

ROČNÍK XVII ČÍSLO 173 ČERVEN

STRIP 2016

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.

Radiolokační bod Buchtův kopec

foto Radomil Cimfl, pracovník TO Bukop





Pracovní výročí

V červnu oslaví výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tito zaměstnanci:

Jiří Latiok, Ing.,
metodický pracovník LNS,
DPLR/SRPI/OPM **15 let**

Ivona Schindlerová, Ing.,
ekonom specialista
DPERFIN/SFIN/CO **20 let**

Darina Naygová, JUDr.,
podnikový právník,
DPLR/SPVZ/OPV **20 let**

Marie Jonášová,
SOR, DPLR/SMLNS/S **25 let**

Marie Kopečková,
SORS, DPERFIN/SFIN/LP **25 let**

Redakce všem jubilantům blahopřeje!

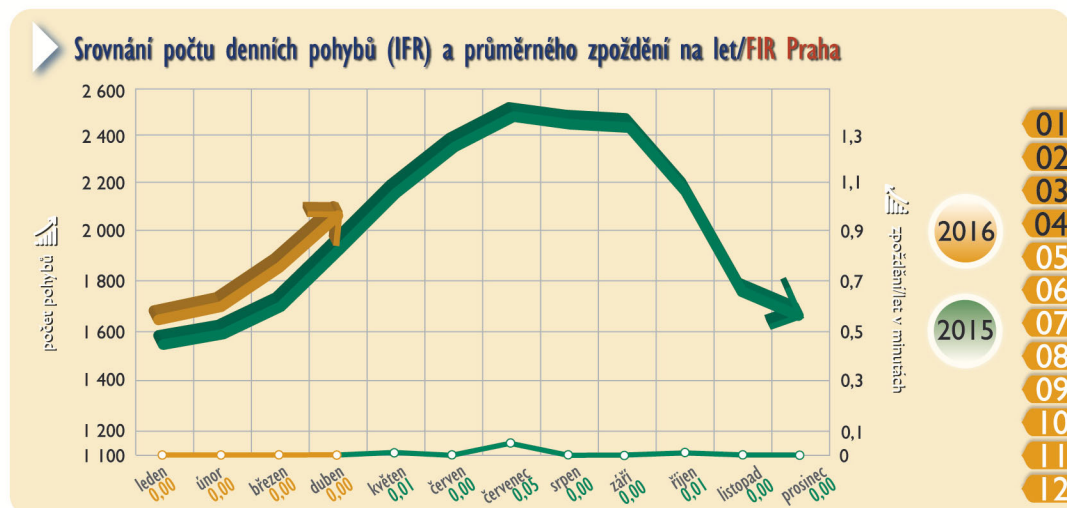
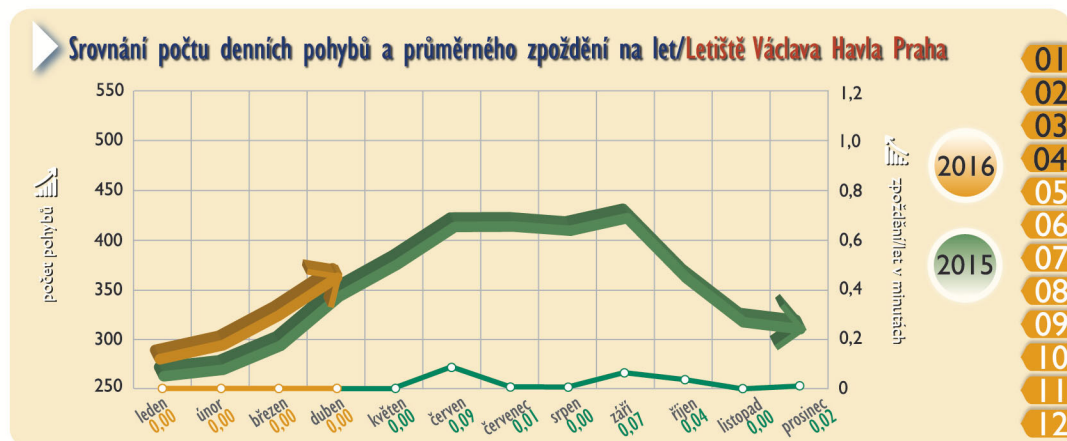
Statistiky provozu

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

duben 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích

DUBEN 2015/2016



BRNO	
2015	2016
IFR 735	IFR 826
VFR 2 457	VFR 3 022
3 192	3 848
MLČ 989	MLČ 1 018
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 587	IFR 498
VFR 1 206	VFR 1 441
1 793	1 939
MLČ 792	MLČ 805
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 501	IFR 240
VFR 461	VFR 497
962	737
MLČ 399	MLČ 225

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2015	2016	15/16	2015	2016	2015	2016
10 282	10 848	5,5	425 (24. 4.)	424 (8. 4.)	38 (20. 4.)	38 (15. 4.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2015	2016	15/16	2015	2016	2015	2016	2015	2016
57 304	61 766	7,8	2 168 (30. 4.)	2 254 (29. 4.)	176 (30. 4.)	166 (29. 4.)	0,00	0,00

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.



Přála bych si, aby bylo tolik přistání, kolik je startů

Představa, jak má vypadat vyšetřovatelka Ústavu pro odborné zjišťování příčin dopravních nehod by se asi už více od reality lišit nemohla. Ludmila Pavlíková je krásná a zajímavá dáma s neustálým úsměvem na rtech a s neobvykle pozitivním přístupem k životu. Vzhledem k tomu, že vyšetřuje nehody s leckdy fatálními následky, je až k nevíře, s jakým nadhledem dokáže přistupovat ke všemu, co ji profesní i osobní život přináší.

Jak dlouhá byla vaše kariérní cesta, než jste začala pracovat v ÚZPLN?

Dlouhá byla dost. Po maturitě jsem nastoupila k Armádě České republiky a začínala jsem tam jako planžetistka. Pak přišla rodina a mí dva synové, a když jsem zpět nastoupila do práce, tak už byly planžety zrušené – nahradily je ruské stroje. Až pak, po mateřské dovolené, jsem se přihlásila na dálkové studium na Vysoké škole dopravní v Žilině. S diplomem z oboru řízení letového provozu jsem si to nadšeně namířila rovnou k vám do podniku s tím, že chci pracovat jako řidičí. Jenže tehdy, kolem roku 1993, ještě platily trochu jiné podmínky než dnes a bylo mi řečeno, že i kdyby přistoupili na výjimku a zařadili do výcvikového programu ženu, stále zde byla pevná věková hranice 28 let a já už jsem v té době byla starší. Krátce na to sice ŘLP začalo ženy do výcvikových kurzů zařazovat, ale to už jsem pracovala na vojenské věži. Původně jsem sloužila ve Staré Boleslavi, poté mě převedli na letiště Praha-Kbely. Tam jsem strávila šest krásných let, začínala jsem na přesném radaru a poté jsem se postupně přesouvala na věž a APP. V roce 1997 jsem byla vyslána na radarový kurz k vám do podniku. Díky tomu jsem poznala spoustu odborníků, z nichž někteří u ŘLP pracují dodnes. Školili mě takové osobnosti jako např. pan Smola, pan Prošek, pan Toscani nebo pan Volena. S některými se setkávám na pracovních jednáních i dnes a je to vždy velmi příjemné setkání a povídání.

