitosti 230. výročí prvního startu balonu s lidskou posádkou je zde ke zhlédnutí unikátní soubor dokumentů o nejzajímavějších okamžicích české vzduchoplavby od jejích prvních počátků až po současnost včetně několika původních exemplářů balonových košů. Všem vřele doporučujeme udělat si sem malý výlet, historie vzduchoplavby a balonového sportu totiž může být až překvapivě zajímavá! Velká výstavní síň je otevřena od středy do neděle 10 - 18 hodin, celá akce potrvá až do 28. října 2013. Navíc je ve dnech 26. června, 7. i 25. září a 23. října prohlídka komentovaná přímo samotnými autory výstavy. **red**

CANSO European Coordination Meeting



Ve dnech 22. - 23. května 2013 se v prostorách IATCC Jenež uskutečnilo v pořadí 80. jednání CANSO European Coordination Meeting (CECM), o jehož organizační zajištění se postaral ŘLP ČR, s. p. Na úrovni evropského regionu představuje CECM orgán zodpovědný za vedení podřízených pracovních skupin, koordinaci jejich aktivit a strategické řízení evropské části globální organizace sdružující poskytovatele letových navigačních služeb - Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). Při celkovém počtu 26 delegátů z 20 evropských zemí se v rámci nabitého programu diskutovalo o 17 různých tématech. Mezi stěžejní body patřily zejména: návrh Eurocontrolu, resp. Evropské komise na zřízení centralizovaných služeb; pozice CANSO k navrhované legislativě SES II+; vývoj v oblasti nastavování výkonnostních cílů v rámci 2. referenčního období; další kroky v oblasti přípravy zaváděcí fáze programu SESAR jakožto technologické součásti jednotného evropského nebe. Během společného večerního programu bylo hostům představeno výcvikové středisko Českých aerolinií (CATC), kde si jednotliví delegáti mohli vyzkoušet i některé letecké simulátory. **Lukáš Řezníček, ÚSMP, foto nwt**

Airbus A330 přibyl do flotily ČSA

V úterý 14. 5. poprvé přistál na Letišti Václava Havla nový Airbus 330-300 v barvách Českých aerolinií. Místo očekávaného nízkého průletu jsme viděli manévry zvané *go around*, při kterém pilot naznačí přistání, následně ho přeruší a celou akci zopakuje. Po přistání přivítala nový letoun tradiční vodní slavnobrána.



České aerolinie si letoun s výrobním číslem 425 pronajaly od svého partnera Korean Air, se kterým od června rozšíří nabídku destinací o vlastní dálkové lety do Soulu, Almaty, Moskvy a nově také do Tel Avivu. Díky tomuto strategickému partnerství získají cestující z Prahy spojení až do 20 destinací ve východní Asii navazující na lety z Prahy. Podle letových řádů stráví letadlo ve vzduchu týdně zhruba 88 hodin, což je využití lehce přes padesát procent, například v Soulu zůstane přes víkend déle než 24 hodin.

Evropská společnost ho vyvíjela s jasným cílem – uvést na trh dvoumotorové letadlo schopné dlouhých letů a tím konkurovat boeingům řady 777. Tento Airbus A330 řady 300 byl vyroben v září 2001, má trup dlouhý 63,7 metru a rozpětí jeho křídel dosahuje 60,3 metru. Dolet třístátčítky je udáváný něco pod 12 000 kilometrů a celkem se s ním může přepravit 276 cestujících. Na svém trupu nese symbolickou imatrikulaci OK-YBA záměrně připomínající Iljušinu IL-62, historicky první dálkový letoun ve službách našich aerolinií.

První Airbus A330-300 odstartoval v roce 1993, dnes jich létá po celém světě téměř devět set. I České aerolinie plánují do budoucna rozšířit svou flotilu o další stroje tohoto typu. **red, foto Jan Mikyňa, DPRO**

29. dubna 2013, čas 9:52, Smetanovo nábreží č. 4

Šedivé ráno v pondělí 29. dubna vypadalo pro Řízení letového provozu ČR, s. p., jako kterékoliv jiné. Že tomu ale tak nebude, jsme zjistili krátce po desáté hodině, kdy do podniku dorazily první zprávy o výbuchu v Divadelní ulici. Jak již to obvykle v těchto případech bývá, byly právě první zprávy často protichůdné, a to zejména při zjišťování základních faktů, tedy co a kde explodovalo. Podle prvních informací tak byla za místo exploze označena budova FAMU s tím, že výbuch měl devastující dopad na sousedící objekt ŘLP ČR, s. p.

