

Číslo 175 ZÁŘÍ

STRIP 2016

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



Pracovní výročí

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

David Korpa, údržbář, DRSL/SCL/TPS	15 let
Radek Procházka, Ing., metodický pracovník, DPLR/ SRPI/OPM	15 let
Radka Zahradková, sekretářka, DRSL/S	15 let
Jana Rambová, sekretářka, DPRO/SPLS/S	20 let

Jan Abel, Ing., vedoucí oddělení MIS, DRSL/SCL/MIS	25 let
Jan Chodounský, vedoucí řlp II – Watch supervisor, DPRO/SPLS/APP/TWR	25 let
Jana Švecová, specialista LIS NOF – VS, DPRO/LIS/NOF	25 let
Jolana Kašíková, Ing., ekonom specialista, DPERFIN/SFIN/UC	30 let
Pavel Kočovský, RNDr., metodický pracovník, DPLR/ SRPI/OPM	30 let

Petr Král, vedoucí řlp II – Watch supervisor, DPRO/SONS/ACC/IFR	30 let
Miloš Matějka, Ing., vedoucí řlp II – Senior controller, DPRO/SPLS/APP/TWR	35 let
Miroslav Myšák, instruktör na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR	35 let
Jiří Slavík, vedoucí řlp II – Senior controller, DPRO/SONS/ACC/ASM	35 let

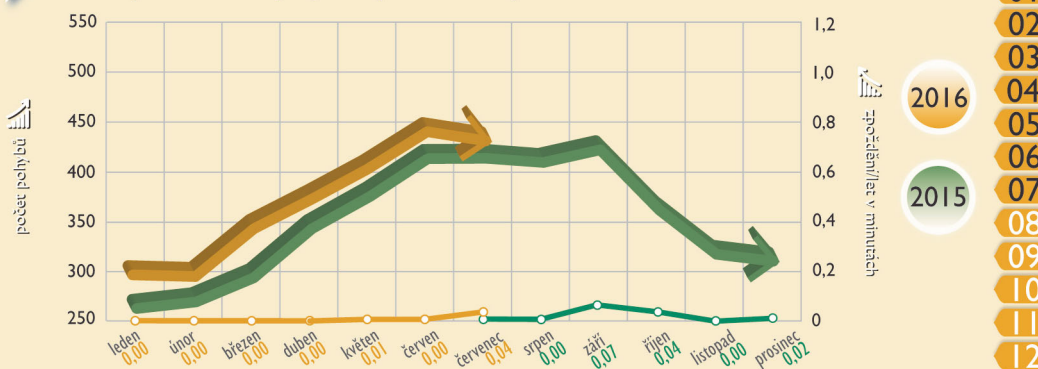
*Redakce všem zářijovým jubilatům
srdečně blahopřeje!*

Statistiky provozu

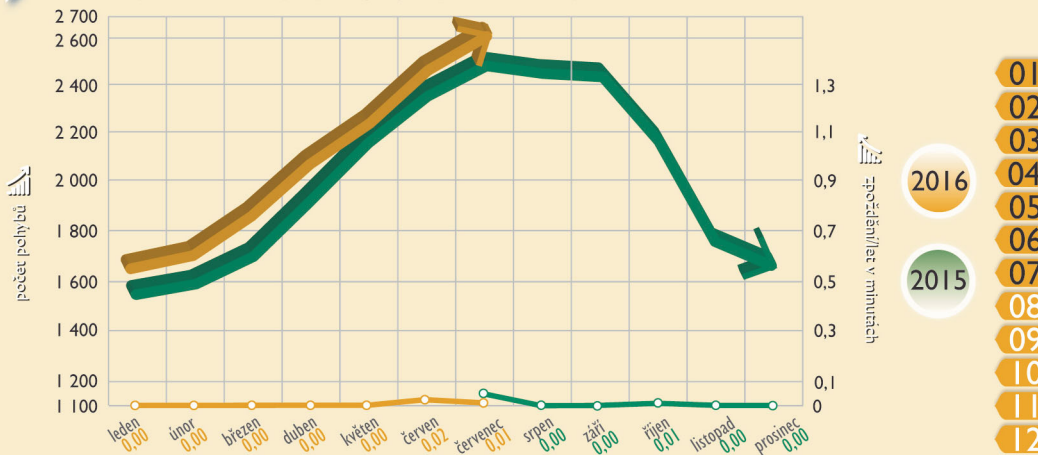
červen, červenec 2015/2016

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



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



Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
	2015	2016		2015	2016	2015	2016
ČERVEN	12 454	13 310	6,9	479 (11. 6.)	496 (10. 6.)	42 (19. 6.)	46 (10. 6.)
ČERVENEC	12 937	13 517	4,5	462 (17. 7.)	485 (1. 7.)	42 (17. 7.)	43 (14. 7.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
	2015	2016		2015	2016	2015	2016	2015	2016
ČERVEN	71 269	74 194	4,1	2 534 (26. 6.)	2 749 (30. 6.)	190 (4. 6.)	192 (22. 6.)	0,01	0,02
ČERVENEC	77 006	81 565	5,9	2 648 (16. 7.)	2 760 (1. 7.)	195 (31. 7.)	199 (20. 7.)	0,05	0,01