V roce 2000 vznikl v Armádě nový útvar, nová kontrolní skupina na Generálním štábu, a její součástí byla stálá komise pro šetření leteckých nehod. Po odchodu z kbelského letiště jsem v ní pracovala až do roku 2008, kdy se zde na Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod uvolnilo místo, a já se rozhodla pro změnu. Odešla jsem z Armády, protože jsem jí věnovala už hodně času i energie a citila jsem, že nastal čas, abych zkusila něco dalšího. Přeci jen na některé úkony v Armádě se hodili mladší kolegové víc než já a navíc práce zde v ÚZPLN pro mě znamenala spoustu zajímavých příležitostí i výhod.

V ÚZPLN byl ryze mužský kolektiv a mě přijali jako vůbec první ženu na funkci inspektora v roce 2008.

Dalo by se říci, že jste do jisté míry první průkopnicí ženského prvku v ÚZPLN. Cítíte to jako nevýhodu, že jste jediná žena?

Zde v ÚZPLN to vůbec jako nevýhodu necítím. To spíš předtím v armádě si mě „hýčkali“, zvlášť když jsme měli vyjždět na místo letecké nehody. Kolegové se snažili, abych se přímo na samotné místo nehody nedostala a spíše mě směřovali k té části vyšetřování, pro kterou jsem měla největší odbornost, tedy práci přímo

na řídicí věži. Tam jsem neustále dokola zkoumala a přehrávala radarové záznamy, přepisovala je a spolu s kolegy jsme je pak pečlivě vyhodnocovali.

Vzhledem k tomu, že jsem si tuhle práci vydobyla a hodně jsem o ni stála, mám zcela rovnocenné postavení jako mí mužští kolegové a neexistují zde pro mne žádné výjimky. Když na mne podle rozpisu vyjde pohotovost a dojde k nehodě, vyjždím na místo události stejně jako kdokoli jiný z kolektivu a účastním se kompletního vyšetřování.

Kolik odborníků celkem v týmu ÚZPLN pracuje?

Jsou zde tři inspektoři technici, tři pilotní inspektoři, já jako inspektorka přes řízení letového provozu a ještě dva analytici.

Pro vyšetřování leteckých nehod a vážných incidentů je naše personální obsazení dostačující, ale v posledních letech nám přibývá hodně administrativní práce a na tu bychom určitě ještě jednoho člověka v týmu užili.

Jak v praxi takové vyšetřování letecké nehody vypadá?

V první řadě obdržíme hlášení o tom, že se odehrál nějaký incident, a tým, který má výjezdovou pohotovost – většinou ho tvoří dva odborníci – se dopraví autem nebo vrtulníkem přímo na místo, kde k nehodě došlo. Již v průběhu jízdy nebo letu, zvlášť pokud se nehoda stala ve vzdálenějším koutě naší republiky, nám záchranář a policejní složky podávají důležité informace o aktuálním stavu na místě. První hlášení o nehodě dostáváme buď od náhodného svědka, nebo od Policie ČR a hasičů, případně od vás ze záchranářského koordinčního střediska RSC. Zdokumentujeme situaci pomocí fotoaparátu a děláme si různé poznámky k situaci na místě. Zároveň sesbíráme všechno, co by pro nás jako vyšetřovatele mohlo být zajímavé, tedy různé důkazy v podobě součástí letounu, úlomky z něj, ale i cokoliv dalšího, co se může nacházet i kilometry daleko od místa nehody. Všechny tyto předměty v sobě mohou nést svědectví o tom, co se odehrálo. Zajistíme také motor letadla nebo jeho zbytky a vše odesíláme na důkladnou expertizu. Pokud je to možné, zajišťujeme dále i palivo a dal-



vizitka LUDMILA PAVLÍKOVÁ

narozena: ve znamení střelce
rodina: rozvedená, dva dospělí synové (34, 32), jedna vnučka (1,5)
vzdělání: Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině, obor provoz a ekonomika letecké dopravy
co dělám ve volném čase: pletu a jezdím na kole, nejčastěji v Polabí
co si ráda přečtu: historické knihy a detektivní romány, momentálně od slovenského autora Dominika Dána
na co se ráda podívám: na české filmy jako jsou Pelíšky, Pupendo apod.
co si ráda poslechnu: jakoukoliv operetu, mám ráda třeba Polskou krev
jako malá jsem chtěla: pracovat jako kokoliv, hlavně aby to bylo na letišti
mým velkým snem je: dojet na kole až do Paříže

ší provozní kapaliny, které taktéž odesíláme na podrobné rozbor. V případě, že se jedná o smrtelnou nehodu, přijíždí s námi na místo i soudní lékař.

Zde v ústavu disponujeme technickým vybavením sloužícím k provádění odborných expertíz a dále máme ještě pronajatý hangár na letišti ve Kbelích, kde naši technici zkoumají sesbírané předměty včetně motoru a hledají případné závady. Navigační zařízení vyňaté z letadla vyhodnocují zase jiní odborníci, kteří pro nás pracují externě. Jakmile jsou všechny technické rozbor hotové, shromáždíme je dohromady – ty tvoří jednu ze součástí závěrečné zprávy o nehodě. Další částí jsou výpovědi svědků, případná zpráva soudního lékaře z ohledání, dále i zprávy od spolupracujících složek, jako je Police České republiky a hasiči, zpráva z kriminalistického ústavu a další. Následně potřebujeme dostatek času k vyhodnocení a analýze informací a na jejich základě pak sepišeme závěrečnou zprávu, ve které vyslovíme příčiny, nebo v některých případech pravděpodobné příčiny vzniku události.

Každý let a každá letecká nehoda je unikátní. Ačkoliv máme letitě zkušenosti s vyšetřováním, nelze použít žádný vzor, žádnou šablonu. Hodně důležité pro nás jsou právě výpovědi svědků. I když se většinou jedná o laická vyjádření občanů, i tak nám mohou poskytnout spoustu důležitých informací a poznatků. Dozvíme se od nich, kterým směrem letadlo letělo, zdali z něj například něco odpadlo nebo zda viděli, že z letadla vychází kouř.

Jakou další činnost se zde v ÚZPLN zabýváte?

Snažíme se i o preventivní činnost a osvětlu směřující k trvalému zvyšování bezpečnosti letového provozu. Jednou z takových aktivit je i naše pravidelná každoroční návštěva u vás v IATCC v Jenči v rámci semináře pro všeobecné letectví. Za podobným účelem občas jezdíváme i na menší regionální letiště v republice na pozvání od různých aeroklubů.

V současné době se také hodně zabýváme poměrně novým nařízením Evropského parlamentu a Rady EU číslo 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví a analýze těchto hlášení. S touto normou se nám hodně zvýšila administrativní zátěž a také se změnily některé procesy a postupy, které norma upravuje a týkají se činnosti ÚZPLN. Cílem tohoto nařízení je zavést proaktivnější a empiricky důkladněji podložené bezpečnostní mechanismy zaměřené na předcházení vzniku nehod na základě analýzy všech relevantních bezpečnostních informací, včetně informací o událostech v civilním letectví. Nařízení se vztahuje nejen na ÚZPLN, ale také na ostatní spolupracující složky, které se nepřímo účastní vyšetřování nehody. Ačkoliv jsme zorganizovali již několik školení na toto téma, stále jsou organizace, které nedodržují termín odeslání oznámení o události. To by mělo být doručeno do 72 hodin od události a zároveň by do 30 dnů měla daná organizace odeslat zprávu obsahující její výsledky šetření.