Ta nejdůležitější informace však byla potvrzena poměrně brzy – nikdo ze zaměstnanců podniku nebo nájemců objektu na adrese Smetanovo nábreží č. 4 nepřišel o život. Všechny indikace z místa výbuchu však byly natolik vážné, že již krátce po jedenácté hodině byl na místě přítomen generální ředitel podniku, ředitel DRSL a všichni příslušní zástupci sekce centra logistiky. Vzhledem k probíhajícímu záchrannému a vyšetřovacímu činnostem HZS a Policie ČR, které následně potvrdily za epicentrum výbuchu plynu přízemí našeho objektu, bylo rozhodnuto, že se aktivity ŘLP ČR,

s. p., zaměří na plnou spolupráci s vyšetřovateli.

I přes velký zájem českých i zahraničních médií o situaci na místě výbuchu se informace o skutečnosti, že majitelem objektu je ŘLP ČR, s. p., objevily minimálně. I s ohledem na tuto skutečnost se komunikace podniku omezila pouze na prohlášení, že vzhledem k účelu využití budovy neměla událost absolutně žádný vliv na poskytování služeb řízení letového provozu. Komunikace podniku navenek využila i fakt, že budova byla před výbuchem ve velmi dobrém technickém stavu a proběhly v ní všechny předepsané revize plynu.

Spolupráce s vyšetřovateli, statikem, stavebním úřadem, nájemníky budovy, úklid suti, a zejména zajištění objektu bylo základem všech aktivit sekce centra logistiky v následujících dnech. Důležité a pro podnik pozitivní informace jsme obdrželi přibližně deset dní od události. Provedení tlakových zkoušek prokázalo, že příčinou výbuchu byl únik plynu z hlavního potrubí umístěného pod vozovkou v Divadelní ulici v místě, kde nyní stojí vzpěry, zajišťující stabilitu obvodových zdí zadního traktu



budovy. ŘLP ČR, s. p., tak není viníkem, který by způsobil celou událost nebo svým opomenutím přispěl k jejímu vzniku. Toto vyšetřovací závěry mají současně významné právní důsledky v oblasti řešení odpovědnosti za škodu a pro další jednání s pojišťovacími ústavami.

Závěrem je důležité zdůraznit, že podnikem deklarované principy společenské od-

povědnosti budou aplikovány i v tomto případě. Kromě asistence postiženým nájemníkům podnik respektuje památkový statut objektu a společně se stavebním i památkovým úřadem bude hledat optimální varianty opravy budovy. O postupu ŘLP ČR, s. p., v této záležitosti budou čtenáři pravidelně informováni.

Richard Klíma VOVV, foto DRSL/SEC

V ten den bylo na SN svoláno jednání skupiny, která zpracovává operační koncept pro FAB, a na následující den koordináční jednání vedoucích projektů FAB CE. Ne všichni účastníci stihli dorazit včas na toto jednání plánované na 10.00 a celé události našťastí unikli. S těmi, kteří již byli v objektu, jsem ještě před zahájením jednání krátce hovořil. S odstupem času se mi vybavují některé momenty a reakce, které následovaly. Nejprve to byla ohlušující rána, po níž ve zlomku vteřiny následovala ničivá tlaková vlna, která demolovala výplně a rámy oken a dveří. Já jsem se jednak instinktivním pohybem, jednak s pomocí tlakové vlny ocitl na opačném konci místnosti na zemi. Pak si pamatuji, že nastalo naprosté ticho, které bylo asi po 2 vteřinách přerušeno zoufalým voláním nějaké ženy z Divadelní ulice o pomoc. Myslím, že jsem nebyl sám, kdo byl v tu chvíli přesvědčen, že se jedná o teroristický útok. Protože ten, jak známe ze zpráv, které přináší média, je zpravidla organizován jako série následných výbuchů, snažil jsem se zjišťovat, kde a v jakém stavu jsou mí kole-

gové z vedlejší kanceláře, a co nejrychleji opustit budovu. Naštěstí naše zranění, i přes krvácející rány způsobené střepinami, nebyla kritická a podařilo se nám dostat se přes nádvoří zahalené vířícím prachem, a pak hlavním vchodem na Smetanovo nábreží. Tam jsem s úlevou zjistil, že i ti, kteří již byli v budově, ji opustili a jsou v pořádku a bez zranění. Jednání bylo operativně přesunuto do konferenční místnosti hotelu Intercontinental, a i přes tuto nepříjemnou událost proběhlo úspěšně. Následné jednání vedoucích projektů pak bylo obdobným způsobem přesunuto do Jenče. Tento den nám byl také za doprovodu hasičů a policie umožněn vstup do kanceláří pro vyzvednutí nejnnutnějších věcí. Když jsem procházel zdemolovanou budovou, která připomínala spíše scénu z katastrofického filmu, musím říci, že to, že všichni výbuch přežili, považuji téměř za zázrak. Můj nesmírný obdiv pak také patří všem týmům a členům integrovaného záchranného systému, který fungoval naprosto bezchybně.