Pohyby na regionálních letištích ČERVEN, ČERVENEC 2015/2016

		BRNO		OSTRAVA		KARLOVY VARY	
2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN
IFR 1 379	IFR 1 231	IFR 885	IFR 737	IFR 362	IFR 285	IFR 518	IFR 313
VFR 3 167	VFR 3 434	VFR 1 383	VFR 2 261	VFR 1 633	VFR 1 846	VFR 603	VFR 550
4 546	4 665	2 270	2 998	2 652	2 717	751	711
MLČ 1 051	MLČ 1 069	MLČ 712	MLČ 1 226	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 251	MLČ 179
ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC
IFR 1 577	IFR 1 501	IFR 1 019	IFR 871	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313
VFR 3 542	VFR 2 946	VFR 1 633	VFR 1 846	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550
5 119	4 447	2 652	2 717	2 652	2 717	751	711
MLČ 1 160	MLČ 1 125	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 251	MLČ 179
2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN
IFR 885	IFR 737	IFR 362	IFR 285	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313
VFR 1 383	VFR 2 261	VFR 1 633	VFR 1 846	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550
2 270	2 998	2 652	2 717	2 652	2 717	751	711
MLČ 712	MLČ 1 226	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 251	MLČ 179
ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC
IFR 1 019	IFR 871	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313
VFR 1 633	VFR 1 846	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550
2 652	2 717	2 652	2 717	2 652	2 717	751	711
MLČ 940	MLČ 908	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 940	MLČ 908	MLČ 251	MLČ 179
2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN	ČERVEN
IFR 362	IFR 285	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313
VFR 389	VFR 426	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550
751	711	751	711	751	711	751	711
MLČ 251	MLČ 179	MLČ 251	MLČ 179	MLČ 251	MLČ 179	MLČ 251	MLČ 179
ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC	ČERVENEC
IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313	IFR 518	IFR 313
VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550	VFR 603	VFR 550
1 121	863	1 121	863	1 121	863	1 121	863
MLČ 338	MLČ 282	MLČ 338	MLČ 282	MLČ 338	MLČ 282	MLČ 338	MLČ 282

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.

Při zaměstnávání tělesně postižených narážíme na informační bariéru

Veronika Moudrá pracuje již tři roky v pražské neziskové organizaci Borůvka, kde je zodpovědná za oblast fundraisingu a PR. V minulosti se obrátila s žádostí o finanční podporu i na Řízení letového provozu České republiky na projekt Pracuji, tedy jsem, v rámci něhož prochází lidé se zdravotním postižením desetiměsíčním pracovním tréninkem. O tom, jak takové projekty fungují a také o současné situaci zdravotně postižených si povídáme v dnešní první části rozhovoru.

Hned na úvod se Vás, Veroniko, musím zeptat, proč zrovna „Borůvka“?

To je dlouhý příběh a souvisí i s tím, čím se primárně naše organizace zabývá. Borůvka vznikla v roce 1998 za účelem poskytování služeb studentům z nedalekého Jedličkova ústavu. A protože tenkrát byly hlavní cílovou skupinou děti, chtěli jsme vybrat do názvu něco, co by bylo dětem blízké. V průběhu let existence organizace se zaměření začalo postupně rozšiřovat na služby pro děti i dospělé s handicapem z řad široké veřejnosti. Název Borůvka jsme si ale rozhodli ponechat. Částečně i proto, že různé spolupracující instituce nás vždy znaly pod tímto názvem a změnou bychom zbytečně způsobili zmatky.

Můžete nám nejprve přiblížit co je posláním Borůvky?

Borůvka Praha, o. p. s., je pražskou neziskovou organizací, která od roku 1998 pomáhá lidem s tělesným postižením. Mezi naše hlavní cíle patří pomáhat této skupině jednotlivými projekty při integraci do každodenního života, vytvářet jim pracovní příležitosti a seznamovat veřejnost s problematikou těchto lidí. Naše organizace je výjimečná tím, že pomáhá lidem s tělesným postižením v průběhu celého života. V dětství dopravou do škol a osobní asistencí, dále fyzioterapií, tréninkovým pracovním programem a završením všeho je pomoc s hledáním pracovního místa a samotné zaměstnávání.

Borůvka funguje jako samostatná organizace, ale velmi nám pomáhají naši partneři. Mezi ty hlavní patří Nadace Jedličkova ústavu a Jedličkův ústav a školy – kvalitní bezbariérová škola, která ucelenou rehabilitační přípravu dětem a mládeži s tělesným postižením integruje do života. S oběma úzce spolupracujeme již od vzniku Borůvky.

Můžete uvést příklad, jak to funguje v praxi?

Například služba fyzioterapie. Jedličkův ústav poskytuje svým studentům samostatně službu fyzioterapie, vodoléčby a elektroléčby, které mohou využívat v rámci svého studia. Po jeho skončení jim ale tato služba již není k dispozici a na řadu přichází my. Jedličkův ústav nám zapůjčuje rehabilitační pavilon a my nabízíme dospělým se zdravotním postižením rehabilitaci pouze za symbolický poplatek 50 Kč, abychom zajistili dostupnost služby. Zároveň také v rámci projektu dopravy vozíme každodenně některé ze studentů JÚŠ do školy a po škole zpět domů. Bez naší pomoci by to měli hromadnou dopravou opravdu velmi složité, některé trasy ani nejsou bezbariérové.

Zajímá mě i projekt s názvem Pracuji, tedy jsem, na jehož fungování finančně přispěl i náš podnik ŘLP ČR, s. p.

Poslední dobou se hodně zaměřujeme právě na oblast zaměstnávání lidí se zdravotním handicapem v rámci projektu, který jste zmínila. Cílem je pracovní-tréninkový program pro klienty se zdravotním postižením v Obchůdku Borůvka a TA KAVÁRNĚ. Naším klientům poskytneme takové služby, aby mohli získat základní pracovní návyky, jako je docházka podle rozvrhu, omluvy v případě absencí, práce v týmu, s peněžními doklady, pokladnou a další dovednosti. Zároveň jim umožníme získat klíčové i odborné dovednosti, podle jejich individuálních potřeb. Pomůžeme jim rozvinout vlastní iniciativu, samostatnost, sebevědomí a co největší možnou nezávislost na sociálních a pomocných službách, v neposlední řadě také hledat vhodné pracovní uplatnění. Například lidem po úrazech, které zásadně ovlivnily jejich pracovní schopnost, pomáháme zjistit, kolik toho se svým nově nabytým handicapem zvládnou.