Dokončení příště.

text a foto nwt

Objektiv



V úterý 10. května 2016 nastal velký svátek pro fanoušky letectví. Po jedenácté hodině dopolední totiž na Letišti Václava Havla Praha přistál největší letoun světa Antonov An-225 Mrija. Po naložení 117 tun těžkého turbogenerátoru z plzeňské firmy Brush-Sem určeného pro hliníkárnou v západní Austrálii odletěl přes Turkmenistán, Indii a Malajsii do Perthu.

text red, foto Andrea Dvořáková/ÚLŠO



Prahu znovu navštívilo největší osobní dopravní letadlo světa Airbus A380. Přistál v neděli 1. května 2016 ve 13:30 na dráze 12 a šlo o linkový let společnosti Emirates, která letoun nově nasadila na pravidelnou denní linku z Dubaje, kterou dosud obsluhoval Boeing B777.

text red, foto Andrea Dvořáková/ÚLŠO



Rok se s rokem sešel a máme tu další krátké povídání o našich podnikových štafetách, které se v neděli 8. května v 9:00 vydaly na další ročník Volkswagen Maraton Praha. Trasa vedla jako každý rok ze Staroměstského náměstí a pokračovala Pařížskou ulicí k Vltavě, přes Karlův most a kolem dalších památek celou Prahou. I tento rok jsme měli velmi početné zastoupení (6 štafet, 24 běžců), ke kterým přibyl jeden odvážlivec, který se poprvé v životě rozhodl pro plnou porci kilometrů (J. Sova). Naše nejrychlejší štafeta běžící pod názvem ŘLP 1 ve složení Morávek, Nesvadba, Stryk a Heřmánek se umístila na 9. místě z celkového počtu 595 štafet (čas 2:45:49). Tím jsme potvrdili výkony z posledních let a již potřetí v řadě jsme se umístili v první desítce. Za zmínku určitě stojí i pár slov o zavedení nového poplatku, který musel zaplatit každý z běžců. Neprojedli jsme ho, nepropili jsme ho, ale peníze jsme poslali na dobrou věc, nadaci Dobrý Anděl, která pomáhá rodinám nemocných. Máte-li zájem o podrobné statistiky, přesné výsledky a upoceně fotky zničených tváří, podívejte se na nástěnku u posilovny v Jencí. Děkuji všem účastníkům (náhradníkům zvlášť) a těším se na další závod, kterým je zářijový Birell Grand Prix Praha 2016.

text Radek Hodač, DPLR/SRPI/OPM, foto archiv běžeckého týmu ŘLP

Dohoda ŘLP ČR, s. p., a NAEW&C FC



Ve středu 11. května 2016 podepsal v prostorách ŘLP ČR, s. p., generální ředitel Jan Klas spolu se zástupcem velitele a náčelníkem štábu NAEW&C FC (NATO Airborne Early Warning & Command Control Force) Air Commodorem Ianem Teaklem významnou dohodu o spolupráci týkající se speciálních letounů včasné výstrahy a řízení AWACS. Hlavním úkolem těchto strojů je podpora misí NATO ze základny v německém Geilenkirchenu. Kvůli vysokým nákladům si je země NATO nemohou dovolit pořídit samostatně, proto bylo rozhodnuto o provozování těchto letadel na nadnárodní úrovni. V roce 2011 se k této komunitě přidala také Česká republika a na palubách těchto průzkumných strojů působí i čeští vojáci.

NAEW&C Force je mnohonárodnostní samostatná jednotka, která v rámci Evropy zajišťuje provoz a veškeré mise letounů označených jako AWACS, tedy letounů vybavených systémem včasného varování a řízení, které umožňuje získávání informací s pomocí výkonného radaru a další elektroniky a poskytuje možnost dohledu, velení, kontroly vzdušného prostoru nebo komunikace. Získané informace bývají využívány k navádění protivzdušné obrany na cíle a řízení vojenských operací. Samotná letadla se dají poznat velmi snadno – na zadní části trupu mají umístěnou talířovitou anténu.

ŘLP ČR, s. p., již administrativně uzavřelo dohodu s NAEW&C FC v 90. letech. Ovšem vztaženo k dnešnímu modernímu vývoji obsahovala mnoho zastaralých informací a postupů, které se již dlouhodobě neaplikovaly – například rezervace prostoru CZ1 přes AMC. V době vzniku původní dohody v evropském regionu ještě nebylo zavedeno tzv. RVSM (Reduced Vertical Separation Minima) a v rozmezí letových hladin 290 a 660 se aplikovaly vertikální rozstupy 2000 ft. Zavedením RVSM v roce 2002 se mezi FL 290 a FL 410 snížily rozstupy na 1000 ft, nedošlo však zároveň k úpravě tohoto parametru v předmětné dohodě s NAEW&C FC a bylo proto nutné dohodu mezi ŘLP ČR, s. p. a NAEW&C FC aktualizovat.

Původním záměrem Oddělení postupů LNS bylo překlomit tyto nové postupy do Letecké informační příručky AIP, nicméně kvůli vysoké odbornosti a specifičnosti bylo nakonec rozhodnuto, že se stanou součástí nové dohody. Při společné schůzce zástupců OPLNS a NAEW&C FC před několika lety, bylo zároveň ŘLP ČR, s. p., ujištěno, že letouny AWACS jsou pro RVSM vybavené, a není tudíž nutné dodržovat v letové hladině 290–410 rozstupy dvojnásobné. Proto se i pro stroje AWACS snížily z původních 2000 stop směrem dolů i nahoru rozstupy na 1000 stop, což je standardní pro jakýkoliv letoun v prostoru RVSM.

Kromě obecné aktualizace dohody usilovalo o dosažení snížení rozstupů dlouhodobě i ACC Praha. Letouny AWACS totiž v naprosté většině létají v prostoru CZ1, což je oblast nacházející se přibližně nad českým pohorím Šumava. Jedná se o vysoce zahuštěný prostor a kvůli původně stanoveným rozstupům bylo vždy zablokováno pět letových hladin, které se musely obléhat. Navíc se nejednalo o krátkodobé lety, daný letoun se v tomto prostoru zdržoval třeba i šest hodin. Pro ACC Praha tedy tato dohoda o dodržování standardních rozstupů 1000 stop znamená velkou úlevu.

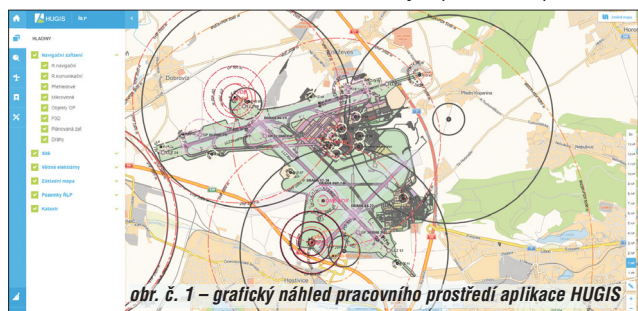
Výhodou nově uzavřené dohody pro ŘLP ČR, s. p., je pevné stanovení postupů mezi naším podnikem, tedy poskytovatelem služby, a těmi, kteří do prostoru České republiky v rámci misí NATO směřují. Řídicí letového provozu dostanou dostatečně včas informaci o tom, kdy a jak takový letoun přiletí, jak dlouho zde bude provádět činnost a v případě, že by vznikla nutnost upravit některé parametry letu z našeho pohledu, máme funkční kontakty, které pro tento případ můžeme využít. Prostor CZ1 je přesně definovaný jak v nové dohodě, tak i ve všech systémech, v praxi to tedy znamená, že jakmile obdržíme požadavek, že letoun bude do tohoto prostoru směřovat, řídicí letového provozu si rozsvítí na radaru tuto oblast a vzhledem k tomu, že přesně ví, kde se letoun bude pohybovat, stanovuje vůči němu rozstupy – horizontální 5 NM a vertikální již zmiňovaných 1000 ft. Povinností našeho partnera NAEW&C FC je poskytovat nám řádně a včas plán letů AWACS několik hodin dopředu, aby měli řídicí letového provozu dostatek času se na tuto situaci připravit.