Ivan Hubert, manažer projektu FAB CE

Okamžitě od prvních minut po výbuchu v objektu SN bylo jasné, že nadále není možné uplatňovat standardní režim vstupu osob a vjezdu vozidel ani plnit ostatní úkoly a povinnosti strážní a recepční služby. Oddělení SEC ve spolupráci s dalšími útvary na zcela novou situaci reagovalo vizuální prohlídkou objektu a jeho okolí, a to v rozsahu, který byl z hlediska jeho statické bezpečnosti možný. Po vyhodnocení bezpečnostních rizik byla stanovena režimová opatření spojená s ochranou podnikových aktiv a majetku nájemců. Poté, co Policie ČR přestala střežit místo výbuchu a byly zabezpečeny stavební otvory objektu, které byly poškozené tlakovou vlnou, začala hlídat objekt a jeho okolí smluvní bezpečnostní agentura. Podmínky výkonu služby ostrahy a režim vstupu do objektu a stavebního záboru byly stanoveny bezpečnostním pokynem, který se podle vývoje situace a probíhajících zabezpečovacích a vyklízečích prací průběžně aktualizoval. Pracovníci oddělení SEC každodenně kontrolovali výkon služby ostrahy a dodržování režimových opatření v objektu a stavebním záboru, včetně nočních hodin. Díky těmto přijatým opatřením se podařilo úspěšně zvládnout bezpečnostní problematiku spojenou s objektem na SN.

Tomáš Horák DRSL/SEC

Přestože je činnost CISM týmu primárně směřována na pomoc při odstraňování následků krizových situací a nešťastí v letovém provozu, bylo nám od začátku jasné, že šokující zpráva o výbuchu plynu na Smetanově nábreží vykazuje veškeré znaky situace, při jejíž následném řešení bude CISM tým ŘLP ČR, s. p., hrát svoji nezastupitelnou roli. Díky efektivní koordinaci řízené Zdeňkem Nováčkem,

který skvěle nahradil z počátku nepřítomnou koordinátorku, a také akceschopnosti peer-debrieferů z ACC a APP/TWR, ochotě a flexibilitě odborného garanta PhDr. Marie Sotolářové, velké podpoře generálního ředitele a především díky vstřícnosti a stoprocentnímu osobnímu nasazení ŘDPERFIN Ing. Mezerové jsme byli managementem pověřeni uskutečnit skupinový de-briefing (krizovou intervenci) pro zaměstnance, kteří se v inkriminovaném okamžiku buď přímo nacházeli v budově na Smetanově nábreží, nebo byli dopady této události zasaženi následně. Podstatou skupinového de-briefingu je snaha o snížení posttraumatické zátěže zasažených jedinců formou řízeného rozhovoru vedeného odborníkem na krizové intervence, strukturovaného podle stanovených pravidel a, což je velmi důležité, při zachování absolutní důvěrnosti toho, co během něj bylo vysloveno. Pro ty z nás, kteří jsme se za CISM tým této akce zúčastnili, to byla velmi obohacující zkušenost a nezbyvá nám než doufat, že zasažení kolegové přijali za své vysvětlení, že reakce a pocity, všechno to, co prožívali a prožívají, je v kontextu tak nenormální situace přirozené a normální, a že provedení krizové intervence spolu s nabídkou další pomoci alespoň trochu přispěly ke snížení břemene psychické zátěže.

Radka Blaháková DPERFIN/SPER/RLZ

Vážené kolegyně, vážení kolegové, v této souvislosti bych velice rád ocenil profesionalitu a nasazení všech zaměstnanců, kteří se podíleli a nadále podílí na odstraňování následků zmíněné nešťastné události, a dovoluji mi, abych jim i touto cestou vyjádřil poděkování.

Roman Náhončík ŘDRSL



Memorandum o zavedení Just Culture podepsáno



Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas a prezident CZATCA Mgr. Stanislav Mrázek dne 20. 5. 2013 společně podepsali Memorandum o implementaci politiky Just Culture v podmínkách ŘLP ČR, s. p.

Za účelem efektivního fungování Just Culture budou vedoucí zaměstnanci podniku na všech úrovních řízení a odpovědnosti jednat a rozhodovat v souladu s principy Just Culture.