Sledujete zpětně, jak si ti, kterým se povedlo najít zaměstnání, vedou?

Určitě, velmi nás zajímá, jak se našim jednotlivým klientům daří. Podle posledních průzkumů víme, že se z těch, kteří u nás absolvují pracovní trénink a osvojí si základní pracovní dovednosti, dokáže uplatnit až 70 % a práci si dlouhodobě dokáže udržet až 50 % našich klientů. Jsou to krásná čísla, která svědčí o tom, že naše snaha má veliký smysl.

Mluvila jste i o projektu osobní asistence – inkluzivního vzdělávání ...

Poskytování osobní asistence nás provází již od samého začátku vzniku Borůvky. Momentálně tento projekt nahrazujeme jinými aktivitami, ale po dlouhá léta u nás úspěšně fungoval. Snažili jsme se o vytvoření plnohodnotných podmínek ke studiu pro děti s velmi vážným zdravotním postižením v běžných základních školách Středočeského kraje. Chceme tuto skupinu klientů s pomocí asistenta zapojit do výuky mezi zdravé vrstevníky a vytvořit jim tak pocit alespoň částečné samostatnosti a nezávislosti. Díky získaným finančním prostředkům se nám to i dařilo – příspěvky byly využity zejména na mzdu asistentů pedagogů. Naši snahou bylo, aby se asistenti mohli klientům věnovat i nad rámec toho, co jim stanovují nařízení a ulehčili tak těžkou situaci rodinám dětí se zdravotním postižením – jednalo se třeba i o takové „banality“ jako doprovod dítěte na toaletu nebo na oběd. Víme, že za každou takovou sebelepší pomoc je rodina handicapovaného dítěte velmi vděčná.

V současné době spouštíte ještě další nový projekt ...

Ano, to je pravda. Jedná se o poradenství pro pečující osoby se speciálními potřebami. Nabízíme pomoc a psychickou podporu těm, kteří se například sta-

rají o někoho z rodinných příslušníků s postižením nebo pracují jako pečovateli, pedagog nebo osobní asistent a potřebují odbornou radu. Sdílíme s lidmi jejich pocity, zážitky, ukazujeme cestu ven z tíživé situace, ve které se ocitli, ale pomáháme například i s vyplňováním formulářů, žádostí a výkladem různých norem a právních úprav.

Jak Vy osobně vnímáte práci s lidmi se zdravotním postižením, jaké je vůbec jejich postavení ve společnosti a jaké jsou jejich možnosti získat zaměstnání?

Práce s takovými lidmi ať už v roli osobního pedagogického asistenta, nebo trenéra v rámci pracovní-tréninkového programu je samozřejmě náročná a velmi vyčerpávající, ale zároveň má obrovský smysl a obohacuje jak klienta, tak i samotného asistenta. Je to spíše životní poslání nežli klasické povolání.

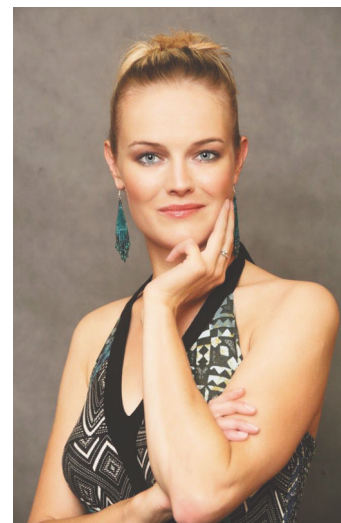
Pracovní místa, kde absolventi tréninkového programu působí, jsou velmi různá a odlišná. Roli vždy hraje míra zdravotního postižení. Některé klienti pracují v kavárně, jiní chodí uklízet, doplňují zboží, někdo dokáže zpracovat účetnictví nebo zvládne práci na recepci. Je to opravdu individuální.

Diagnózy našich klientů jsou různé. Máme tu hodně případů dětských mozkových obrn, dále jsou tu lidé po mozkové mrtvici, lidé po těžkých úrazech, se ztrátou krátkodobé paměti... Návrat do pracovního procesu je potom běh na dlouhou trať. Vzpomínám si na případ jednoho pána, který zastával vysokou manažerskou funkci pro oblast celé střední Evropy. Jednoho dne ráno se neprobudil, protože v noci prodělal mozkovou mrtvici. I přes jeho ohromnou vůli vše překonat bylo jasné, že se ke své původní pozici už nikdy nevrátí a pravdou je, že ani on sám to nechtěl. Pochopil, kam ho vysoké pracovní zatížení a dennodenní stres dovedly a že tělo už odmítlo být dál tomuto tempu vystavené. I takové příběhy se stávají, někdy je potřeba, aby zasáhl sám život, a člověk si pak třeba uvědomí, nad jakou propastí stál.

Jaká je ochota českých zaměstnavatelů dát šanci člověku s postižením?

To je velmi složitá otázka, kterou se i zde v Borůvce velmi intenzivně zabýváme. Obecně bych řekla, jak kdy a jak kde. Velmi záleží, o jakou konkrétní firmu se jedná a v jakém oboru působí na trhu. Máme zkušenosti, že některé podniky by i samy aktivně člověka se zdravotním postižením zaměstnat chtěly, ale vzhledem ke své činnosti nedokáží žádné smysluplné pracovní místo vytvořit nebo například nedostanou schválení ze své evropské centrály.