Air Commodore Ian Teakle na závěr květnového setkání s generálním ředitelem Janem Klasem, při jehož příležitosti byla dohoda podepsána, ocenil společný zájem obou organizací na tom, aby se kvalita spolupráce civilní a vojenské složky ještě zvýšila a zároveň vyjádřil potěšení z osobního setkání se zástupci ŘLP ČR, s. p.

text nwt, Lumír Hovančík, DPLR/SMLNS/OPLNS, hovancik@ans.cz; foto nwt

Nová webová aplikace HUGIS – užitečný nástroj pro specialisty ŘLP ČR, s. p.

Geografické informační systémy (GIS) stále více pronikají do různých sfér lidské činnosti a zejména v té profesní se s nimi setkáváme čím dál častěji. Důvodem zvýšené obliby jejich využívání je převážně to, že umožňují sběr a správu velkého množství prostorových dat a zároveň jsou schopny poskytnout nástroje pro jejich grafickou analýzu a prezentaci. Když se v roce 2008 v rámci Oddělení evidence staveb GIS zaváděl, hlavním cílem bylo zcentralizovat evidenci majetku podniku a naplnit podmínky platné legislativy Stavebního zákona z hlediska vydávání územně analytických podkladů pro územní samosprávu. Ačkoli se systém od svého zavedení značně rozrostl, vzhledem ke složitému a celkově uživatelsky nepřívětivému prostředí se jeho užívání zásadně nerozšířilo.



obr. č. 1 – grafický náhled pracovního prostředí aplikace HUGIS

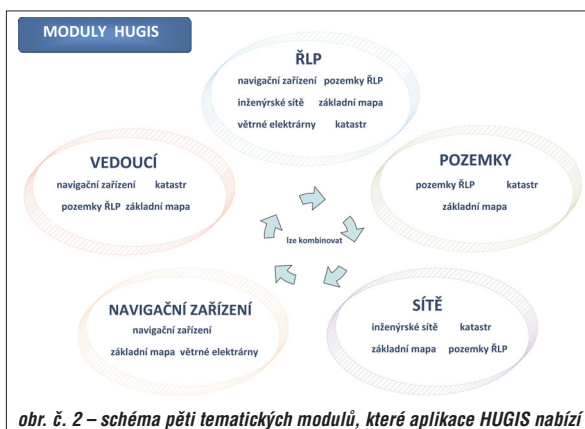
V návaznosti na provedení sběr připomínek a požadavků na rozvoj systému u hlavních uživatelů, kterými jsou správci inženýrských sítí, technici, vedoucí projektů a další specialisté, dostal v tomto roce systém RLPGIS novou, přívětivější tvář v podobě webové aplikace s názvem HUGIS (Highly Useful Geographic Information System). Jak už název napovídá, aplikace by se měla stát užitečným nástrojem pro zobrazení a vyhledávání informací v systému RLPGIS. HUGIS je napojen na vlastní data GIS, která zobrazuje a vyhledává, jak v mapě, tak v datábázových hodnotách a atributech. Je také propo-

jen s dalšími podnikovými systémy jako AFM a TIS. Prostřednictvím HUGIS je tak umožněn jednoduchý a rychlý přístup ke grafickým (mapovým) i popisným datům prostřednictvím uživatelsky přívětivého a snadno ovladatelného prostředí. Ve svém nejširším rozsahu podává aplikace informace o objektech ve vlastnictví či správě podniku ŘLP ČR společně se stavebními výkresy podlaží a místností. Dále poskytuje informace o navigačních zařízeních a jejich ochranných pásmech, o inženýrských sítích ve vlastnictví či správě ŘLP ČR, s. p., včetně tras sítí, které podnik nevlastní, ale ke své potřebě využívá. Poskytuje také přehled o pozemcích v majetku podniku a v neposlední řadě uvádí informace o větrných elektrárnách nacházejících se na území České republiky, ke kterým se podnik vyjadřuje z hlediska jejich možné existence.

Výhodou aplikace je, že uživatelé mají možnost hledat adresy a parcely v rámci celého území České republiky, fulltextově prohledávat vlastní data ve výše zmiňovaných kategoriích, intuitivně vybírat prvky na mapě a zobrazovat jejich popisné údaje, tisknout nebo ukládat mapy do formátu pdf či provádět rychlá měření ploch či vzdáleností. HUGIS umožňuje také vyhledávání zaměstnanců, kteří mají přidělenou kancelář v rámci objektu IATCC. U zaměstnance zobrazuje jeho telefonní linku a další informace včetně jeho pracovního zařazení. Kromě vlastních dat aplikace poskytuje také přímé klientské propojení na Český úřad zeměměřický a katastrální, kde si například uživatel může vyhledat další informace o zadaných pozemcích. Aplikace využívá standardních webových technologií, takže je možné ji otevřít ve všech webových prohlížečích. **Pro úplnost je nutné také zmínit, že HUGIS svým uživatelům nenabízí pouze jedno pracovní prostředí, ale je pro ně připraveno hned pět tematických modulů (obrázek č. 2). Tyto moduly se navzájem liší výběrem dostupných dat a funkcí a je možné je mezi sebou kombinovat.**

Aplikace je koncipována tak, aby její ovládání bylo intuitivní a alespoň z části připomínala veřejně dostupné mapové aplikace. Naleznete tu ale i podrobnou nápovědu, ta poskytuje ucelený popis dat a funkcí, se kterými se dá v rámci aplikace pracovat. Je určena pro široké spektrum specialistů ŘLP, kteří ke své práci potřebují využívat kombinaci grafických a textových informací. V případě požadavku na přístup pro nového uživatele kontaktujte pagis@ans.cz, následně vám bude zaslán formulář žádosti, který bude po vyplnění a odsouhlasení podkladem pro přidělení příslušných přístupových práv. Vlastní odkaz pro přístup do aplikace naleznete na intranetu v záložce Ostatní aplikace. Doufáme tedy, že vám náš „Hugo“ bude plně sloužit a fungovat jako rychlý a spolehlivý pomocník při vaší práci.

text Lucie Klemperová, Oddělení evidence staveb, klemperova@ans.cz; grafika OES



obr. č. 2 – schéma pěti tematických modulů, které aplikace HUGIS nabízí

Inspirovat

„Skutečné létání a sny o létání jsou neoddělitelné. Obojí je součástí jediné činnosti.“

Thomas Ruggles Pynchon (*1937), americký spisovatel proslulý komplexními, hutnými romány

