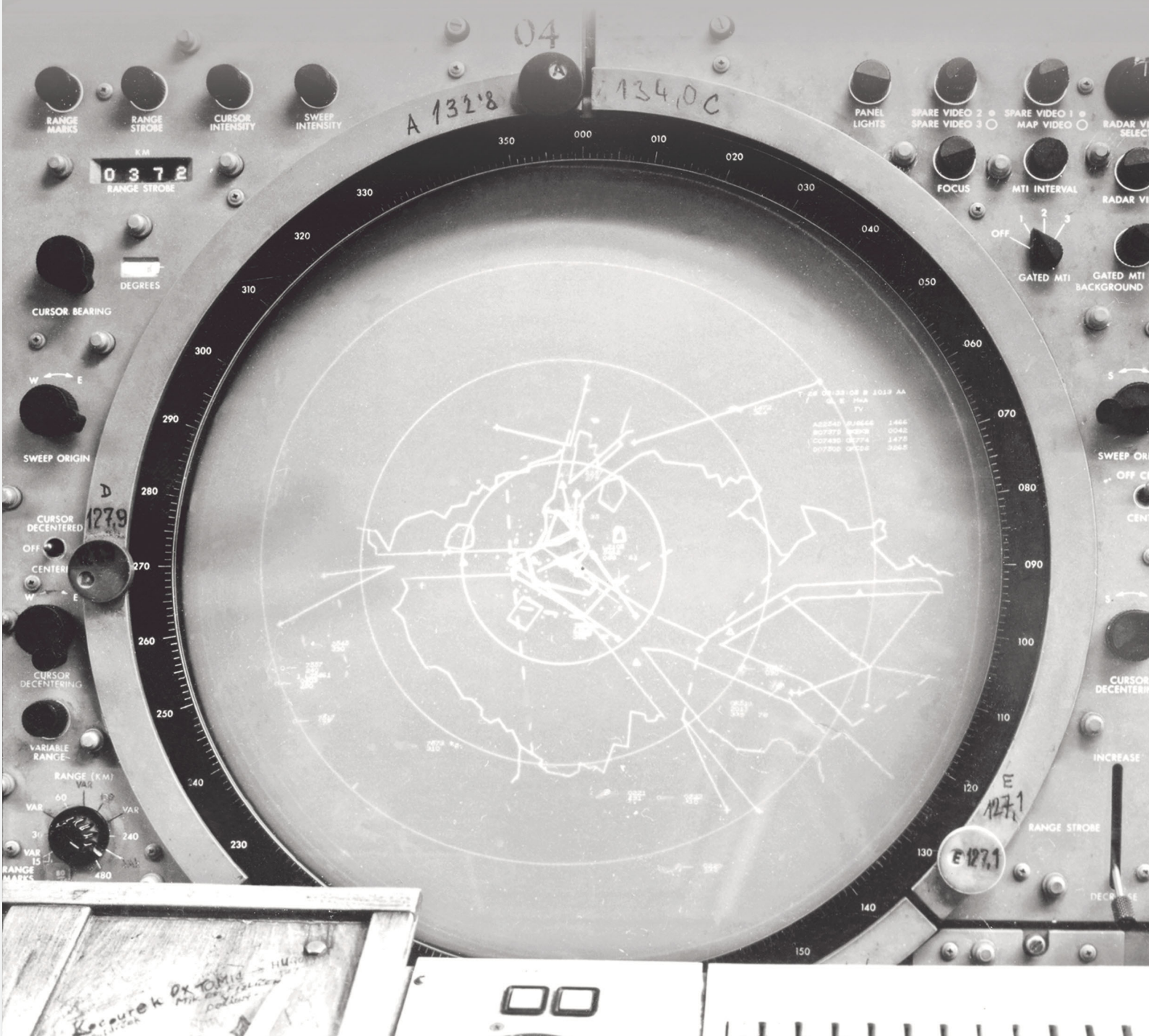


STRIP 2015

ročník XVI, číslo 162

červen

V červnu tohoto roku uplynulo čtyřicet let od zahájení provozu prvního sekundárního radaru (SSR) v Praze. Radar AN/TPX 42 dodala americká firma AIL Cutler Hammer z Long Islandu současně se čtyřmi indikátory, tři pro ACC a jeden pro APP. Později, při nákupu simulátoru byl na ACC přidán čtvrtý indikátor. Zobrazení cílů i mapy bylo řízené počítačem Data General NOVA 800, osazeným na dnešní dobu již unikátní ferritovou pamětí. Radar i indikátory byly vyřazené z provozu po osmnácti letech nepřetržitého provozu v srpnu 1993 přechodem na EUROCAT 200 a nový sekundární radar RSM970 od francouzské firmy THOMSON CSF.



Úspěšný Květinový den 2015 v IATCC

Ani v průběhu letošního devatenáctého ročníku celonárodní veřejné sbírky zaměřené na způsoby, jak předcházet nádorovým onemocněním pohlavních orgánů se zaměstnanci Řízení letového provozu České republiky nenechali zahanbit. V rámci Českého dne proti rakovině 2015 konaného ve středu 13. a čtvrtek 14. května se v IATCC podařilo získat finanční pomoc v celkové hodnotě 12 870 Kč! V porovnání třeba s rokem 2013, kdy se vybralo 7360 Kč, to znamená výrazný nárůst a v duchu hesla sbírky také naději navíc pro spoustu onkologicky nemocných pacientů. Prodal se krásných 186

kusů kvítka měsíčku lékařského, což průměrně činí příspěvek 69 Kč na jednu kytičku. Vzhledem k tomu, že mezi zaměstnanci každoročně roste zájem o zakoupení tohoto symbolu celé sbírky, rozdělili jsme letos organizaci tak, abychom mohli vyjít vstříc všem zájemcům o darování příspěvku. Středisko pro administrativní část budovy se nacházelo v kanceláři číslo 4.103 a jeho chod zajišťovala Hanka Masopustová – ta zároveň ve spolupráci s Ligou proti rakovině Praha celou sbírku v IATCC Jeneč zastřešuje. K našemu týmu se obětavě připojila i Veronika Stolárová ze Sekretariátu ACC divize provozní, která koordinovala výběr dobrovolných příspěvků v provozní části budovy. Vybraný obnos jsme pokázali na konto Ligy proti rakovině Praha a po ukončení sbírky pro letošní rok vás budeme informovat, jakým způsobem byly celkově vybrané finanční prostředky využity. **Děkujeme tímto všem dobrovolníkům, kteří Květinový den v IATCC zorganizovali a především všem zaměstnancům, kteří svým příspěvkem podpořili boj proti této zákeřné nemoci.** Pokud jste si kytičku nestihli zakoupit, a přesto byste ještě chtěli pomoci, můžete až do 31. 10. 2015 poslat dárcovskou sms nebo až do 30. 11. 2015 přispět přímo na sbírkový účet. Podrobnější informace nalez-

nete také na internetových stránkách www.denprotirakovine.cz, kde si lze požádat i o dodatečné zaslání kvítka. **red**

nete také na internetových stránkách www.denprotirakovine.cz, kde si lze požádat i o dodatečné zaslání kvítka. **red**

Pracovní výročí

V měsíci červnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Jana Koppová, samostatný odborný referent specialista, OBÚ/OMO **15 let**