Důležitou roli hraje i informovanost a povědomí o tom, co to vlastně zna-



vizitka VERONIKA MOUDRÁ

narozena: ve znamení štíra
rodina: manžel a pes
vzdělání: Vysoká škola ekonomická, obor Arts Management
co dělám ve volném čase: poslouchám hudbu a zpívám v kapele
co si ráda přečtu: knížku Záhir od Paula Coelho
na co se ráda podívám: na Forresta Gumpa
co si ráda poslechnu: pop, jazz a swing
jako malá jsem chtěla být: zpěvačkou

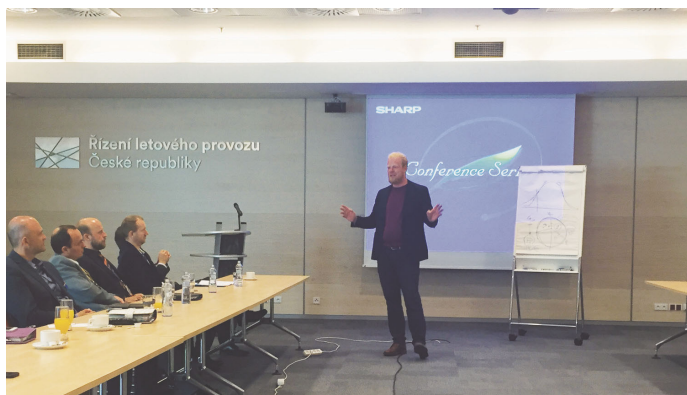
mená zaměstnávat člověka, který je zdravotně postižený. Setkáváme se například s tím, že zaměstnavatel nabídne určitou pracovní pozici a má dokonce zajištěný i bezbariérový prostor, ale domnívá se, že se mu přihlásí někdo s lehkým postižením, které jeho práci téměř neovlivní. My v Borůvce se ale zabýváme spíše těmi těžkými případy, kdy se například na základě úrazu nebo vážného onemocnění člověku zcela změní jeho schopnost pracovat a už se nedokáže vrátit ke své původní profesi. Narážíme tedy i na informační bariéru. Na druhou stranu chápeme i postoje personalistů, se kterými většinou o zaměstnávání našich klientů hovoříme, protože nemají takové povědomí o tom, co znamená která diagnóza uchazeče o zaměstnání. Přáli bychom si proto, aby osvěta a šíření informací byly v tomto ohledu v naší zemi více podporované.

Dokončení příště.

text nwt, foto archiv Veroniky Moudré

DPERFIN/SPER připravilo v letošním roce opět kurzy první pomoci pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., pod vedením lektorky Libuše Terezie Vojtové. V nabídce jsou následující termíny: 19. 9., 20. 9., 17. 10., 18. 10., 31. 10. a 1. 11. 2016, vždy od 9.00 do 15.00 hodin. Kurzy se budou konat v prostorách IATCC Jeneč, konkrétní místnost bude upřesněna později. Zájemci se mohou přihlásit u Ivety Krchovové, DPERFIN/SPER, tel.: 3213, email: krchovova@ans.cz, nejpozději do 15. 10. 2016. Maximální kapacita každého kurzu je 15 osob. **red**

Objektiv



Netradiční a zajímavou formou seznámil s ekonomickými prognózami a budoucím vývojem České republiky i celé Evropské unie po nedávném brexitu účastníky grémiu generálního ředitele jeho host, makroekonom ČSOB PhDr. Tomáš Sedláček, který působí jako ekonomický stratég a vysokoškolský pedagog. V minulosti byl poradcem prezidenta Václava Havla i ministra financí. **text a foto rkl**



V pátek 24. června dostali prostor zaměstnanci, jejichž koníčkem je tenis a změřili tak své síly na kurtech IATCC. Přípravy na společná utkání se v závěru trochu zdravotizovaly, neboť některým tenisovým nadšencům vypovědělo službu zdraví a složení dvojic se muselo na poslední chvíli mírně obměňovat. Tím se ale účastníci nenechali rozhodit a závody se vydařily k jejich plné spokojenosti. **text a foto nwt**



Od čtyř hodin odpoledne se pak v ten samý den konalo další, v pořadí již deváté neformální letní setkání současných i bývalých zaměstnanců podniku pod otevřeným nebem Open Sky Jeneč. Kromě občerstvení zahrnujícího i grilované speciality byl připraven drobný program pro pobavení všech přítomných, čítající například atrakci Rodeo Bizon nebo možnost zapůjčení elektrokola. Hudební doprovod zajišťovala kapela Olympic Revival. Díky letnímu počasí a vyložené příjemným teplotám odcházeli poslední účastníci až těsně před jedenáctou hodinou večerní. **text red,**

foto Jaroslav Lechnýř/DRSL/SCL/MIS

Čeká nás nový zákon o zadávání veřejných zakázek

Jistě většina z vás z médií zaznamenala nedávné rozsáhlé diskuze nad novým zákonem o zadávání veřejných zakázek. **V důsledku nových evropských směrnic byl po deseti letech účinnosti stávajícího zákona přijat zcela nový zákon o zadávání veřejných zakázek, který výrazně ovlivní pořízení prakticky všeho, s čím se můžete v zaměstnání kolem sebe setkat.** Některé věci, a to zejména ty, které již nyní předchází přípravě samotného zadávacího řízení, se však nezmění. I nadále bude muset každý ZOÚ, který plánuje pořízení nějaké dodávky, služby nebo stavebních prací přesahujících 2 mil. Kč bez DPH, (resp. 6 mil Kč bez DPH u stavebních prací) nejprve vyhotovit investiční nebo provozní záměr, který musí být schválen na několika úrovních řízení. Co se nezmění, jsou uvedené finanční limity veřejných zakázek. Nejméně měsíc před zahájením každého zadávacího řízení bylo nutné uveřejnit tzv. předběžné oznámení, tato povinnost se nově ruší, resp. stává se dobrovolnou.