Politika Just Culture, která vychází z tohoto memoranda a naplňuje závazky tímto memorandumem přijaté, je jednou ze základních norem podniku. *rkl*

Politika Just Culture v ŘLP ČR, s. p.

Jaké jsou důvody, stav a očekávaný přínos Just Culture v našem podniku? Cílem tohoto článku je odpovědět na tyto otázky a podnítit čtenáře k dalším otázkám - Just Culture stejně jako bezpečnost (safety) potřebuje ke své existenci diskusi.

Just Culture vychází z myšlenky, že je třeba vědět o nedostatcích a událostech v leteckém provozu objevujících se při poskytování letových navigačních služeb. Pokud o nich víme, je možné je analyzovat a následně provést opatření, aby se zabránilo opakování jejich výskytu. Protože nejlepšími informacemi o zmíněných nedostatcích a událostech disponují provozní zaměstnanci, je třeba vytvořit systém umožňující předávání těchto informací tak, aby účastníci událostí nebyli vystaveni možnosti nespravedlivého postihu. Na druhou stranu je však nutné upozornit, že některé typy chování (hrubá nedbalost a úmyslné porušení pravidel) nemohou být tolerovány.

Základem Just Culture jsou tedy jasná pravidla a jejich dodržování všemi zainteresovanými. Pro úspěšnou implementaci Just Culture v podniku poskytovatele ANS je nezbytné splnění několika předpokladů:

- Pro provozní zaměstnance je zásadním činitelem odhodlání nerezignovat na příležitost přispět ke zlepšení a angažovat se.
- Pro poskytovatele ANS je klíčovým faktorem podpora managementu, který svým přístupem spoluvytváří prostředí důvěry.
- Pro stát je to zejména příznivé prostředí ve smyslu vstřícného postoje státních orgánů, zejména ministerstva dopravy, ÚZPLN a vnitrostátního dozоровého orgánu.
- Společným rysem pro všechny zúčastněné je pak přesvědčení, že Just Culture, tedy „spravedlivé posuzování“, jak zní oficiální český překlad, má smysl a že dodržování pravidel Just Culture vede prostřednictvím řetězce hlášení - šetření - opatření ke zlepšování bezpečnosti letového provozu.

V ŘLP ČR, s. p., je základ Just Culture shrnut v memorandu, o jehož podpisu informujeme výše. Toto memorandum představuje zásadní závazek obou klíčových stran pro implementaci Just Culture v podniku. Podrobnější pravidla a postupy jsou uvedeny v Politice Just Culture, o níž se Just Culture v našem podniku bude v praxi opírat. Dokument je výsledkem činnosti pracovní skupiny, která při jeho tvorbě čerpala jednak ze znalostí a zkušeností svých členů z provozu, šetření událostí, výcviku, rozvoje lidských zdrojů, práva, a dalších oblastí, jednak ze zahraničních zkušeností a samozřejmě z množství literatury: od prací Jamese Reasona a Sidneyho Dekkera přes dokumenty CANSO, EUROCONTROL a ICAO až po legislativu EU. Výsledná podoba dokumentu je konsenzem vyplývajícím z jednání s managementem a CZATCA a všem zúčastněným na její tvorbě patří velký dík. Dokumentace související s Just Culture je k dispozici na Intranetu/Aplikace/Just Culture.

Ze strany státu byla podpora Just Culture v ŘLP ČR, s. p., vyjádřena Deklarací Úřadu pro civilní letectví. Deklarace uvádí základní prvky spolupráce ÚCL a ŘLP ČR, s. p., v otázkách Just Culture, jimiž jsou: respektování ředitele pro provozní bezpečnost jako garanta procesů týkajících se Just Culture, respektování autority oddělení auditu v oblasti šetření událostí v leteckém provozu, podpora Politiky Just Culture jako vnitropodnikové normy a odsouhlasení zásady, že v hlášeních o událostech v leteckém provozu, která jsou distribuována v rámci povinného hlášení vně ŘLP ČR, s. p., nebudou uváděna jména zainteresovaných řídících letového provozu.

Vydáním výše uvedených dokumentů celý proces implementace Just Culture zdaleka nekončí. Další fází zavedení Just Culture je informační kampaň, jejíž zásadní součástí budou setkání s řídícími letového provozu. Cílem kampaně není pouze zvýšit povědomí o Just Culture, ale zapojit provozní zaměstnance do jejího vytváření v podniku.