Jitka Bémová, metodik účetnictví, DPERFIN/SFIN/UC **20 let**

Oběma jubilantkám srdečně blahopřejeme!
redakce

Statistiky provozu

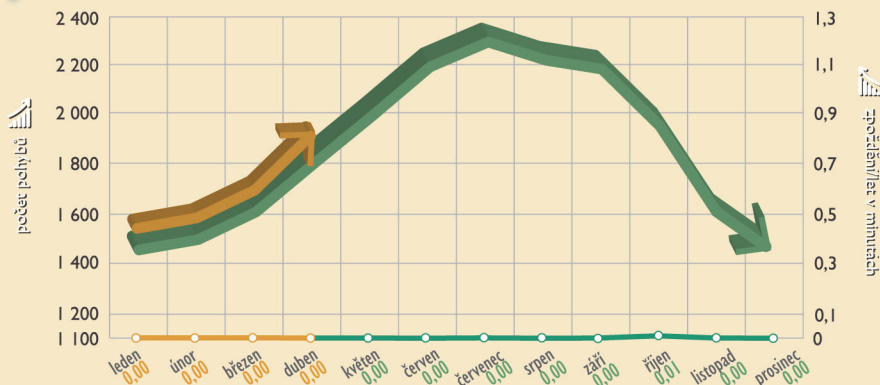
Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015	14/15	2014	2015	2014	2015
10 227	10 282	0,5	407 (30. 4.)	425 (24. 4.)	35 (24. 4.)	38 (20. 4.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015	14/15	2014	2015	2014	2015	2014	2015
54 390	57 306	5,4	2 014 (25. 4.)	2 168 (30. 4.)	165 (25. 4.)	176 (30. 4.)	0,00	0,00

duben 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích

DUBEN 2014/2015

2014		BRNO	2015	
IFR 707	VFR 2 279		IFR 735	VFR 2 457
2 986	MLČ 831		3 192	MLČ 989
2014		OSTRAVA	2015	
IFR 425	VFR 585		IFR 587	VFR 1 196
1 010	MLČ 397		1 783	MLČ 782
2014		KARLOVY VARY	2015	
IFR 261	VFR 307		IFR 501	VFR 461
568	MLČ 127		962	MLČ 399

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

Pamatuji si všechny své pacienty, jsou to případy krásné, ale i strašné

S panem profesorem Saudkem, přednostou kliniky diabetologie IKEM, který se Řízení letového provozu České republiky snaží dlouhodobě podporovat, pokračujeme v povídání i dnes. Na rozdíl od minulého dílu rozhovoru se zaměřujeme na osobnější zpověď, v rámci které zazní i vzpomínky, z nichž ne všechny jsou zrovna pozitivní. Jenže i o tom je práce člověka, ke kterému přichází pacienti s tak těžkou diagnózou, že jim kromě transplantace už mnoho dalších možností léčby nezbyvá.

Pane profesore, zapomněli jsme se zmínit, co je v souvislosti s ucelenou léčbou diabetu cílem vašeho pracoviště?

Primárně bychom se měli zabývat pacienty se závažnými komplikacemi, které buď přímo léčíme, nebo u nich zavedeme vhodný typ léčby, a pacienty navrátíme do jejich spádové oblasti. Ne vždy se nám to daří, protože ti lidé většinou chtějí být sledováni právě zde u nás v IKEM – máme pověst velmi kvalitního a úspěšného pracoviště, které poskytuje komplexní péči s rozvinutým zázemím – funguje zde vynikající edukační oddělení, podiatrická ambulance, poradna pro výživu, psychologická poradna a další. Naším posláním ale není léčba běžných případů, které mohou být úspěšně a pro pacienta často pohodlněji řešeny ve spádové oblasti. Poskytujeme specializovanou péči, kterou není možné provádět na jiném pracovišti, nebo jen omezeně. Zároveň jsme i školícím pracovištěm, které pomáhá ke vzdělávání lékařů i sester v diabetologii a snaží se rozšiřovat moderní postupy léčby i mimo naši kliniku.

Mezi činnostmi, kterým se jiná pracoviště v ČR systematicky nevěnují, patří například transplantační léčba u diabetických příjemců. Stanovujeme vhodnou indikaci, kompletujeme předtransplantační vyšetření, potenciální kandidáty transplantace dlouhodobě *dispenzarizujeme* a konečně ve spolupráci s naším transplantačním centrem a chirurgickou klinikou transplantace realizujeme. Specializujeme se také na prevenci a léčbu syndromu diabetické nohy s využitím inovativních postupů, včetně použití tělu vlastních kmenových buněk. V širokém měřítku však podiatrickou péči poskytovat nemůžeme, a tak je pro nás nezbytností spolupracovat v této oblasti s mnoha ostatními centry a pracovišti, kde potom probíhá doléčení, které je často zdlouhavé.

V rámci našich programů usilujeme o včasnou diagnostiku komplikací diabetu a odpovídající léčbu. To se týká např. *skřípnutí* diabetické retinopatie, diagnostiky diabetické nefropatie a neuropatie. Řešíme také problém inzulínové rezistence, která nastává u pacientů s diabetem II. typu a trpí ji zde v republice tisíce lidí. Stručně řečeno, řešíme mnoho složitostí, které mohou v průběhu diabetu nastat, ale nejsme schopni pokrýt tuto potřebu v širokém měřítku. Snažíme se pomoci každému, kdo je k nám doporučen jiným lékařem nebo se na nás sám obrátí, ale bez vstřícné spolupráce spádových pracovišť bychom byli v krátké době zahlceni.

Co vás k diabetologii přivedlo, proč jste si vybral tento obor?

Tak trochu paradoxem je, že já jsem si ho vlastně nevybral. Trochu se za to stydím, ale toto pracoviště, na kterém působím dnes, je zároveň i místo, kam jsem nastoupil hned po své promoci. A dostal jsem se sem

spíše náhodou. Už na univerzitě jsem totiž prováděl svůj prvotní výzkum v laboratoři profesora Lojdy – známého vědce v oboru histochemie, který pracoval v Hlavově ústavu Karlovy univerzity v Praze na Albertově. Patologie nebyla pro studenty příliš oblíbeným oborem a rozhodně po ní nebyla na fakultě nijak závažná poptávka, takže ani neexistovalo nebezpečí, že by si člověk musel takové místo intenzivně hájit. Protože jsem s panem profesorem dobře vycházel a ta práce mě bavila, přirozeně vyplynulo, že bych se tomuto oboru chtěl do budoucna věnovat. Vykonal jsem tedy formální zkoušku a získal jsem oproti ostatním výhodu, protože v době, kdy si ostatní studenti sháněli pracovní místo, já tak nečinil, protože jsem žil v domněně, že ho mám jistě. Jenže v září mi najednou poštou přišlo oznámení, že jsem nebyl přijat. Všechna pracovní místa byla samozřejmě již obsazená, tak jsem začal objíždět jedno pracoviště za druhým od rentgenologie až po oční a nikde pro mě práci neměli. A pak se stala taková kuriózní situace právě zde v IKEM. Od svého kamaráda jsem získal informaci, že tam shánějí odborníka na interní oddělení. Neváhal jsem a šel jsem se na místo optat a oni mě vzali! Tehdy se přesněji jednalo o pracoviště klinické farmakologie a teprve později bylo rozhodnuto, že se budeme specializovat i na diabetologii.