Užitečnou novinkou je umožnění tzv. předběžných tržních konzultací ještě před samotným zahájením zadávacího řízení, a to za účelem vyjasnění si předmětu veřejné zakázky, předpokládané hodnoty apod. V rámci samotného procesu výběru pak dochází k nejrůznějším změnám, jejichž podrobný seznam lze najít přímo v zákoně. Tyto změny se týkají například zavedení nového druhu zadávacího řízení – tzv. inovačního partnerství pro řešení na trhu se ještě nevyskytující, rozšíření možnosti doplnění již podané nabídky, možnosti vyloučení účastníka zadávacího řízení, který se v minulosti při plnění zakázky neosvědčil, širší možnosti změn již uzavřené smlouvy než doposud, možnost zkoumání majetkové struktury dodavatele atd.

Nový zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, vstoupí v účinnost od 1. 10. 2016, přičemž před tímto datem bude pro zaměstnance uskutečněna ze strany DPLR/SPVZ přednáška. S jakýmkoliv souvisejícím dotazem je pak možno se kdykoliv obrátit na kteréhokoliv zaměstnance oddělení veřejných zakázek nebo přímo na náměstka SPVZ. **Zbyněk Fibich, náměstek ředitele divize pro SPVZ**

Ministr dopravy navštívil provozní stanoviště ŘLP ČR, s. p.



V době vrcholící letní letové sezóny navštívil ministr dopravy ČR Ing. Dan Ťok Národní integrované středisko řízení letového provozu Praha. Na oblastním i přibližovacím středisku řízení letového provozu se seznámil s dosavadním průběhem letní letové sezóny a jejím dalším očekávaným vývojem. Vzhledem k dosavadním rekordním provozním výkonům obou středisek (199 pohybů ve FIR Praha za hodinu a překročení hranice 3 000 pohybů za den) ocenil pracovní nasazení a kvalitu českých řídicích letového provozu. „*Naši řídicí letového provozu patří dlouhodobě mezi špičku ve svém oboru a objem letového provozu, který každý den musí v provozních špičkách bezpečně a bez zpoždění zvládnout si zaslouhuje velký respekt. Návštěva provozních stanišť mě přesvědčila o tom, že všechny letouny jsou v českém vzdušném prostoru pod dohledem těch nejlepších profesionálů*“, uvedl po návštěvě ŘLP ČR, s. p., ministr dopravy Ťok. **z TZ ŘLP ČR, s. p., foto Richard Klíma/VOV**

Jan Klas zvolen místopředsdou ECCC CANSO

Na jednání výkonného výboru generálních ředitelů evropské části Organizace civilních poskytovatelů služeb řízení letového provozu (European CANSO CEO Committee) v Bruselu dne 7. července 2016 byl do funkce místopředsedy jednomyslně zvolen generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

Posláním evropské části CANSO je především aktivní zajištění spolupráce a ochrana oprávněných zájmů poskytovatelů služeb řízení letového provozu v rámci legislativní činnosti evropských regulačních orgánů při realizaci projektu „Jednotného evropského nebe (SES)“. **red**

Smlouva o členství Konsorcia B4 ve Společném podniku SESAR podepsána

ORIGINAL

SESAR Joint Undertaking Membership Agreement Ref. SJU/LC/0907-CTR

Appendix A - Membership Accession Forms

Polish Air Navigation Services Agency acting on behalf of the B4 Consortium ("the Member"), consisting of:

- Polish Air Navigation Services Agency (PANS), state legal entity, official registration No. n/a, having its registered office at ul. Wesoła 8, 02-547, Warsaw, Poland, VAT number PL522383801.
- Air Navigation Services of the Czech Republic (ANS CR), state enterprise, official registration No. 4971037, having its registered office at in Navigační 787, 25261, Jemec, Czech Republic, VAT number CZ0971037.
- State Enterprise "Orla navigacija" (ORO NAVAGACIA), State Enterprise, official registration No. 21000040, having its registered office at in Rodionas Kelas 2, LT-02188, Vilnius, Lithuania, VAT number LT2000040.
- Letavai previdžiai (služby Slovenskej republiky), štátny podnik (LPS SR, s. p.), State Enterprise, official registration No. 35778458, having its registered office at in Ivanová cesta 50, 843 07, Bratislava 235, Slovak Republic, VAT number SK200344695.

represented for the purpose of signing this Accession Form by Magdalena Jaworska, Acting President, hereby agrees by signing this Accession Form to become Member of the SESAR Joint Undertaking (SJU) and comply with the terms and conditions of SESAR Joint Undertaking Membership Agreement (the "Agreement") No. SJU/LC/0907-CTR and to contribute to the SESAR PPP with in-kind Contributions for an amount of 15 983 032 € over the Programme duration and with in-cash Contributions for an initially calculated amount of 897 078 €.

SIGNATURES:

For the Coordinator of the Consortium:
Polish Air Navigation Services Agency

Magdalena JAWORSKA
Acting President
Done in Bratislava on 26.09.2016
Done in English in two originals.

For the SJU:
Florian GUILLERMET
Executive Director
Done in Bratislava on 26.09.2016

* This amount will be subject to the award of grants to the members, and to the adjustments to the in-kind contribution governed by Article 20 of this Agreement.