„Na světě je už jen málo míst, kde můžete být v tichu. Létání je možná jednou z mála bašt, kde lze zažít samotu.“

Regina Brett (*1956), americká spisovatelka a publicistka

„Je překrásné stoupat mezi plynoucími pohorími oblaků a oblohy. Za mnou i přede mnou je Bůh a já nemám z ničeho strach.“

Helen Adams Keller (1880–1968), americká spisovatelka, aktivistka a lektorka, jako první hluchoslepý člověk dokončila studium na Harvardově univerzitě

„Kdyby bratři Wrightové nevsadili svoje životy, nelétali bychom dnes kolem celého světa. Svět potřebuje průkopníky.“

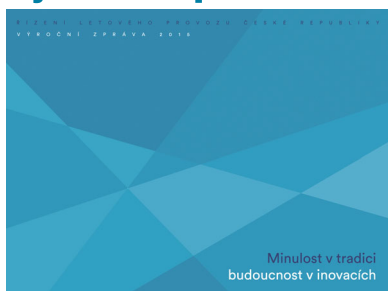
Felix Baumgartner (*1969), rakouský parašutista a extrémní sportovec, je znám především díky svému „skoku ze stratosféry“ ze 14. října 2012

„Poslední opuštěné místo světa je na obloze. V prázdnosti, kde nic nežije a nic neroste a nad čím se rozprostírá už jen vesmír. Člověk se narodil, aby chodil po ledě nebo po pisku nebo lezl po horách nebo se plavil po mořích. Ale měl létat? Každopádně ale létat. A zjistit, jak létat, bylo poslední velké lidské dobrodružství.“

Frederick Forsyth (*1938), britský spisovatel a novinář, autor světových politických bestsellerů

Připravila nwt

Výroční zpráva Řízení letového provozu České republiky za rok 2015



Čistý, avšak do detailu promyšlený design odrážející změnu loga a celé korporátní identity našeho podniku, je hlavní tematickou linií, v jejímž duchu se ponese výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2015. Grafický styl připomíná přeměnu či přerod našeho podniku v ještě modernější a dynamičtější společnost, která však stále ctí tradiční přístup a uznává základní hodnoty, na nichž stojí. Proto je i ve výroční zprávě ukázána možnost porovnání minulosti s přítomností a snaha o zaměření se na budoucí očekávání a výzvy. Heslem „Minulost v tradici, budoucnost v inovacích“ se snažíme poukázat na trvalý proces zvyšování kvality našich služeb a zároveň vyzdvihnout profesionalitu našich zaměstnanců i určitou hrdost na společnost, ve které pracujeme. I text a grafický styl takového dokumentu, jako je výroční zpráva podniku, jsou významnými nositeli těchto hodnot směřujícími k zákazníkům, státní správě či dalším spolupracujícím partnerům.

Výroční zpráva ŘLP ČR za loňský rok v českém i anglickém jazyce bude vydána na konci měsíce června. Oddělení ÚSMP/VV ji přibližně ve stejné době jako vždy připraví k distribuci na jednotlivé útvary podniku, v obou jazykových verzích ji dále umístíme ke stažení v elektronické podobě na podnikový intranet a webovou prezentaci. **text red, grafika MDE Advertising a. s.**

Dne 13. května 2016 nás náhle opustil pan **Ing. Jan Kotas** v nedožitých 72 letech. Patřil mezi generaci absolventů Žiliny z konce šedesátých let, na kterou měli zásadní vliv tehdy rehabilitovaní váleční piloti. V ŘLP byl zaměstnán po dobu 15 let, od roku 1984 působil ve funkci vedoucího Letecké informační služby. Kromě zmíněné kariéry u našeho podniku, působil i na Letišti Praha, ČSA, SLI (později ÚCL), Fischer Air v oblasti leteckého provozu civilního letectví. Byl hluboce věřící, miloval přírodu, zvláště pak okolí Telče, kde měl svoji pověstnou maringotku a velice rád rybařil.

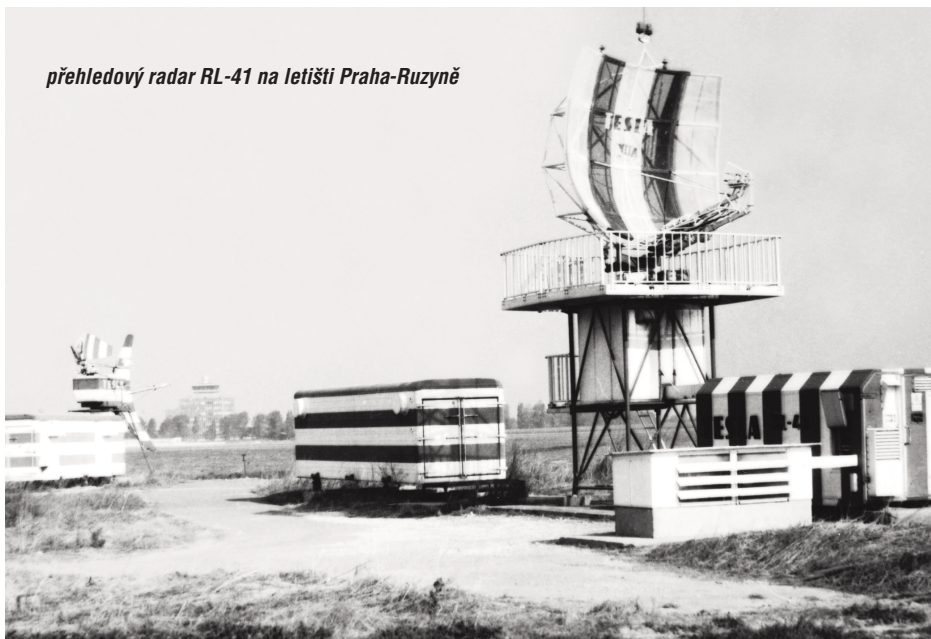
Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu tichou vzpomínku.

Lenka Pačesová a Alexandra Mrzenová



FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP

přehledový radar RL-41 na letišti Praha-Ruzyně



Rychle reagovat, rychle a správně se rozhodovat a mít velkou dávku prostorové představivosti – tohle vše potřebuje každý řídicí letového provozu ke své práci kdekoli na světě. Další věcí, kterou ale také řídící potřebuje, je kvalitní a spolehlivý radar. Kvalita a spolehlivost radarové informace má významný vliv na kvalitu poskytované služby řízení letového provozu. Poměrně vysoký počet mezinárodních letišť v Československu a potřeba kvalitního přehledového radaru pro služby řízení stála u vývoje takového radaru v Tesle Pardubice, v Ústavu pro výzkum radiotechniky v Opočínku. Přehledový radar RL-41 byl civilní modifikací vojenského letištního radaru RL-4 ve frekvenčním pásmu S (2,7 až 2,9 GHz) s četností obnovy polohy cílů čtyři sekundy a s analogovým zpracováním signálu.