Tady jsem se také setkal s profesorem Bartošem z Hradce Králové. Po roce 68 byl ze svého pracoviště vyhozen a také ho nějakou dobu nikam nechtěli vzít. A myslím si, že v tehdejší sevržené době sem do IKEM občas brávali odborníky, kteří nebyli poplatní tehdejšímu režimu, aby se tak vyvíjel počet těch, kteří naopak s režimem spolupracovali. Proto vzali i pana profesora Bartoše. Nesměl sice pracovat s lidmi, pouze jako výzkumník v laboratoři, ale protože výsledky jeho práce byly naprosto vynikající, postoupil až ke klinické medicíně a s uvolněním politických pravidel se stal i šéfem celého oddělení. To už jsme spolu i my dva intenzivně spolupracovali, stal jsem se součástí jeho týmu a později jsem měl tu čest na jeho činnost na této pozici navázat.

Je něco, čeho za svou mnohaletou profesní dráhu litujete?

Spíše si uvědomuji, kolik věcí jsem nedělal dostatečně dobře, nebo jsem příliš pozdě pochopil, že jdou udělat dobře. Byl jsem do jisté míry poštěněn socialismem, ve kterém jsem žil a pracoval poměrně velkou část svého života. Člověk se vzdělával, snažil se uspět, učil se jazyky, a jakmile už něco uměl, najednou získal pocit, že je nejlepší. A to především proto, že se neměl s kým srovnávat. Já jsem si vždycky myslel, že pokud dokážu to, co dokázali i jiní, znamená to pro mě ohromný úspěch. Z určitého pohledu to snad i úspěch byl, ale najednou

pochopíte, že vaše životní snaha by měla být o něčem jiném než o tom se neustále s někým srovnávat. Že byste se měli snažit být nejlepší kvůli sobě, a nikoliv proto, že ostatní jsou v určité fázi lepší než vy. Například být schopen publikovat odborné materiály na světové úrovni tak, jak to dělají ti nejlepší na světě a nikoliv jen proto, že v Čechách to taky někdo dokáže. Než jsem došel k takovému závěru, trvalo mi to dlouho a zpětně mě trochu mrzí, že to poznání nepřišlo dříve. I proto se snažím svou pracovní skupinu vést k tomu, aby si toto uvědomovali, a snažím se je povzbuzovat k tomu, že i my tady můžeme dokázat to samé, co odborníci v západních zemích včetně třeba USA. Čím dál tím víc vidím, že ta jediná hranice, která nás limituje a svažuje, je v každém z nás, v člověku. Zároveň musím pochválit a vyzdvihnout samotný IKEM, protože zdejší prostředí otevírá odborníkům velmi široké obzory a pokořit svou vlastní hranici nebo rozvinout svou snahu o to být dobrý nejlepší zde jde možná ještě o trochu lépe než na ostatních pracovištích.

Co vás na té práci baví?

Třeba to, že není jednotvárná. Sami si tvoříme a stanovujeme úkoly, které poté plníme, a snažíme se tak dosáhnout co nejlepších výsledků. Já chodím do práce rád, těším se, až se každý den začnu zabývat něčím, co mě baví, na druhou stranu mám mnoho povinností, které mne od té zajímavé části mé práce zdržují a brzdi mě, stavají se stereotypy. Ovšem takové povinnosti jsou většinou daleko lehčí – plnit základní úkoly doktora je daleko jednodušší než plnit úkoly výzkumné. Na to potřebujete kvalifikaci, dlouhodobou praxi a zkušenost, ale když už to všechno máte, můžete bez problémů fungovat. Když se poprvé setkám s novým pacientem, už vím, co bych měl dělat a jak bych mu měl a mohl pomoci, což je daleko lehčí než najít způsob, jak například přeměnit beta buňku na kmenovou buňku produkující inzulín.

Uvědomuji si, že sice spoustu věcí nevím, ale zato vím, na koho se v dané konkrétní záležitosti mohu obrátit, a posunout tak řešení problému kupředu. K tomu se dá ale dojít pouze časem – schopnosti, které se zmenšují, člověk nahrazuje svými zkušenostmi, které naopak s časem rostou. Zde v IKEM pracujeme v týmech a nasloucháme všem pracovníkům, kteří přijdou s dobrým nápadem nebo šikovným řešením, které stojí za vyzkoušení. Ačkoliv jsem přednostou kliniky, nejsem zastáncem komunikace v týmu z pozice síly a rozhodně si nemyslím, že musím mít vždy pravdu. Takový postoj je pro naši práci velmi důležitý a nutno říci, že je to tradice, kterou zde zavedl již zmíněný pan profesor Bartoš, a my se ji snažíme držet. Zároveň jsem rád, že tato tradice funguje i ve vedení celého IKEM. Ačkoliv se i zde, tak jako na každém

pracovišti, potýkáme s pravidly a normami vyžadujícími respektování, vždy máte možnost danou záležitost vysvětlit a objasnit. I to považuji za jeden z důvodů, proč mě tato práce baví.

Vybavujete si některé své pacienty, léčbu, kterou u vás absolvovali nebo jak úspěšná byla?

To je docela závažná otázka, kterou mi kladete. Pamatuji si všechny své pacienty, protože se zabývám těžkou medicínou. Jsou to případy krásné, ale někdy také strašné. Pamatuji si na případy, u kterých si můžete leccos vyčítat, na druhou stranu mám velkou řadu úspěšných pacientů. Patří mezi ně třeba ženy, které se po transplantaci staly úspěšnými maminkami, ačkoliv již předtím trpěly řadou komplikací. Nebo pacienti, kterým jiný tento náš typ léčby nedoporučovali – dnes jsou již dvacet let po transplantaci a mají za sebou úspěšné řízení podniků. Mám i jednoho pacienta, který trpěl velmi těžkou hypoglykemií a dostal se k nám na kliniku do IKEM. Jeho velkou vášní bylo bezmotorové létání, a to samozřejmě ve stavu, kterým trpěl, vůbec nepřicházelo reálně v úvahu. Nicméně u nás podstoupil transplantaci pankreatu a dnes často a bez jakýchkoliv potíží létá na větroni. To jsou úspěchy, na které se nikdy nezapomíná. Pak jsou tu pacienti, jejichž léčba byla či je spojená s mnoha komplikacemi a vzhledem k tomu, že mnoho z nich znám i osobně, vytváříme si k sobě určitý bližší vztah a každý nezdar na vás pak dolehne. To jsou často velmi nepříjemné vzpomínky. Je to ale dáno i tím, že ti lidé mají pacientů stárnu – já sám na sobě poznávám, jak stárnu podle toho, jak stárnu mí svěřenci.

O všechny pacienty pečujeme dlouhodobě, což je dáno charakterem této nemoci, a v ní se tím pádem promítá celý osud konkrétního člověka. Když s pacientem probíráme výhody i rizika transplantační léčby diabetu, na začátku na ně popis všech případných komplikací, které mohou nastat, působí dost odstrašujícím dojmem. Ale v okamžiku, kdy už učiní rozhodnutí léčbu podstoupit, snažíme se být maximálně optimističtí a pacienti všemožně podporovat. Někdy je to velmi obtížné – třeba když selže orgán a přestane fungovat a vy nesmíte ztrácet pozitivní přístup a musíte je udržovat v naději, že dostanou další orgán a že to tentokrát vyjde. Musíme tomu uvěřit oba dva, jak pacient, tak i já jako ošetřující lékař, a pak je velká naděje, že se to podaří. Na druhou stranu nedokážeme dělat zázraky. Člověk má někdy nutkání se o to pokoušet, ale neměl by to dělat, zvlášť ne doktor, protože to většinou končí špatně a vede to ke zklamání. Máme určitá pravidla, podle kterých se řídíme, dané postupy, jak se v daných situacích zachovávat, a ta bychom měli dodržovat.