Po březnovém oficiálním oznámení o přijetí nových členů do Společného podniku SESAR (SESAR Joint Undertaking, SJU), o kterém jsme vás na stránkách Stripu také informovali, jsme se v červenci posunuli k dalšímu významnému milníku v zapojení ŘLP ČR, s. p., do mezinárodních projektů. V Bruselu byla podepsána smlouva o členství v SJU Konsorcia B4, jehož součástí je kromě poskytovatelů LNS Polska, Slovenska a Litvy právě i ŘLP ČR, s. p. Byla tak oficiálně zakončena administrativní část procesu, který pro ŘLP ČR, s. p., začal v roce 2014, a který povede k přímému zapojení našeho podniku do výzkumných a vývojových aktivit na poli modernizace evropského systému ATM v rámci programu SESAR 2020 (Single European Sky ATM Research) navazujícího na končící první fázi výzkumu – SESAR 1. Mezi devatenácti členy SJU jsou kromě poskytovatelů LNS také zástupci letišť a leteckého průmyslu, což umožňuje komplexní pokrytí všech požadavků na tento budoucí evropský i globální systém.

Členové SJU k 20. 4. 2016 podali společné nabídky na účast v projektech SESAR 2020 v rámci grantového programu EU pro výzkum a inovace Horizont 2020. Začátkem července bylo zveřejněno vyhodnocení těchto nabídek a nyní už jsou pro přijaté projekty připravovány grantové smlouvy. Potěšující zprávou jistě je, že nabídky pro všech osm projektů, u kterých ŘLP ČR, s. p., projevilo zájem se zúčastnit a podílelo se na přípravě jejich nabídek, byly vyhodnoceny kladně. Jedná se o projekty *Enhanced Arrivals and Departures, Integrated Surface Management, Airport Safety Nets, Optimised Airspace Users Operations, Controller Tools and Team Organisation for the Provision of Separation in Air Traffic*.

Management, Controller Working Position/Human Machine Interface, 4D Trajectory Management a Integrated Airport Operations.

Při rozhodování o účasti našeho podniku v projektech se aktivity, kterými budeme přispívat, posuzovaly z hlediska jejich vhodnosti s ohledem na to, zda realizace v ŘLP ČR, s. p., buď již probíhá, nebo jsou projekty součástí budoucího plánu rozvoje, případně zda znamenají přínos pro získání důležitého know-how. Zapojením do programu SESAR 2020 získá podnik možnost 70% kofinancování takových aktivit a získání souhrnného grantu ve výši až cca 2,7 mil. EUR během následujících tří let.

Kromě přímé účasti ŘLP ČR, s. p., na vybraných projektech se sluší dodat, že některé jejich dílčí části budou realizovány spolupracujícími subjekty v roli tzv. „třetích stran“, tj. firmami, se kterými má ŘLP ČR, s. p., navázanou dlouhodobou spolupráci a jejichž formální zapojení do programu SESAR 2020 je zajištěno příslušnými smlouvami.

Podle současného harmonogramu by grantové smlouvy pro jednotlivé projekty měly být podepsány v říjnu, nejpозději však (podle reálné situace přípravy) v prosinci 2016. „Ostrý start“ projektů lze tak očekávat ve 4. čtvrtletí roku 2016 nebo začátkem roku následujícího.

text Ivan Hubert/ÚSMP, Jan Bartuška/ÚSMP/OMK, bartuska@ans.cz

Výcvik přežití na vodě – Slapy 2016

V prostoru vodní nádrže Slapy se 26. července 2016 konalo cvičení posádek letadel, na němž si účastníci zopakovali a prohloubili znalosti postupů v případě scénáře přežití osob na vodní hladině. Hojná účast (95 osob) svědčí o velkém zájmu nejen instruktorů leteckého personálu, ale také participujících složek z řad Armády ČR, Policie ČR, Úřadu pro civilní letectví, vodní záchranné služby a Letiště Praha.

Akce proběhla na třech velkokapacitních raftech, v těsné blízkosti hráze přehrady na maximální hloubce cca 60 metrů. Nácvik spočíval v dovednosti pohybu ve vodě s využitím záchranné vesty, v obsluze raftu a schopnosti plavání pod hladinou. Tato disciplína se ukázala jako nejatraktivnější, překážku na hladině totiž tvořil samotný raft. Bezpečnost účastníků jistil policejní potápěč. Dalším bodem výuky byl nácvik vytažení tonoucího z vody do raftu, při němž vedli instruktoři profesionálové z vodní záchranné služby. Zlatým hřebem cvičení se pak stala demonstrace záchrany přeživší osoby ve vodě za asistence vrtulníku MI-17 z 24. základny dopravního letectva v Praze-Kbelích. Mistrovství vojenských pilotů vyniklo především při manévrování stroje několik metrů nad vodní hladinou v rámci ukázky vytažení figuranta a jeho transportu na těleso přehradní hráze. Příjemnou tečkou za náročným výcvikem byla exkurze do zákulisí přehradní hráze, ale také navazující výcvik přežití na souši.

Získané zkušenosti jsou již zapracovány do výcvikových osnov. Brzy si je vyzkoušejí nejen posádky letadel z České republiky i ze zahraničí, které v nadcházející sezóně absolvují podobný kurz pod vedením týmu lektorů z CATC.

text Richard Kubelka, Aviation Security & Cabin Crew Instructor/CATC, foto Lucie Švandlíková