První prototyp radaru RL-41, byl nainstalován na letišti v Praze-Ruzyni v roce 1975, kde se na stanovišti APP Praha stal náhradou za již dosluhující radar RL-2D. Tento prototyp byl v Praze uváděn do provozního využití po vyřešení několika prvotních technických problémů. Následně v roce 1980 byl prototyp nahrazen výrobkem ze sériové výroby Tesly Pardubice. Jedním z hlavních problémů radaru byl v závislosti na denní i roční době výskyt klamných cílů (andělíčků) v malé vzdálenosti od stanoviště radaru. V rozmezí let 1977 až 1981 byl radar RL-41 nainstalován postupně na letištích Bratislava-Ivanka, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov, Košice, Poprad-Tatry, Sliač a na továrním letišti Vodochody. Pardubické radary RL-41 se tak staly základním nástrojem pro poskytování letových provozních služeb na všech mezinárodních i vnitrostátních letištích v Československu. Výjimkou byla letiště Karlovy Vary, Holešov, Lučenec, Žilina a Piešťany, kde byly nainstalovány malé radary typu OPRL-4 s dosahem jen 50 km.

Maximální dosah radaru RL-41 byl 200 km (108NM), zobrazení a vzdálenostní značky byly v kilometrech. Anténa radaru se otočila patnáctkrát za minutu, a tak radar splňoval požadavky předpisu L10/I na obnovu radarové informace pro provádění radarového přiblížení SRE-PPI. Detekce cíle byla zaručena u letadla velikosti L200 přibližně do vzdálenosti 80 km, u L410 do 150 km a u letadla IL14 v maximálním rozsahu 200 km. Radar RL-41 neměl digitalizaci signálu, zobrazení bylo analogové, v reálném čase.

Radar RL-41 byl vyvinut s plánovanou životností 15 let nepřetržitého provozu. Je proto skvělou vizitkou výrobce a stejně tak i našich podnikových techniků, že radar na letišti v Ostravě byl vyřazen z provozu po 27 letech, radar na letišti v Popradu, uvedený do řádného provozu v roce 1981, je provozně využíván dodnes. Na radaru RL-41 se učila základům radarového vektorování celá jedna generace řídících na přiblížovacích stanovištích řízení letového provozu v České i Slovenské republice, a proto má tento radar v našem vzpomínání na historii poskytování letových provozních služeb v České i Slovenské republice své místo.

Po radaru RL-41 přišla na počátku devadesátých let nová generace radarů s digitalizací signálu, které umožňují přenos radarových dat na velkou vzdálenost a dnes již zcela běžné multiradarové zpracování. Ve vývojevém



detail antény radaru na letišti Poprad-Tatry

a výrobním programu TESLA Pardubice byl radar s označením RL-64, instalovaný ale již jen na letištích v Brně a Košicích. Po řadě let útluhu českého radarového programu přišla na trh pardubická firma ELDIS s radarem RL-2000, v současné době je tento systém v provozním užívání na řadě letišť Dálného východu a Afriky, ale také v Ostravě a v Brně. RL-41 v Praze vystřídal francouzské radary nejprve TA10MTD a konečně i v současnosti používaný STAR2000.

text J. Vlasák, jarvlasak@gmail.com,
s technickou podporou Ivana Uhlíře;
černobílé foto archiv Standý Černého,
barevné foto archiv Ivana Uhlíře

Letové poplatky a systé

Letové poplatky jako hlavní zdroj financování poskytovatelů LNS.

Klíčovou činností a hlavním posláním ŘLP ČR, s. p., je poskytování letových navigačních služeb svým zákazníkům, provozovatelům letadel, mezi něž se řadí jak největší světoví giganti mezi leteckými společnostmi, jako jsou Lufthansa nebo Emirates, tak i například soukromí majitelé letounů v oblasti všeobecného letectví. Nikoho proto zřejmě nepřekvapí, že **hlavním pilířem financování chodu podniků poskytujících letové navigační služby v rámci evropského prostoru jsou poplatky, uložené příjemcům poskytnutých služeb. Tyto poplatky v případě ŘLP ČR generují až 95 % výnosů, přičemž je evropskou a národní legislativou přesně určena možnost použití těchto zdrojů, od pokrytí osobních nákladů podniku až po investice do dalšího rozvoje ATM systémů.**

Česká republika je již od roku 1996 členem Evropské organizace pro bezpečnost civilního letectví Eurocontrol a zároveň v uvedeném roce přistoupila k tzv. Mnohostranné úmluvě o letových poplatcích. Jako na subjekt práva členského státu Evropské Unie se pro oblast zpoplatnění služeb na ŘLP ČR, s. p., také plně vztahuje platná unijní legislativa v rámci Single European Sky. Jedná se o dvě klíčová Prováděcí nařízení Komise EU – rámec je popsán č. 390/2013, kterým se stanovuje systém sledování výkonnosti LNS (tzv. Performance Scheme), pravidla pro zpoplatnění služeb pak řeší č. 391/2013, kterým se stanoví spo-

Za rok a půl v kokpitu dopravního letadla? Splněný sen...

O pilotování krásných velkých létajících strojů sní nejen jeden kluk, ba i děvče. Ale věřte nebo ne, není to nic, co by se nedalo splnit. **I bez předchozích leteckých zkušeností můžete nastoupit do výcviku a zhruba za půl druhého roku usednout v kokpitu dopravního letadla.** A protože zájem o piloty stále trvá i ze strany aerolinií, uspořádalo výcvikové středisko Czech Aviation Training Centre (CATC) další, v pořadí již třetí Career Day pro zájemce o kariéru dopravního pilota.

Nedělní odpoledne 22. května 2016 patřilo setkání adeptů tohoto náročného, leč krásného povolání s těmi, kdo už mají v zápisníku nějakou tu hodinu zapsanou. Do sídla CATC na pražském letišti v Ruzyni se ten den přišlo podívat na 130 návštěvníků, z nichž bezmála stovku tvořili vážní zájemci o pilotní výcvik. Měli jedinečnou příležitost setkat se s piloty a instruktory výcviku, absolventy i studenty MPL výcviku, s leteckými lékaři a zástupci leteckých společností. Mohli se jich vyptat na všechno, co potřebují o výcviku nebo o povolání dopravního pilota vědět.

V úvodu programu, kterým provázeli moderátoři Anna Polánecká a Jan Tůma, oba piloti dopravních letadel B737 společnosti Travel Service, zazněly přednášky s prezentací instruktorů výcviku. Marek Vinař, Vedoucí výcviku v CATC a současně instruktor a examinátor B737, nabídl účastníkům **přehled možností, jak se stát dopravním pilotem, a sám představil první z nich – Airline Cadet Pilot Programme (ACPP).** CATC jej koncipuje jako integrovaný nebo modulový výcvik a jeho časová náročnost zpravidla dovozuje budoucím pilotům zároveň studovat anebo pracovat. Integrovaný ACPP je však potřeba úspěšně dokončit do 36 měsíců od započetí výcviku. Po získání licence nemá čerstvý absolvent rezervované místo u konkrétního dopravce, zato má možnost ucházet se o práci prakticky u kterékoli letecké společnosti.

Naproti tomu stojí výcvik Multi-Crew Pilot Licence (MPL), o kterém pohovořil Jan Janík, ředitel CATC

m financování poskytování letových navigačních služeb v ŘLP ČR, s. p.

lečný systém poplatků za LNS (tzn. Charging Scheme). Z uvedeného plyne, že na tomto základě musí být letové poplatky, jinak řečeno ceny za poskytované letové navigační služby, transparentně stanoveny v rámci Plánu výkonnosti. Ten je sestavovaný na národní úrovni a od roku 2015 předkládán v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě, v našem případě tedy FAB CE a schválený národním regulátorem (v ČR je jím ÚCL) a Evropskou Komisí. Ceny za služby jsou také vždy řádně projednány s komunitou uživatelů služeb, nejdůležitější konzultace s uživateli služeb probíhají na celoevropské úrovni na platformě tzv. Rozšířeného výboru pro letové poplatky Eurocontrol za účasti zástupců organizací zastupující práva dopravců – jako je například IATA – i zástupců Evropské Komise.