text nwt

Výlet pro bývalé podnikové zaměstnance ŘLP

Na středu 9. září 2015 připravuje Řízení letového provozu po roce opět jednodenní zájezd pro bývalé podnikové zaměstnance ŘLP ČR, s. p., v důchodu. Tentokrát nabízíme všem evidovaným zájemcům **navštívení proslulého premonstrátského kláštera Teplá nacházejícího se v Tepelské vrchovině na západě Čech**. Prohlídka plánovaná na jedenáctou hodinu dopolední zahrnuje služby průvodce, návštěvu knihovny a výstavu exponátů ze sbírek klášterního muzea. Samozřejmostí je zajištění oběda a autobusové dopravy s plánovaným odjezdem z Teplé v 15:30. Závažnou přihlášku, kterou evidovaní zájemci obdrželi s květnovým vydáním Stripu, je potřeba doručit nejpozději do 1. srpna 2015 na adresu: Řízení letového provozu ČR, s. p., divize personální a finanční/PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Případné dotazy vám zodpoví paní Marie Pražáková, tel. 220 373 239, fax 220 372 066, e-mail: prazakova@ans.cz.

DPERFIN



Ve dnech 19.–21. května 2015 se v Brně konal již třináctý ročník Mezinárodního veletrhu obranné a bezpečnostní techniky. Jednalo se o významnou přehlídku obranných a bezpečnostních technologií ve střední Evropě se silnou mezinárodní účastí vystavovatelů a odborných návštěvníků. Tento veletrh je koncipován jako proexpozitní platforma pro český obranný a bezpečnostní průmysl a koná se s podporou a za účasti nejvýznamnějších politických a vojenských představitelů České republiky – největším vystavovatelem bývá tradičně Ministerstvo obrany ČR a Armáda ČR. Letošní bohatá nabídka celého komplexu veletrhů představila novinky 450 vystavujících firem z 22 zemí a přivedla na brněnské výstaviště za tři dny více než dvacet šest tisíc zájemců ze tří desítek zemí. Zájem o účast tak odpovídal současně komplikované bezpečnostní situaci, narůstajícím rizikům a očekávaným vyšším investicím do obranných technologií.

Součástí veletrhu byl po čtyřech letech opět velmi populární terénní polygon, ve kterém se návštěvníci mohli stát svědky statických i dynamických ukázek techniky Armády ČR, Policie ČR, HZS ČR nebo letových ukázek bezpilotních prostředků.

Společnosti představující na veletrhu svou činnost pokrývaly poměrně široký záběr různých oborů – kromě vojenské či zabezpečovací techniky, logistiky nebo oblasti bezpečnosti a ochrany informací patřily k oblíbeným vystavovatelům mezi návštěvníky i stánky s radiolokátory a radiotechnickými systémy a dále také s leteckou tech-

nikou. **Právě v oblasti letectví se na letošním ročníku úspěšně prezentovalo také Řízení letového provozu** se svým stánkem umístěným v pavilonu P. Opět jsme mohli využít unikátního designu našeho reprezentačního místa a po úspěšné březnové premiéře na World ATM Congress 2015 v Madridu představit stánek v moravské metropoli také české veřejnosti.



Můžeme s potěšením konstatovat, že na nedostatek zájmu ze strany návštěvníků veletrhu jsme si rozhodně nemohli stěžovat.

Velká pozornost byla letos věnována aktuálním otázkám kybernetické bezpečnosti. Přítomní se mohli na vlastní oči přesvědčit, jak takový kybernetický útok v realitě vypadá a jakým způsobem ho lze odhalit. V rámci odborného vzdělávacího semináře určeného pro vedoucí pracovníky se pak mohli seznámit s existujícími hrozbami a s možnostmi, jak jim úspěšně a efektivně předcházet díky prevenci. Ze statistik zaznamenaných kybernetických útoků je zřejmé, že jejich počet v České republice dynamicky roste, avšak povědomí o prevenci je stále spíše nedostatečné. Ačkoliv moderní technologie dnes dokáží zajistit nejvyšší možnou bezpečnost letecké dopravy, i systémy řízení letového provozu by mohly patřit do skupiny potenciálně ohrožených právě tzv. kyberterorismem.

Jedním z horkých témat IDET 2015 byly i bezpilotní prostředky, v mediích často a chybně označovány jako drony, či přesněji řečeno na dálku pilotovaná letadla (tzv. RPA), jejichž obliba v poslední době masivně stoupá. Drony či tedy spíše RPA mají široké civilní i vojenské použití, od zpracování různých filmových dokumentů a záznamů, které využívá například Hasičský záchranný sbor a Policie ČR, až po vojenský průzkum a střežení objektů, například skladů zbraní a munice. Důvodem, proč bude budoucnost patřit mimo jiné právě RPA, je především úspora finančních prostředků. Provoz velkého vrtulníku stojí 60 až 80 tisíc korun za letovou hodinu, ale v případě bezpilotních či na dálku pilotovaných prostředků jsou finanční náklady nesrovnatelně nižší. V oblasti řízení letového provozu existuje několik projektů na jejich integraci do řízení prostředků ATM. **Příkladem může být projekt INSURE, jehož cílem je demonstrování způsobu, jakým lze začlenit bezpilotní prostředky do řízeného vzdušného prostoru s běžným letovým provozem za účelem zjištění možného způsobu budoucí integrace těchto prostředků.** Jedním ze tří členů konsorcia spolupracujících na projektu je právě i Řízení letového provozu České republiky, jehož brněnský řídicí provedl na začátku tohoto roku úspěšná simulační cvičení, která předcházejí plánovaným demonstračním letům v řízeném vzdušném prostoru v okolí LKTB.

red, foto rkl

Objektiv



Do Česka přiletěl cenný historický letoun Lockheed Electra 10A, na němž Jan Antonín Baťa absolvoval podstatnou část své předválečné obchodní cesty kolem světa. Po nedávno dokončené rekonstrukci ve Spojených státech se vydal na cestu přes Kanadu, Grónsko, Island, Velkou Británii a Německo, aby dosedl na pražské letiště Točná. Tam se stane součástí sbírek leteckého muzea, které jej koupilo před šesti lety. Světovou veřejnou premiéru letounu měli možnost vidět ve dnech 6.–7. června návštěvníci pardubické Aviatické pouti.

red, foto B & B Kristinsson



Rok se s rokem sešel a máme tu opět pár řádků o pražském maratonu. Jeden z nejkrásnějších maratonů světa patří se svými více než 10 000 běžci a 79 národnostmi světa k tradičním běžeckým svátkům Česka. Závod odstartoval v neděli 3. 5. 2015 v 9:00 ze Staroměstského náměstí a pokračoval Pařížskou ulicí k Vltavě, přes Karlův most a kolem dalších památek přes celou Prahu. Náš podnik měl i tentokrát početné zastoupení a na start se postavilo celkem 7 štafet. **Naše elitní štafeta se umístila na neuvěřitelném 5. místě z celkového počtu 579 štafet**, čímž jsme opět o několik míst vylepšili naše loňské maximum. Ani naše další štafety nezahálely a podaly úctyhodný výkon. Za zmínku stojí předávka naší druhé nejrychlejší štafety – trvala celých pět minut, což způsobil jeden z náhradníků, když nám zapomněl sdělit své plánované tempo. Každý rok si říkám, že nás nemůže už nic nového překvapit, a jak je vidět, o nezapomenutelné zážitky z předávek nebude nikdy nouze. Máte-li zájem o podrobné statistiky, přesné výsledky a upoceně fotky zničených tváří, zajděte se podívat na nástěnkou v posilovně v Jenči. Děkuji všem účastníkům a těším se na další společný závod, kterým je zářijový Birell Grand Prix Praha 2015.

text a zajištění foto Radek Hodač, DPLR/SRPI/OPM, hodac@ans.cz

Jednání CANSO Environmental Work Group v IATCC Jeneč

Ve dnech 3. a 4. června 2015 hostilo Řízení letového provozu České republiky jednání pracovní skupiny CANSO ENV. Dvoudenního jednání se zúčastnilo celkem šestnáct hostů z různých států světa, převážně se jednalo o stálé a aktivní členy této pracovní skupiny. Hlavními tématy jednání byly uhlíková stopa a hluk v okolí letišť.