Dalším výrazným milníkem bude plánované spuštění dobrovolného systému hlášení. Jedním z hlavních rysů tohoto systému, vytvářeného oddělením auditu, bude přísná důvěrnost a deidentifikace jak obdržených hlášení, tak výstupů. Účinnost celého systému Just Culture je stanovena k 1. září 2013. Cílem systému je, vedle stávajícího povinného systému hlášení, podporovat tok „safety-related“ informací. Just Culture tak zároveň představuje klima, kdy vklad všech zúčastněných stran přispívá ke zlepšování bezpečnosti poskytovaných služeb.

Petr Prošek DRSL/OBK

Realizace

Dne 4. 4. 2013 byla zahájena činnost vojenských neřídících pracovišť v IATCC Jeneč. Tuto skutečnost zaznamenali pracovníci našeho podniku, kteří se přímo nepodíleli na přípravách tohoto přechodu, tím, že se v objektu IATCC začali pravidelně pohybovat lidé v modrých uniformách. Dovolte, abychom vás, pracovníky našeho podniku i další čtenáře časopisu Strip, seznámili se základními cíli *civ – mil integrace* a kroky, které již byly do dnešního dne realizovány a které se připravují k dosažení cílového stavu integrace poskytování oblastních letových provozních služeb.

Spojení akronymů CIV – MIL a slova INTEGRACE se v prostředí řízení letového provozu České republiky užívá už řadu let. Na projektech, ve kterých se již několikrát činily pokusy o realizaci *civ – mil integrace*, se v průběhu minulých let aktivně podílelo mnoho našich zaměstnanců. I přes to jistě neuškodí, když popíšeme základní principy tohoto záměru.

Záměrem CIV – MIL integrace je dosažení stavu, kdy je ve vzdušném prostoru jeden subjekt, který poskytuje služby letových provozních služeb. Tento princip vychází z dokumentu ICAO – Doc. 9426 Air Traffic Services Planning Manual (část 1 - Airspace and Traffic management, kapitola 2 – Coordination, článek 2.2.4.) a je popsán následovně:

For practical reasons, it is not always possible to envisage a single solution to the problem of co-ordination between civil and military authorities. However, there are three main methods adopted to help smooth the integration of civil/military traffic. They are as follows:

a) total integration: In this case a single unified service provides ATS to all aircraft irrespective of whether they are civil or military;

b) partial integration: In this case the service is composed of both civil and military personnel and ATS are provided jointly by both authorities in common airspace;

c) side-by-side operation: In this case ATS are provided separately by the civil and military authorities. However, co-operation and safety is ensured through appropriate co-ordination at all levels.

Zadání projektu vychází z „Dohody o realizaci integrace poskytování oblastních letových provozních služeb“, která byla koncem roku 2011 podepsána ministrem dopravy a ministrem obrany s termínem realizace 31. 3. 2013.

Integrací oblastních LPS se rozumí takový stav, při kterém je poskytování oblastních LPS všeobecnému letovému provozu (GAT) a slučitelnému operačnímu letovému provozu (OAT -C) integrováno u jediného subjektu pověřeného Úřadem pro civilní letectví (ÚCL). Tímto subjektem se rozumí Řízení letového provozu České republiky, s. p.

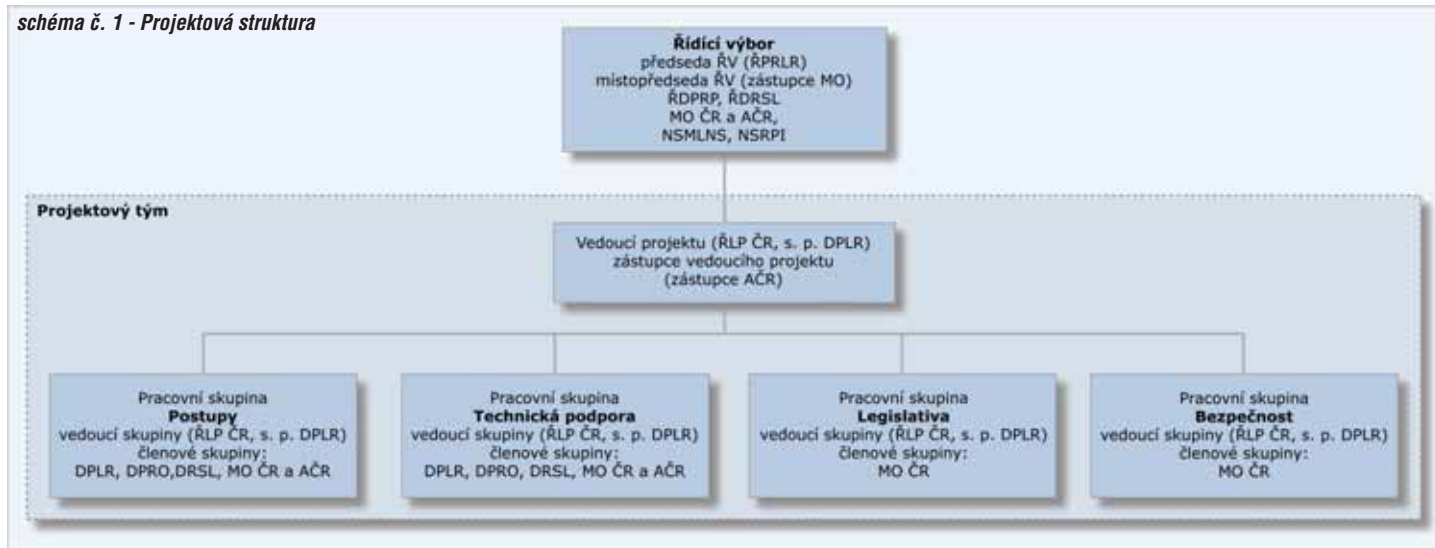
Na základě analýzy stavu ATM systémů na civilní i vojenské straně a identifikaci provozních požadavků, která byla vypracována v první polovině roku 2012, byl řídícím výborem projektu, na jeho 5. jednání (29. 6. 2012), akceptován návrh na odložení termínu realizace projektu o jeden rok (31. 3. 2014). Dodatek č. 1 k „Dohodě o realizaci integrace oblastních letových provozních služeb“ byl koncem roku 2012 tento záměr ministry zainteresovaných resortů schválen a podepsán.