Slet Československých letadel 2016

Každý rok se koná Slet Československých letadel na jiném letišti a k pořádání třetího ročníku se v letošním roce připojil Aeroklub Jičín. Ve dnech 17.–19. 6. 2016 na letišti v Jičíně slétlo pětasedmdesát letadel a celkový počet účastníků se vyšplhal na 530. Slet Československých letadel je založen na účtě a důvěře nejen k těmto báječným létajícím strojům, ale hlavně na vzájemném respektu všech pilotů a dalších spolupracujících aeroklubů. Letošní slet pocítil svou účastí letoun L-410UVP-E, jednalo se o největší stroj, který zde byl k vidění, historické letouny zastupovaly Be 50 Beta Minor, Praga E-114, Sokol M1D. Akce byla rozhodně velmi zdařilá a úspěšná, nejen díky počasí, ale i díky organizátorům – Michalu Masařovi a jeho týmu Slet Československých letadel, z. s., a také pořádajícímu aeroklubu z Jičína. Zvláštní poděkování patří i Filipu Barešovi – ten v roli Follow-me odvedl naprosto výbornou práci navádění letadel na svá místa, a ta pak vytvořila úchvatnou řadu stojánek Československých letadel podle typů.



text Lukáš Medek, Aeroklub Jičín, foto Jan Borůvka

Inspirovat

„Často říkám, že okouzlení létáním je vlastně okouzlení krásou. Důvodem, proč letci létají, ať to vědí nebo ne, je právě estetická stránka létání.“

Amelia Mary Earhart (1897 – neznámá od 2. července 1937), americká pilotka, autorka memoárů i cestopisů a novinářka, která v roce 1928 jako první žena přeletěla Atlantický oceán; během letu v roce 1937 záhadně zmizela nad Tichým oceánem

„Při letu jste svobodný, jen když se řídíte zákony oblohy. Pokud nejste ochotni se jimi řídit, jste pro zbytek života připoután k zemi. A to je pro piloty letadel to, čemu říkáme peklo.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru *Jonathan Livingston Racek* z roku 1972; z knihy *Dar křídla*

„Jsou dva druhy letadel: ta, která řídíš, a ta, která řídí tebe. A ty musíš hned od začátku poznat, kdo je šéf.“

Ernest Kelllogg Gann (1910–1991), americký pilot, spisovatel, námořník a velký ochránce přírody

„Ve vesmírné éře bude člověk schopen dostat se na druhý konec světa za dvě hodiny. Hodina na samotný let a hodina na to, abyste se dostali na letiště.“

Neil Hosler McElroy (1904–1972), bývalý ministr obrany Spojených států amerických v letech 1957–1959, prezident společnosti Procter & Gamble

„To, že se tahle mrňavá dvoumístná kovová krabice dokázala vznést do vzduchu, působilo úplně neuvěřitelně. Jakmile jsme se odlepili od země, připadala jsem si, jako bych se vznášela na létajícím koberci. Když jsem převzala řízení, cítila jsem se, jako bych najednou byla v samém centru svého vlastního vesmíru, místo abych kroužila po oběžné dráze někoho jiného.“

Barbara Cushman Rowell (1948–2002), americká fotografka, spisovatelka a pilotka

„Harmonie mezi pilotem a letadlem přichází postupně. Křídlo ve skutečnosti nechce letět tak moc, jak tahá za ruce, které ho řídí. Letadlo by radši závodilo s větrem, než aby mělo nos krotce skloněný k horizontu. Má v sobě nějakou zapomenutou touhu, pohrává si s volností a dere se ke svobodě, ale dokáže se svých tužeb pokorně vzdát.“

Beryl Markham (1902–1986), keňská pilotka britského původu a trenérka koní; jako první žena přeletěla Atlantik při sólovém letu z východu na západ

Připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP



na fotografii jsou zachyceni dnes již bývalí zaměstnanci ACC Praha – nalevo Vaclav Drga, napravo Michal Vacl

První sérii vzpomínek na historii poskytování letových provozních služeb jsem věnoval zásadnímu kroku, kterým bylo dokončení technického bloku (TB) na novém letišti v Praze a přestěhování stanovišť ACC, APP a TWR Praha ze starého letiště na nové. Druhou sérii vzpomínek si zaslouží kompletní rekonstrukce tohoto objektu TB a vybudování nových stanovišť ACC a APP v jiných patrech budovy a kompletní rekonstrukce TWR Praha.

Dvacet let nepřetržitého provozu objektu si spolu s průběžnými výměnami technologií a instalací zcela nových systémů doslova vynutilo nejen kompletní rekonstrukci vnitřních prostorů budovy, ale rovněž i kompletní výměnu jejího vnějšího opláštění. Objekt technického bloku se stal na řadu měsíců obrovským staveništem. Uprostřed tohoto staveniště ale stále zůstávala plně funkční stanoviště řízení letového provozu – ACC Praha v pátém patře a APP Praha v sedmém patře budovy. Pro ACC Praha se v rámci přestavby začaly připravovat nové prostory ve třetím patře, pro APP Praha prostory v patře pátém. Stanoviště TWR Praha při této komplexní rekonstrukci ve svých prostorách zůstat nemohlo. Technicky i personálně složitým, ale nezbytným řešením, se tak v průběhu roku 1992 stalo dočasné přemístění stanoviště do objektu bývalé TWR na starém letišti. Protože ale původní lokalitu stanoviště TWR využít nešlo, bylo náhradní stanoviště vybudováno v nižším patře. Toto provizorní stanoviště zůstalo funkční až do návratu do TB v dubnu 1993.