Problematika uhlíkové stopy je v poslední době čím dál aktuálnější, vzhledem k tomu, že vliv člověka na biosféru včetně atmosféry neustále narůstá. Uhlíková stopa je měřítkem dopadu lidské činnosti na životní prostředí a na klimatické změny. Uhlíkovou stopu lze stanovit v různém měřítku – jako uhlíkovou stopu jednotlivce, obce, státu, atd., v našem případě jako uhlíkovou stopu podniku. Ta je nepřímým ukazatelem spotřeby energií a služeb v podniku, a zároveň měří množství skleníkových plynů, jejichž produkce odpovídá podnikovým aktivitám.

V průběhu roku 2014 proběhlo v ŘLP ČR, s. p., měření uhlíkové stopy včetně následné verifikace (nezávislého ověření). Tato aktivita přímo navazuje na činnost pracovní skupiny CANSO ENV, jelikož jedním z hlavních úkolů této pracovní skupiny je vytvoření dokumentu, který bude sloužit pro ostatní poskytovatele letových navigačních služeb jako „průvodce nejlepší praxí pro řešení problematiky uhlíkové stopy“. V rámci CANSO se do tohoto řešení aktivně zapojili čtyři poskytovatelé letových navigačních služeb: Airservices Australia, NATS, NAV Portugal, a ŘLP ČR, s. p.

V návaznosti na uvedený dokument zprostředkovalo ŘLP ČR, s. p., prezentaci o problematice uhlíkové stopy ve vztahu k poskytovatelům letových navigačních služeb, kterou realizoval RNDr. Viktor Třebický, který se touto problematikou zabývá již patnáct let a je uznávaným odborníkem v daném oboru. Zároveň je držitelem oficiální akreditace „Airport Carbon Verifier Certificate“, která mu umožňuje realizovat oficiální ověřování emisí skleníkových plynů z letišť. Díky těmto zkušenostem byl schopen účastníkům jednání poskytnout různé úhly pohledu na danou problematiku a vyvolat diskusi na téma rozsahu a obsahu plánovaného dokumentu.

Samotný výpočet uhlíkové stopy slouží především ke snížení nákladů a potenciálních rizik plynoucích ze závislosti na fosilních palivech. Umožňuje podniku transparentně a srozumitelně deklarovat svůj přístup k ochraně životního prostředí, zlepšuje komunikaci se zainteresovanými stranami a jednoznačně indikuje vztah podniku k životnímu prostředí v obecné rovině. V rámci České republiky není tato aktivita ojedinělá – začíná se jí zabývat stále více vyspělých průmyslových podniků, jako například Škoda Auto, a. s., nebo Vodafone ČR. Mimo jiné je tato aktivita podporována i ze strany orgánů místní samosprávy, kdy se obce a města zapojily do „Paktu starostů a primátorů“, nazývaného také Úmluvou měst ke snižování emisí skleníkových plynů.

Dalším diskutovaným tématem jednání byla problematika hluku v okolí mezinárodních letišť a možnosti zmírnění negativního působení hluku z letecké dopravy na obyvatelstvo. V tomto směru se CANSO ENV WG podílí ve spolupráci s ACI na vytvoření „Manuálu dobré provozní praxe“. Jedním z hlavních iniciátorů a tvůrců tohoto dokumentu je Airservices Australia. Cílem dokumentu je ukázat na příkladech dobré provozní praxe způsob zapojení poskytovatelů letových navigačních služeb ve spolupráci s provozovateli letišť do řešení problematiky hluku.

S ohledem na hlavní téma jednání CANSO Environmental Work Group si ŘLP ČR, s. p., dalo za cíl změřit uhlíkovou stopu samotného jednání, tedy zjistit jakou uhlíkovou stopu vytvoří účastníci jednání cestováním na jednání a zpět a svým pobytem v dané zemi. Celková vypočtená hodnota činí 10,4 tun CO₂, což v praxi znamená, že aby bylo možné vyvážit uhlíkovou stopu tohoto jednání, je nutné vysadit deset stromů, které během svého života spotřebují uvedené množství CO₂.

text Kateřina Vojtková, UGR/UPB/OBK, vojtkova@ans.cz, foto nwt



V neděli 17. května v časných odpoledních hodinách podlehl těžké nemoci dlouholetý řídící letového provozu a vedoucí směny ACC Praha, Ing. Jiří Havel.

Jirku by jistě netěšilo, kdybychom na něj vzpomínali jen smutně. Proto úvodem připomenou šťastnou dobu našich společných profesních začátků. V 80. letech pojalo tehdejší ŘLP ČSSR odvážný záměr přednostně přijímat do funkce řídících letového provozu vysokoškoláky, aby to zvedlo úroveň a prestiž celého podniku. Už po krátkém čase se ukázalo, že pokud nám tu vysokoškoláci vůbec něco pozvednou, úroveň to určitě nebude. Nicméně mě tato přechodná strategie svedla s Jirkou Havlem dohromady. Jednoho letního dne roku 1984 jsme spolu totiž náhodou stanuli ve stejný

okamžik u přepážky osobního oddělení. Já na sobě měl umaštěnou uniformu řidiče tramvaje, neboť jsem za personalisty odběhl ze šejdra na lince č. 26, Jirka vězel v pomačkaném stejnokroji podporučíka letectva, poněvadž se na osobní uvolnil z vojny. Službu konající úřednice na nás vyjeveně zírala a její oči říkaly: „Takhle jsem si ty vysokoškoláky nepředstavovala“.

Zanedlouho už jsme s Jirkou seděli na učebně kurzu pro řídící. Nějaký čas jsem svého tichého spolužáka skoro nevnímal. Zapůsobil na mě až na jedné hodině ruského jazyka. Vesměs jsme tu podávali prachmizerní výkony a žlučovitý lektor dováděl k nepřítomnosti. Ruský se nás tázal jednoho po druhém, co je pracovní náplní stewardky. My mu odpovídali jakousi slovenštinou s extravagantním přízvukem. Když došla řada na Jirku Havla, vyučující jej vyvolal ironicky: „Co nám poví další expert?“ Jirka povstal a svým typicky klidným tónem, avšak s výslovností i slovní zásobou rodilého Rusa, ze sebe vysypal větu, jež mi doposud utkvěla v paměti: „*Стюардеса на бортъ въздушного судна наблюдают напитки пассажирам*“. Tohle náš učitel nečekal. Viditelně zavrával, těžce dopadl do židle, a když už jsme se báli, že ho budeme muset křísit, v jazyce českém hlesl: „Kde jste se naučil ruský?“. A Jirka se rozvyprávěl o svých horolezeckých výpravách na Kavkaz.