Cílem projektu, jehož realizace byla zahájena schválením „Project management Planu“ a „Logického rámce projektu“ (u AČR „Organizačním nařízením NGŠ AČR“), je integrace oblastních letových pro-

projektu CIV – MIL integrace

Lumír Hovančík, DPLR/SMLNS/OPLNS

schéma č. 1 - Projektová struktura



vozních služeb a na to navazujících změn v organizační struktuře, v postupech, v technologii práce a výcviku. Úroveň a rozsah poskytovaných služeb musí být i nadále zachovány v souladu s potřebami zákazníků ŘLP ČR, s.p., a požadavků AČR.

Projektová struktura

Činnost v pracovních skupinách je zaměřena na potvrzení těchto základních tezí a realizaci těchto kroků: a) funkčnosti MACC budou převedeny na nástupnická stanoviště (zachová se pracoviště technického dozoru a technicko – technologický HUB ve stávajících prostorech TB),

b) stanovení příslušné vojenské „AUTORITY“ – nahrazení pozice SC MACC – zastoupení taktické úrovně rozhodování u vojenských stanovišť,

c) pracoviště MFDP, MAMC L2, L3 a pracoviště technického dohledu budou přesunuta do IATCC (duben 2013),

d) koordinace se bude provádět přímo mezi civilními složkami řízení (ACC Praha, APP/TWR LKPR, APP/TWR LKTB, APP/TWR LKMT a APP/TWR LKKV) a vojenskými letištními stanovišti řízení letů (LKKB, LKCV, LKPD, LKNA) a CRC,

e) bude zaveden druh letu OAT-C (vojenské lety OAT nebo jejich části), které nevyžadují segregaci od ostatního letového provozu),

f) lety OAT-S budou prováděny pouze ve vyhrazených prostorech s výjimkou zásahu na letadlo, které je předmětem zakročování, jeho náviku nebo zabezpečení čestného doprovodu řízeného z pracovišť CRC,

g) bude zpracována společná CIV-MIL analýza možné produktové integrace LIS/VLIS.

Zpracovávaná dokumentace v rámci projektu
Dokumenty v projektu jsou členěny do tří základních kategorií:

- řídicí a plánovací
- pracovní
- provozní

Součástí řídicích a plánovacích dokumentů jsou „Project management Plan“, „Logický rámec projektu“ a pro potřeby AČR „Organizační nařízení NGŠ AČR.“

Obsahem pracovních dokumentů jsou dílčí závěry a návrhy řešení nových postupů, technologie práce a výcviku. V této kategorii dokumentů je v rámci celého projektu klíčový „Provozní koncept pro poskytování ATS“, ve kterém budou shrnuty všechny navrhované změny.

Nejdůležitějším dokumentem v kategorii provozních dokumentů bude „Dohoda o užívání vzdušného prostoru a o odpovědnosti za koordinaci civilního provozu s vojenským letovým provozem“, jejíž obsah bude vycházet z „Provozního konceptu pro ATS“. Součástí provozních dokumentů budou směrnice pro výkon služby, koordinační dohody (stávající i nově vzniklé) a UTP (Unit Training Plan) jednotlivých stanovišť, které budou upraveny podle nových pravidel.