Hlavním principem zpoplatnění letových navigačních služeb obecně je rovný přístup ke všem odběratelům služeb, tzv. princip nediskriminace. ŘLP ČR, s. p., tak nikdy nemůže – na rozdíl od například provozovatelů letišť, kteří systémem úlev poplatků na nově zaváděné linky aktivně stimulují zájem nových dopravců – uplatňovat letové poplatky v rozdílné výši, ať už by se jednalo o jednotlivé uživatele služeb (například preferenční sazby pro národní leteckého dopravce), nebo kategorie zákazníků (například „velká“ letecká doprava vs. všeobecné letectví, nebo zájmové létání). Dalším zajímavým obecným rysem zpoplatnění LNS v evropském prostoru, tedy zejména z právního hlediska, je neexistence dvoustranných smluv mezi poskytovatelem a příjemcem

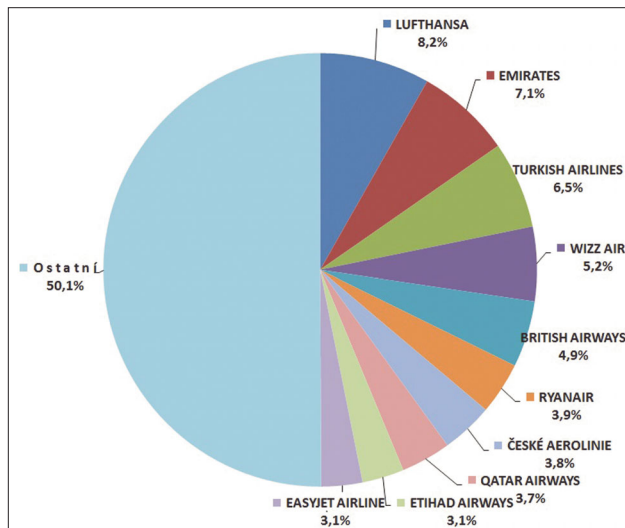
služby – funguje tzv. princip konkludentního jednání. ŘLP ČR, s. p., tedy neuzavírá smlouvy s jednotlivými odběrateli LNS, proces poskytnutí služby za úplaty funguje na principu automatického poskytnutí služby vstupem letounu do oblasti poskytnutí LNS, FIR Praha nebo oblasti zpoplatnění přibližovacích a letištních služeb na

řízených letištích, a to zejména podáním letového plánu. **Úkolem SFIN/LP je příjemce služby identifikovat a zajistit proces vedoucí k úspěšnému přijetí platby za tyto služby.**

*Dokončení v příštím čísle zpravodaje.
text a grafika Milan Vaněček,
DPERFIN/SFIN/LP, vanecek@ans.cz*

Největší zákazníci – odběratelé letových navigačních služeb Řízení letového provozu České republiky

Graf vpravo zobrazuje poměrné rozložení největších zákazníků služeb poskytovaných Řízením letového provozu České republiky, tedy leteckých společností a provozovatelů letadel obecně, za oba druhy poskytovaných služeb. Údaje jsou za období prvního čtvrtletí tohoto roku kumulativně od začátku roku až do konce března 2016. Polovina objemu poskytnutých služeb je směřována k deseti nejvýznamnějším zákazníkům, z nichž vůbec největší podíl ukrájí s 8,2 % německý dopravce Lufthansa. Zbývajících 50 % objemu poskytnutých služeb je pak rozděleno mezi všechny ostatní odběratele služeb.



a zároveň instruktor a examinátor A320. **Aktuálně je MPL výcvik postaven na míru leteckým společnostem České aerolinie a Travel Service, budoucí piloti se tedy v MPL programu učí právě pro tyto aerolinky, tj. podle jejich provozních a provozně-letových pravidel.** Je třeba počítat s tím, že studium v MPL programu je práce na plný úvazek a se zaměstnáním či studiem na vysoké škole se neslučuje. Během 18–20 měsíců absolvují adepti licence pilota vícepilotních letadel nejprve ATPL teorii a leteckou angličtinu. Praktický výcvik pak zahrnuje létání na jedno i vícemotorovém pístovém letounu (včetně létání podle přístrojů), létání v letových trenažérech s praktickou aplikací principů MCC (Multi-Crew Cooperation), JOC (Jet Orientation Course), Type Rating (typový výcvik na letoun B737 nebo A320) a Base Training s dvanácti vzlety a přistáními se skutečnými letadly uvedených typů. Studenti MPL nastupují do výcviku s tím, že po úspěšném dokončení začnou létat pro jednu z výše uvedených českých leteckých společností. Výcvik MPL je završen tzv. *Line trainingem* u té které aerolinky s garantovaným náletem 500 hodin. Výsledným produktem je tedy pilot s kvalifikací řídit dopravní letadlo v roli prvního důstojníka a zároveň se základní praxí na daném typu letounu, což mu ve srovnání s ACPP výcvikem výrazně rozšiřuje reálné možnosti uplatnění na trhu práce dopravních pilotů.

Než však tohle všechno proběhne, je potřeba úspěšně vyběrovém řízení, mezi piloty známém jako Screening. Podmínkou účasti ve Screeningu je dosažení minimálně středoškolské vzdělání s maturitou, znalost angličtiny alespoň na úrovni B2 (podle Společného evropského referenčního rámce pro jazyky), trestní bezúhonnost a složení registračního poplatku. Doporučený věk uchazečů je 21–35 let. Screening trvá několik dnů a skládá se z pře-

zkoušení z anglického jazyka (písemný test a ústní pohovor), psychologického profilu osobnosti (písemné testy, pohovor a týmová spolupráce), testu Compass Basic (ověření předpokladů pilotních dovedností) a letu na simulátoru, při němž se posuzuje schopnost multitaskingu (řešení více úkolů současně), zvládání stresu, paměť a další dovednosti. V poslední fázi absolvuje uchazeč pohovor s výběrovou komisí za účasti zástupců leteckých společností. Úspěšní absolventi Screeningu podstoupí zdravotní prohlídku, aby získali osvědčení Medical Certificate

Class 1. V říjnu 2016 pak nastoupí do výcviku, po jehož absolvování obléknou v květnu 2018 uniformu a začnou pro danou společnost létat jako first officer.

MPL Screening je v Czech Aviation Training Centre plánován na druhou polovinu června, přihlášky do Screeningu je možné podávat nejpozději do 6. června 2016. Podrobnější informace o MPL výcviku i výběrovém řízení získáte na www.catc.cz nebo emailem na adrese mpl@catc.cz. **text Petra Biache, CATC, biache@catc.cz**

foto CATC



Nikdo nechce být dvojka aneb závodníci z cyklistického týmu ŘLP opět na startu

V sobotu 23. dubna 2016 se uskutečnil v Berouně orientační závod dvojic s nezvykle vysokou účastí závodníků z podnikového ŘLP Bike teamu. VIPrahý Bajkonur, legendární pětihodinovka, se letos vrátila „Ke Štice“ do Berouna, a tak na startu nemohli chybět skoro místní Jakub Hocek a Filip Dvořák. To vyhecovalo k přihlášení mne a Rudu Brožka, a je-li to název týmu „ŘLP Bike team I“ si přivlastnili kluci, zvolili jsme podobně „ŘLP bike team A“. Nikdo přece nechce být dvojka. Dalšími účastníky z řad zaměstnanců byl Miro Čech, který jel ve dvojici s Hanou Kunzfeldovou a Viktor Slavík ve dvojici se Zdeňkem Sedláčkem. Ostatním členům Bike teamu, s jejichž účastí se tak nějak automaticky počítalo, zabránila ve startu až už nepříznivá předpověď počasí, lenost, rýmička, nedostatečný trénink, přetrénovanost, či různé rodinné povinnosti.