Kdežto jsem Jirku začal poznávat. Nebylo to snadné. Byl spíše uzavřený, a přesto se ve společnosti nikdy neztratil. Nezakázal totiž žádnou legraci. Byl mu vlastní kultivovaný, chytrý a laskavý humor, s nímž dokázal vtípně glosovat dění kolem sebe. Cokoli kdy vyslovil, mělo hlavu a patu a i proto mluvil méně než většina lidí v jeho okolí. Učarovala mu příroda a za jejími krásami cestoval po celém světě. Skvělá sportovní kondice mu dovozovala slézat štíty velehor a sjíždět divoké řeky. Vyznával zásady, které platily ve společenství horolezců a vodáků, k nimž měl nejbližší, že totiž přátelství není prázdným pojmem a pomoc druhovi v nouzi je samozřejmostí. I proto Jirka nikdy nikomu neublížil a neměl nepřátele. O to smutnější je, že nás tak brzy opustil.

Jirka odešel stejně jako i žil – tiše a klidně, v krásném domě, který si nedlouho před svou smrtí postavil a v blízkosti své ženy, kterou miloval. Jirko, budeš nám chybět.

Jan Samšíňák

Inspiromat

„Létání je jediná skutečná inovace, jediná převratná věc, které lidstvo v novodobé historii dosáhlo.“

James Lafayette Dickey (1923–1997), americký spisovatel a básník

„Díky moderním letadlům vzniká nový geografický prostor – otevřený vzdušný oceán, který pokrývá povrch celé země. Už nejsou žádná odlehlá místa. Svět je malý a propojený.“

Wendell Lewis Willkie (1892–1944), americký právník a politik

„Let mi prospěl. Opustil jsem nejenom Paříž, ale i podzemí a vlastně i Zemi, zemskou kůru. Osamocenosť ve výšce deseti tisíc metrů a pocit opojení, jaký let poskytuje, uměly tlak v kabině, neklid, který pak přejde. Napadlo mě, že teprve tady nahoře stojím na pevné zemi.“

Umberto Eco (*1932), italský semiolog, filosof a spisovatel; z knihy Foucaultovo kyvadlo

připravila nwt

ICAO Civil/Military Cooperation Symposium 2015



Ve dnech 14.–15. dubna 2015 se v pařížské centrále ICAO EUR/NAT Office uskutečnila pod hlavičkou Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO konference na aktuální téma civilně-vojenské spolupráce s názvem „ICAO Civil/Military Cooperation Symposium“. Ačkoliv bylo základním cílem tohoto semináře sjednocení pravidel pro létání nad otevřeným mořem, účastnily se ho i státy, které přístup k oceánu nemají. V rámci připravovaných témat byly totiž na programu například i prezentace Severoatlantické aliance NATO ohledně dlouhodobé politiky civilně-vojenských leteckých operací nad různými státy světa, Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA na téma zvýšení bezpečnosti v letecké dopravě (nejen) nad mořem

a zajímavé, avšak alarmující výsledky svých meziročních analýz ohledně zvýšeného výskytu incidentů civilních a *non-cooperative* vojenských letů poskytl i Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA. Svého zástupce na této dvoudenní akci mělo i ŘLP ČR, s. p.

Po oba dny semináře se problematika civilně-vojenské spolupráce řešila především prostřednictvím prezentací jednotlivých zúčastněných států, které již mají zkušenosti s tímto druhem provozu a mohou se o své cenné poznatky podělit s ostatními. Mezi takové země patřilo například severské Dánsko, které představilo svůj způsob řešení smíšených IFR/VFR letů nad otevřeným mořem nebo Finsko s ukázkou vlastních postupů uplatňovaných pracovištěm AMC nad oceánem. Za pozornost stála určitě i prezentace „Civil/military Cooperation in Germany“, ve které je detailně popsán proces civilně-vojenské integrace v podmínkách Spolkové republiky Německo v kontextu realizované integrace v podmínkách českého státu. Další zajímavá shrnutí na hlavní téma zazněla od představitelů Islandu, Izraele, Turecka nebo Ukrajiny, svou činnost zde prezentovala také americká obdoba státního leteckého úřadu – Federal Aviation Administration (FAA).

Z prezentací, jejichž součástí byl souhrn základních dokumentů, ve kterých je problematika popsána, bylo patrné, že každý z přítomných států přistupuje k řešení svým osobitým způsobem odrážejícím mnoho faktorů – kromě určujících geografických podmínek také vlastní zkušenosti s leteckým provozem nebo historií vývoje a rozvoje letectví v daném státě. Na základě těchto poznatků pak ICAO definovalo hned několik konkrétních oblastí, u kterých by se dotčené státy měly snažit o dosažení rovnováhy. Pro Řízení letového provozu České republiky stojí za pozornost několik výstupů a doporučení uplatnitelných z pohledu civilně-vojenské spolupráce i zde v našich podmínkách:

- Různé příklady z praxe nám ukazují, že využití správných a osvědčených metod řešení ovšem za nedostatečného přístupu ke snaze o harmonizaci a soudržnosti na mezinárodním poli může vést ke vzniku potenciálního nebezpečí.
- Je třeba zvážit výskyt všech možných scénářů rozdělení vzdušného prostoru, které mohou nastat, a je třeba na ně být připraven.
- Aby bylo možné vyhovět rostoucí potřebě optimálního využití vzdušného prostoru, měly by všechny státy již ve fázi plánování přistupovat maximálně proaktivně k řešení různých provozních požadavků uživatelů vzdušného prostoru, a to hlavně s ohledem na efektivitu civilních letů i vojenských misí.
- Poskytovat poradenství při zajištění bezproblémové výměny dat (letové plány, přehledové služby, NOTAM, letecké údaje) pro zajištění vojenského provozu v civilním prostředí za předpokladu, že bude vyhověno možným zákonným omezením v daném státě.
- Zaměřit pozornost i na odlišná individuální hlediska při přípravách výcviků a školení pro všechny subjekty, kterých se tato problematika týká.

Hlavním závěrem z tohoto nabitého dvoudenního pařížského semináře je opět potvrzení nutnosti lepší komunikace mezi civilním a vojenským sektorem pro zajištění efektivitu civilních letů a vojenských misí, byť se problematika létání nad otevřeným mořem primárně České republiky netýká.

V případě zájmu o podrobnější informace jsou veškeré materiály ze semináře včetně prezentací vystupujících států dostupné na webových stránkách ICAO pod záložkou European and North Atlantic (EUR/NAT) Office.

Lumír Hovančík, DPLR/SMLNS/OPLNS, hovancikl@ans.cz

Jak dopadlo přátelské hokejové utkání Prague Monkeys s Kanadou?



V závěru letošní sezony se hráli hokejisté ŘLP ČR, s. p., přátelské utkání se zámořským týmem „Kingston X-men“ (Ontario, Kanada). Zápas se uskutečnil v ICE ARENĚ Letňany dne 6. 5. 2015. Kvalitní výkon celého mužstva se odrazil na výsledku zápasu a po konečném hvizdu slavili hokejisté našeho podniku výhru nad atraktivním soupeřem v poměru 7:4. Celá akce proběhla na vynikající úrovni, za což patří velký dík všem organizátorům včetně managementu ŘLP ČR, s. p.

text Tomáš Horák, UGR/UPB/OBK, foto Tibor Horony, DPRO/SONS/ACC/IFR

Mezinárodn

Pod názvem Lion Effort 2015 se skrývá **letecké cvičení států, jejichž armády disponují jakýmkoliv verzemi víceúčelového proudového bojového letounu JAS-39 Gripen**. Bývají označováni zkratkou GUG neboli Gripen Users Group a sdružují kromě České republiky Švédsko, jež disponuje letouny Gripen ve verzích A/B, Maďarsko se 14 gripeny ve verzích EBS (12+2), Jihoafrickou republiku s devatenácti gripeny verze C a devíti verze D a nakonec Thajsko, které je vyzbrojeno dvanácti stíhačkami verze EBS. Tyto státy si stanovily, že společné nácviky se budou periodicky opakovat vždy jednou za tři roky. V roce 2009 byla hostitelem Maďarská republika, druhá akce tohoto druhu se konala v roce 2012 ve Švédském království. Po dalších třech letech se organizátorem stala Česká republika a nutno podotknout, že množstvím letecké techniky a dobou trvání nemělo Lion Effort 2015 doposavad v naší zemi obdoby.