Vzájemné vazby mezi dokumenty jsou následující:

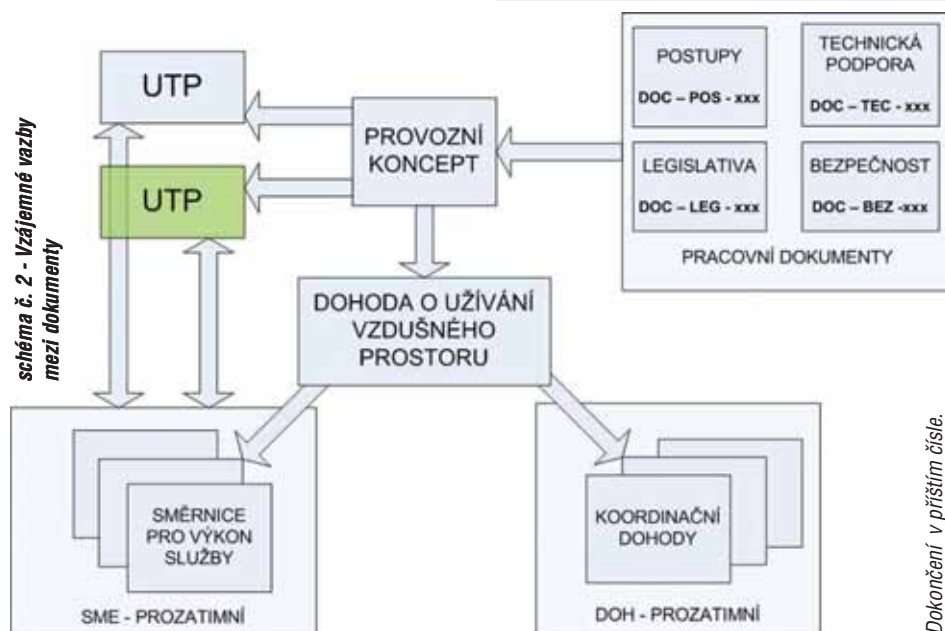


schéma č. 2 - Vzájemné vazby mezi dokumenty

Dokončení v příštím čísle.

Jak jsme letos slavili Den dětí v IATCC

V poslední květnový den upínali své zraky k obloze jak organizátoři dětského odpoledne, tak i všichni nahlášení účastníci. Už od rána to vypadalo, že nejlepší zvolenou obuví pro společné radovánky budou gumové holínky a bez pláštěnky v nich člověk stejně neudělá ani krok. Jaké překvapení však všechny čekalo, když se krátce před začátkem ve čtyři hodiny jako mávnutím kouzelného proutku objevilo sluníčko a vyloodilo tak úsměv na tvářích většiny přítomných. Tradiční atrakce jako nafukovací skákací hrad, motokáry, facepainting, dětský bungee jumping, řetízkový kolotoč, dva roztržití klauni nebo pohádkové představení udělaly dětem velkou radost. Bezkonkurenčně největší úspěch však slavili huňatí psi kamarádi z občanského sdružení Canisterapie Kladno – ne našli byste dětskou ručku, která si alespoň jednou nějakého dobromyslného hafíka nepohladila. Věříme, že si všichni přítomní malí návštěvníci zábavné odpoledne užili, a troufáme si tvrdit, že rodiče zřejmě neměli příliš práce s jejich večerním uspáváním. Těšíme se na shledanou opět za rok!

text a foto nwt



GOLDEN FLIGHT LEVEL 2013: lyžařské radovánky v zemi tisíce jezer



Týmová fotografie po závodu v cross country

Představte si více než šest set řídících letového provozu, kteří jsou zároveň i lyžařskými nadšenci. Představte si je společně na jednom místě, třeba daleko na severu až za polárním kruhem. Představte si, že se setkávají už po třicáté osmé a že přijeli nejen z lyžařských velmocí evropského stříhu, ale také ze zámoří, Karibiku, Dubaje či Kanárských ostrovů. Představte si takovou zimu, že ta česká se v porovnání s ní zdá být letní dovolenou ve slunném Katalánsku. Máte? Vítejte na mistrovství řídících letového provozu v lyžování – Golden Flight Level 2013 – v laponském Levi!