Na účastníky čekalo třicet kontrol rozmístěných na východ a jih od Berouna. Kontroly, jak už je u závodů pořádaných VIPrahákama zvykem, byly povětšinou na zajímavých místech, mnohdy s překrásnými výhledy třeba na Berounku, Karlštejn nebo na lom Amerika. Každá z kontrol byla ohodnocena pěti body a na získání co největšího množství kontrol měla dvojice pět hodin. Při překročení tohoto limitu následoval trest v podobě penalizace – prvních deset minut nad limit jeden bod za každou minutu, každá další minuta nad časový limit znamenala minus dva body.

Závod navzdory předpovědi provázelo příjemné počasí, očekávaný déšť přišel až po dojezdu většiny dvojic. Přes rozdílné strategie dosáhly obě dvojice ŘLP Bike teamu podobných výsledků. Bike team A skončil se 78 body (17 kontrol, minus 7 bodů penalizace) celkově na 25. místě, Bike team I na 27. místě s 75 body (15 sebraných kontrol). Ve své kategorii MM (muž-muž) skončilo „áčko“ na 11. místě z 25 startujících dvojic, „jedničky“ byly ve své kategorii MM+ (muž-muž, součet věků závodníků nad 80 let) na 9. místě z 18 dvojic. Viktor Slavík skončil se svým parťákem celkově na krásném 14. místě (19 kontrol, 5. místo kategorií MM+). Miro Čech s parťáčkou objeli 9 kontrol a skončili stoduží.

Pokud vás tato reportáž zaujala a říkáte si, že byste chtěli něco podobného také zkusit, není nic jednoduššího! Podívejte se na stránky seriálu závodů MTBO <http://shocartliga.cz/>, jistě si tam svůj závod najdete! A pokud nejsou závody pro vás, přidejte se k Bike teamu třeba jen na některou z vyjížděk, které v průběhu roku pořádáme. Více informací naleznete na stránce našeho cyklistického týmu <http://info.ans.cz/ruzne/biketeam>. **Honza Mejdr, DPRO/ATMS/LTS/TCOM,**

foto archiv ŘLP Bike týmu



KKC Stuttgart 2016 – fotbalu a mezikolegiálního družení není nikdy dost!

Vynikající každoroční sportovní a společenské výkony zajistily našemu fotbalovému družstvu řídících pozvání, které se neodmítá, a to konkrétně na aprílový turnaj v malém fotbale pořádaný našimi německými kolegy. Čest to byla o to větší, poněvadž jsme byli v devatenáctileté historii turnaje prvním týmem, který pochází z neněmecky mluvící země. Expedice na západ Německa čítala jeden sedmímístný vůz americké provenience, jednu profesionální řidičku/řidičí, šest skvěle trénovaných borců, několik výukových (nejen) fotbalových dvd a nezbytné zásoby na dlouhou cestu. Letmo jsme si cestou oprášili základní taktické varianty malého fotbalu (hrálo se klasicky 4+1), jako cíl jsme si pak stanovili finální umístění někde uprostřed třináctičlenného startovního pole (zisk medaile by byl vnímán jako neúcta k tradičním účastníkům, na chvostu jsme pak nechtěli být z důvodu možné ztráty renomé).

Konečně nastal den D (čili sobota), předchozí uvítací párty jsme pojali zodpovědně, tudíž až na nejmenovaného hráče Robina Saffina jsme byli na turnaj skvěle připraveni. Atmosféra hracího dne byla báječná, nedošlo k žádným zraněním či šarvátkám a cíl jsme splnili na výbornou – i díky aktivnímu zapojení našich dvou skvělých dívek jsme skončili na předem plánovaném osmém místě. Bonbonkem na našem fotbalovém dortu byl pak zisk trofeje pro tým s nejlepší obranou, za celý hrací den jsme obdrželi pouze jeden gól, a tak jsme cíl dokonce předčili! Udělali jsme natolik pozitivní dojem, že se uvažovalo o uspořádání příštího ročníku turnaje v Praze, ale nakonec bylo usneseno, že příští – jubilejní dvacátý – ročník uspořádá Mekka německého fotbalu, tedy Mnichov. Za naší organizační ochotu nám bylo ovšem ještě na místě příslibeno, že nás pozvání do Bavorska nemine, a tak můžeme za rok zacílit na umístění vyšší nežli to letošní. Velké díky rozhodně patří našim německým kolegům/kamarádům za skvělou organizaci celého víkendu a nezbyvá než zvolat – sportu zdar, fotbalu (bez Pelty) zvláště!

text Jakub Vilhelm, APP-TWR, foto KKC Stuttgart



Fotografie (nejen) z dovolené – tentokrát z letiště Dolpa, Nepál



kancelář letecké společnosti v odbavovací hale

Po delší absenci se v tomto čísle zpravodaje opět vracíme k rubrice, ve které uveřejňujeme netradiční fotografie, které ukořistili naši zaměstnanci na svých výletech a dovolenkových toukách. Tentokrát se, milí čtenáři, můžete podívat, jak vypadá nepálské letiště Dolpa. Nachází se ve výšce 2 499 metrů nad mořem a disponuje jednou dráhou 06/24 se šterkovým povrchem dlouhou 450 metrů. **Autorem snímku i následujícího povídání je Vladimír Příhoda z Oddělení letového ověřování.**

„Jako každý rok jsme vybrali cestu s minimem turistů, za dva týdny jsme potkali jediného britského botanika. Minimalistická výprava čtyř sáhůbů, tři nosičů a vůdce – kuchaře do západního Nepálu pod západní stěnou Daulághiri, která celou cestu zůstala v mracích, do země náboženství Bön. Přespávali jsme převážně v domácnostech, v jednoduchých lodžích, v letních chatách pastevců yaků na vysokohorských pastvinách (i jako squatterů) a pod zasněženými sedly ve stanech. Přes několik sedel jsme došli k jezeru Phokosundo ve výšce 3800 m, jehož barvě jsem do návštěvy nevěřil. Mosty se někdy rozpadaly, pomohly stromy, i jsme brodili ledovcovou vodou. Žádný velký příběh jsme si tentokrát neodnesli díky jazykové bariéře lokálních nářečí, pohyb neglobalizovanou kulturní krajinou byl opět dostatečný zážitek. Zpět jsme odletěli se společností Goma, provozující dvě Cessny Caravan a dvě L 410 UVP-E20. Mám hrůzu z letů po Nepálu, ale „silniční“ doprava není o nic lepší a nakonec cesty necesty od sesuvů po ledovce také stojí za to. Pro zchátralost věkem jsem už s takovými výpravami skončil, ale postupně zjišťuji, že mi takové zážitky začínají chybět.“