Na dvoutýdenním cvičení v době od 11. do 24. května 2015 se aktivně podílelo švédské letectvo s jedenácti a Maďarsko s pěti gripeny, Thajské království se účastnilo bez své letecké techniky. Vzdušné síly Armády České republiky do cvičení zapojily nejen své gripeny, ale i letouny L-159 ALCA, vrtulníky Mi-171 a Mi-24 a dopravní letoun CASA C-295.

Z jednotek NATO se cvičení účastnilo létající středisko včasné výstrahy AWACS, tanker pro možnosti doplňování paliva ve vzduchu, z domovské základny v Polsku se do cvičení zapojily letouny F-16 Fighting Falcon, z Německa pak letouny Eurofighter Typhoon.

Návrh na konání tohoto cvičení schválila již v roce 2013 vláda České republiky, byly podepsány mezinárodní dohody s uživateli těchto letounů a cvičení bylo také pevně zaneseno do plánu činnosti Armády ČR. **V prosinci téhož roku se poprvé jednání účastnila také delegace složená ze zástupců ŘLP ČR, s. p., v čele se Zdeňkem Nováčkem, náměstkem ředitele divize pro SONS.** Tehdy byl ve funkci ani ne měsíc a rovnou ho čekalo vyřešení jednoho z hodně složitých úkolů. V tu dobu si ještě nikdo nedokázal představit, jak zásadně to může ovlivnit celou hlavní činnost našeho podniku, předpokládalo se, že jde o rutinní vojenské cvičení a budeme postupovat již podle prověřených pravidel.

Dál pokračuje Zdeněk Nováček: „Na tomto prvním jednání na Ministerstvu obrany nám poprvé ukázali návrh mapy s omezením ještě daleko rozsáhlejším, než vidíme na konečné podobě náčrtu dnes. Z mapy bylo jasné, že první použitelná letová hladina pro náš provoz by byla 430, což je ale hladina, ve které už téměř nikdo nelétá. Znamenalo by to, že v rámci Lion Effort 2015 by nám účastníci zabrali dvě třetiny vzdušného prostoru naší republiky, což by v praxi vytvořilo takový zátaras, že by přes nás nikdo po žádné letové trase nedokázal přeletět. Dostali jsme pouze možnost létat a řídit provoz ve vyhrazeném koridoru o šířce asi 30 mil a nám bylo okamžitě jasné, že na tyto podmínky nemůžeme přistoupit. I přes naše protesty se nám ale dostalo odpovědi, že cvičení v takovém rozsahu už je schválené.“

Prvotní snahou tedy bylo minimalizovat dopady této akce na civilní dopravu – jak na provozovatele, tak i na poskytovatele navigačních služeb, tedy ŘLP ČR. První konkrétní krok jsme učinili poměrně záhy – zaslali jsme do Bruselu Network Managerovi návrh na omezený vzdušný prostor nad ČR, který nám byl na jednání představen, a žádali jsme analýzu možných dopadů tohoto cvičení na ŘLP, tedy například kolika letů by se to týkalo nebo kolik minut zpoždění by celá akce vy-

í vojenské cvičení Lion Effort 2015

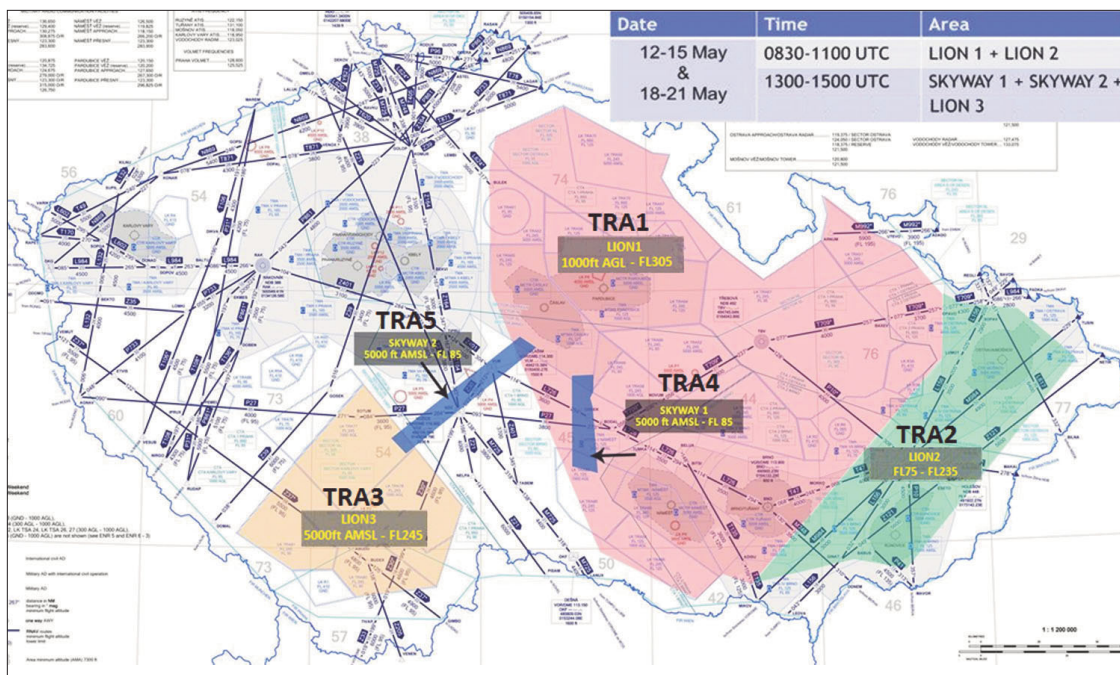
generovala. Navíc jsme obdrželi i závažný údaj o časovém harmonogramu akce – měla se odehrát v druhé polovině května a ještě ke všemu přes poledne. V tomto ročním období už u nás letový provoz silně narůstá a zrovna v časech, které byly stanoveny, zde zaznamenáváme provozní špičky a prolétává nad námi 150–160 letadel za hodinu. Na základě tohoto zjištění jsme se snažili vyjednat změnu termínu i času, ovšem bez úspěchu, dle slov organizátorů zde bylo příliš organizačních i provozních překážek.