Narozdíl od podobných mistrovství v hokeji a ve fotbale (to se vloni konalo v Praze) tento svátek bílých svahů a stop nechával dlouhou české řídící chladné, až se partička pěti kolegů a kamarádů rozhodla předvést světu (nejen) své lyžařské schopnosti a dovednosti a vyrazila společně reprezentovat českou kotlinu do Garmisch – Partenkirchenu. To se psal rok 2012, ambice byly nevysoké (sbírat zkušenosti, nezranit se, prohlédnout si Zugspitze zblízka), ovšem realita předčila naše očekávání, a tak jsme s radostí přijali pozvání organizátorů letošního ročníku tohoto svátku lyžování. Náš Team Prague se početně více než zdvojnásobil – z původních pěti statečných se nás stalo dvanáct odvážných. Taktéž národnostně i věkově se výběr zpestřil (zejména díky draftování švédského instruktora z pražské Letecké školy, který tak navázal na svou první účast na historicky druhém ročníku v 70. letech minulého sto-

letí). Ruku v ruce s nárůstem počtu reprezentantů šly nahoru pochopitelně i naše ambice, dali jsme si za cíl vybojovat první medaili a připravit si tak půdu pro masivní atak čelních pozic, který chceme uskutečnit příští rok ve slovinské Kranjské Goře.

Rozhodli jsme se nic neponechat náhodě, proto jsme vyslali do Finska předsunutý tým, který dorazil už tři dny před oficiálním zahájením a měl za úkol zajistit hladkou aklimatizaci v neznámém prostředí, kde jediné slovo, kterému jakožto Češi rozumíme, je slovo *smetana* (ano, finsky *smetana* je smetana). Třetina reprezentantů vyrazila po trase Praha – Amsterdam – Helsinky (letečtí nadšenci se nezapřou), ostatní je postupně doplnili ve finské metropoli během dalších dnů. Aklimatizace nebyla z nejlépeších, našťastí jsme založili základní tábor v nám (teď už) důvěrně známém australském surfařském baru, ze něhož jsme vyráželi na průzkumné cesty do okolí a za tréninky, které nám předepsala naše kapitánka (např. bruslařský trénink či pilování běžeckého stylu na tanečním parketu). Následoval nedělní bezproblémový letecký přesun na daleký sever. Ten nás přivítal sluncem a teplotou nepřesahující minus dvacet stupňů. Srdce nám zaplesalo, když jsme zjistili, že jsme ubytováni v krásném prostředí, co by kamenem dohodil od centra dění, a máme – jak je ovšem ve Finsku zvykem – vlastní, soukromou saunu jen pro nás.

Pak už věci nabraly rychlý spád, závodilo se, vytvářela se přeshraniční pouta, nasávala se místní kultura, zpívalo se a hodovalo – a výsledek? **Celkem devět umístění našich borců v bodované první patnáctce, solidní dvanácté místo v soutěži týmů (ze 34 přihlášených), ale co je nejdůležitější – splněný cíl v podobě stříbrné medaile vybojované v obřím slalomu lyžařským mágem z pražské approache Petrem Kolomazníkem.** Potvrzením úspěšnosti naší mise pak byl i článek v místních novinách, ve kterém byly chváleny výkony pražského týmu (zřejmě, nerozumíme mu my ani google translator). Za odměnu za naše kvalitní výkony v arktických podmínkách (v okamžiku startu závodu v obřím slalomu teploměr ukazoval minus 35 stupňů Celsia) jsme si v den volna půjčili sněžné skútry a vyrazili setřást únavu na místní bílé pláně. Byl to opravdu pohled k nezaplacení vidět jinak odměřené kolegy „blbnout“ na těchto arktických kočkách jak malá děcka (ve skutečnosti ovšem šla tato zábava poměrně přesně vyčíslit: nad rámec standardního půjčovného jsme dohromady hradili ještě přes pětset euro za technické nedostatky, které naším působením na strojích vznikly – nelitovali jsme ale ani centu!).

Týden utekl jako voda, bylo načase dát si s novými přáteli z celého světa „brzy naviděnou“ (konkrétně na konci ledna příštího roku v již zmínované Kranjské Goře a o rok později potom ve francouzském Val Thorens), jedním z mála pozitiv konce radovánek tak byla možnost oholit si tváře (všichni mužští zástupci pražského týmu nosili přes měsíc pěstovaný plnovous, tak jak to často dělají třeba hokejisté v průběhu úspěšného playoff), celodenní návrat po trase Kittila – Helsinky – Amsterdam – Praha proběhl bez nesnází, další den pak už většinu z nás čekal návrat do šedé reality pracovních dnů. Závěrem bych chtěl poděkovat našemu zaměstnavateli, Řízení letového provozu, za materiální podporu, kterou našemu reprezentačnímu družstvu poskytli – díky němu jsme (většinou) vypadali jak ze škatulky a šířili tak dobré jméno České republiky. KIITOS JA KIPPISI!

Jakub Vilhelm, APP Praha