V analýze, kterou nám vrátili z Bruselu, pořadatelé cvičení žádné hrozby nespatořovali, a proto jsme se rozhodli obrátit se na ředitele DPRO a DPLR s žádostí o pomoc. Nakonec jsme zašli i za generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p. V tuto chvíli už bylo jasné, že bychom museli uzavřít část celého FIR Praha, což sice není tak jednoduché, ale udělat bychom to mohli. Ovšem dopady na civilní provoz a způsobené ztráty by byly tak ohromné, že jsme GR ŘLP ČR, s. p.,

požádali o intervenci na Ministerstvu obrany prostřednictvím našeho zřizovatele, Ministerstva dopravy. Zároveň jsem učinil důležitý krok – s opětovným využitím analytických dat z Bruselu jsem je přepočítal na finanční ztráty a vyšlo nám následující: za daných podmínek by čtrnáctidenní cvičení vygenerovalo 25 600 minut zpoždění (například za celý rok 2014 jsme vytvořili jen 7693 minut zpoždění), přičemž jedna minuta zpoždění znamená dohromady pro provozovatele i poskytovatele ztrátu přibližně 80 eur, což dává celkovou ztrátu v hodnotě 3,5 milionu eur. Zvažíme-li, že se konkrétně jednalo o osm letových dní a v každém dnu o dvě hodiny, způsobili bychom takovou ztrátu během pouhých 16 letových hodin! Naš generální ředitel se několikrát sešel s velitelem vzdušných sil AČR brigádním generálem Liborem Štefáníkem a postupně se domluvili na tom, že vzdušný prostor na provozní úrovni upravíme tak, aby cvičení mohlo proběhnout a my zároveň mohli létat. Vznikla nová mapa s omezeným vzdušným prostorem, která už ale počítala se snížením do letové hladiny 305.

To byl pro nás ohromný posun kupředu, jelikož většina civilního provozu se pohybuje až nad touto hranicí. Východní část provozu jsme snížili dokonce až do hladiny 235 a umožnili tak všem přiletům do Vídně, Bratislavy, Katovic, Krakova a Vratislavi, aby se dostaly tam i zpět.

Hodně nám pomohli i naši zahraniční kolegové v Polsku, Rakousku a na Slovensku, kteří jen pro účely cvičení vytvořili na těchto čtrnáct dní DCT segmenty a my jsme mohli ve spolupráci s Network Managerem změnit trasy přiletů a odletů do Prahy a z Prahy, do Brna a do Ostravy. Nevyužívaly se tedy obvyklé tratě, ale posádky letěly jižně do prostoru nad Vídní. Kuriozitou je, že let,



Barevné vyznačení finálního omezeného vzdušného prostoru nad Českou republikou vyhrazeného pouze pro účely vojenského cvičení Lion Effort 2015. Žádný další vojenský ani jakýkoliv civilní letový provoz nebyl v těchto oblastech povolen.

který za normálních okolností letí přímo z Prahy do Brna, vedl nyní přes Stockerau, severně od Vídně a zase zpět přes Lednici.

Díky generálnímu řediteli ŘLP ČR, s. p., který k úspěchu cvičení především ve fázi vyjednávání významně přispěl, díky pomoci Vaška Voráčka starajícího se o komunikaci se zahraničními partnery, Pavlu Mrňovi, který vše vykomunikoval s Network Managerem, Lumíru Hovančíkovi, Zdeňku Nohavovi, Marku Cimprichovi, ostatním kolegům a opatřením, která jsme zde na naší divizi provedli, se nám podařilo dosáhnout zpoždění pouhých 207 minut za celé cvičení a snížit tak oproti původnímu předpokladu dopady na minimum. Pro všechny naše řídicí letového provozu, vedoucí směn i jejich asistentky vojenské cvičení Lion Effort 2015 znamenalo zvýšený počet nestandardních situací k řešení, především ve chvílích, kdy zahraniční vojenská letadla přilétávala do prostoru nebo ho opouštěla. Musím říci, že vše zvládli naprosto perfektně a patří jim za to velký dík.

V Bruselu bylo třeba zajistit, aby v případě konfliktu letového plánu s omezeným vzdušným prostorem, byl plán odmítnut, a aby v době konání cvičení takový let nemohl být vůbec naplánován. Pavel Mrňa z Oddělení ASM ke cvičení Lion Effort 2015 dodává: „Z pohledu oddělení ASM můžeme říci, že cvičení proběhlo jednoznačně úspěšně. Po té, co vojenská strana ustoupila ze svých požadavků, vytvořili jsme simulaci toho, jaký bude mít cvičení vliv na civilní letový provoz. Zjistili jsme, že bude třeba provést změny v postupech pro přiletů a odletů do Vídně, Ostravy, Kunovic, Brna a Prahy. Následně koordinátor národního prostředí na jednáních SE/NE Axis (sdružení jednotlivých ACC podle převládajícího toku letového provozu) představil možné dopady na letový pro-

voz a požádal zástupce dotčených stanovišť ve Varšavě, Bratislavě a Vídni o spolupráci. Po upřesnění možností přesměrování toků provozu a dohodách s dotčenými stanovišti vydal koordinátor 16 NOTAM, které pozastavily platnost některých omezení (například plánované odlety z Vídně přes bod LANUX), případně nabídly možnosti k oblétnutí aktivovaných prostorů během probíhajícího cvičení (přiletů do Vídně ze severozápadního směru přes bod MIKOV).

V předtaktické fázi, kdy se plánuje využívání vzdušného prostoru na následující den, jsme snížili kapacity Lower a Middle sektorů o deset procent a požádali Network Managera v Eurocontrolu o regulaci toku letového provozu. Tato regulace však byla během taktické fáze již první den cvičení zrušena, protože výše uvedená opatření byla dostačující. Z tohoto důvodu ACC Praha vygenerovala za celou dobu trvání cvičení pouze uvedených 207 minut zdržení.

Oddělení ASM zodpovědné za řešení uspořádání vzdušného prostoru, vytvořilo v centrální databázi letových plánů IFPS (Initial Flight Plan Processing System) skupinu omezení, na jejichž základě IFPS odmítalo letové plány, které byly s těmito prostory konfliktní. Prostory byly během Lion Effort 2015 naplánovány a aktivovány na základě evropského plánu využití vzdušného prostoru EAUP a v okamžiku, kdy bylo cvičení přerušeno, byla aktivace plánu ukončena vydáním aktualizované zprávy EUUP. Za celou dobu tohoto rozsáhlého cvičení nebyly žádné stížnosti ze strany provozovatelů ohledně plánování letů, což dokládá dobrou připravenost celého týmu a i profesionální přístup jednotlivců k řešení celé problematiky.

**text nwt a kolektiv autorů,
grafika DPRO/SONS/S-SONS**

Květnový Den dětí 2015 v IATCC

V pátek 29. května se areálem IATCC opět po roce začalo rozléhat dětské hlaholení a smích. Navzdory zakaboněné obloze a dvacetiminutovému dešti jsme letos zaznamenali rekordní návštěvnost, rodičů dohromady s dětmi přišlo téměř pět set. Kromě atrakcí, které pro jejich velkou oblíbenost zařazujeme každý rok, se objevily i dvě nové. Velký úspěch sklídila fotobudka, kde se na typicky modrém leteckém pozadí mohli na památku nechat vyfotografovat se svou ratolestí i rodiče, či tzv. *slackline* neboli chození po popruhu určené hlavně pro trochu odrostlejší děti. Balancování si neváhali vyzkoušet i někteří tatínkové a maminky, nutno ovšem podotknout, že nebyli o nic víc úspěšnější než jejich ratolesti. Vedle divadelní pohádky, kde jste v roli princezny mohli vidět i oblíbenou herečku známou například ze seriálu Ulice Anety Krejčíkové, se na pódiu i tančilo – sestavy na chytlavé rytmy secvičila pro tuto příležitost děvčata z DD Unhošť. Děkujeme všem za skvělou atmosféru a na shledanou zase za rok! **text a foto nwt**