Nové prostory ACC Praha ve třetím patře budovy TB byly navrženy tak, aby propojily provozní potřeby řídicích sektorů ACC a ostatních pracovišť v omezeném prostoru jednoho podlaží budovy. Stanoviště ACC Praha s veškerým provozním zázemím zabralo v nové lokalitě kompletně celé třetí patro objektu TB. V sále ACC Praha byly nainstalovány čtyři řídicí sektory, pracoviště FDO i vedoucího směny ACC Praha. V samostatné místnosti oddělené od IFR sektorů bylo vybudováno pracoviště FIC Praha, zbytek prostoru zabralo sociální zázemí personálu. Při architektonickém návrhu rozmístění provozních technologií v řídicím sále bylo zvoleno důmyslné a velmi praktické řešení. Řídicí sektory byly v sále ACC nainstalovány tak, že jejich zadní části byly odděleny příčkou od předních částí konzol, kde zůstaly monitory radarů, obrazovky informačních systémů a telefonní panely komunikačního systému. Tímto řešením vznikla v této zadní části jakási technická chodba umožňující všem technikům volný přístup k technologiím umístěným v konzolách bez nutnosti vstupovat do řídicího sálu ACC. Velikou výhodou tohoto řešení byla možnost klimatizovat tyto technické prostory na teplotu o sedm stupňů nižší, než byla teplota sálu, kde seděl personál ACC. Technici ŘLP mohli díky tomuto řešení také provádět nutné opravy a zásahy do vybavení konzol bez jakéhokoliv rušení řídicích před obrazovkami radarů.

Projekt přemístění stanovišť ACC a APP Praha na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století byl zcela výjimečný svým rozsahem, neboť byl spojen s plánovaným přechodem na úplně nový radarový systém a systém pro hlasovou komunikaci. Samotný přechod ze starého stanoviště na nové si vyžádal rozdělení personálu do dvou skupin – ta první byla intenzivně školená již na nový radarový systém a hlasovou komunikaci s novým systémem VCS, ta druhá zůstávala na stávajícím stanovišti ACC a poskytovala služby na starém zařízení a na nové technologie v novém prostředí se neškolila. Nocí „dlouhých ohňů“ se stala noc z 31. 7. 1993 na 1. 8. 1993. Teprve následně po úspěšném přechodu byl zbytek provozního personálu postupně docvičen k využívání systémů na novém stanovišti.

Asi jenom ten, kdo někdy za radarovou obrazovkou seděl a řídil provoz letadel, může tušit, jak obrovská a závažná změna to byla! Úplně všechno se doslova změnilo a bylo pro personál stanoviště nové! Řídicí ACC po 1. srpnu 1993 našli své stanoviště v budově o dvě patra níž než dosud, obrazovka radarového systému EUROCAT200 a její ovládání bylo podstatně jiné než u ALL. Nový byl i způsob navolení potřebného kmitočtu pro daný sektor a uspořádání telefonního panelu na pracovišti řídicího.

Jsem si tak téměř jist, že stejně rozsáhlá technologická změna uskutečněná ke stejnému datu se na žádném stanovišti řízení letového provozu již nikdy opakovat nebude.

text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com;
foto archiv Stanislava Černého

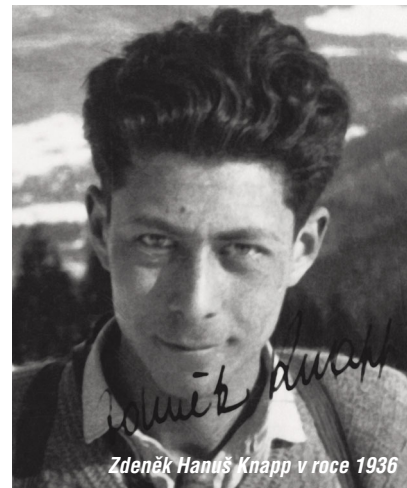


S lítostí Vám musím oznámit, že ač ještě nedávno plný síly nás náhle ve středu 10. 8. 2016 ve věku 72 let opustil náš bývalý kolega a až do konce roku 2008 vedoucí oddělení LPS v Ostravě pan Pavel Ksiažek. Vzpomínáme s úctou.

RNDr. Zdeněk Proske

Zdeněk Hanuš Kn

Během práce na své poslední knize „Ikarové bez legend a bájí“, která v nakladatelství Barrister and Principal vyjde na konci léta, jsem se nečekanou odbočkou seznámil s příběhem kontrolora letového provozu, který jako jediný prošel po válce dispečerským výcvikem v RAF. V jeho zapomenutém příběhu se odráží i osud celé jeho generace vychovávané v předválečném a demokratickém Československu, za války bojující za svobodu své okupované země a po únoru 1948 trpící z dravosti i lhostejnosti politiků, ale i těch, kteří ve službě totalitním režimu našli svou příležitost, anebo se jen vezli. Ctnostně se tomu říká dějiny.



Zdeněk Hanuš Knapp v roce 1936

Zdeněk Hanuš Knapp se narodil se v Praze na Žižkově, 22. dubna 1910. Jako kluk rád trampoval i sportoval, ale nemalý zájem projevoval i o létání. Také spotřeba tranzistorových rádií byla v jejich rodině neobyčejně vysoká díky jeho živému zájmu o moderní techniku. Po obsazení země nacistickou armádou v březnu 1939 a vyhlášení protektorátu Čechy a Morava se rozhodl pro odchod ze země. V zahraničí se přidal k československým bojovým jednotkám, se kterými se přes Střední východ dostal do Anglie. Stal se příslušníkem 311. československé bombardovací perutě RAF u velitelství pobřežního letectva, kde létal jako radiotelegrafista/palubní střelec. Po návratu z války zůstal u svých milovaných letadel, jak říkával, a nastoupil jako kontrolor řízení místního letového provozu na ruzyňském letišti v Praze.

Ale po pořádku.

Když po druhé světové válce došlo k razantnímu nárůstu civilní letecké dopravy, sílila s tím současně i potřeba zajistit jeho bezpečnost. Povolání letového dispečera tak rychle získávalo na významu. Výnosem MD, let. sekt. č. j. 5/12 – L/10 a ai 1946 se na Státním civilním letišti Praha Ruzyň zřizuje „Oblastní kontrola“ a „Letištní kontrola místního letového provozu“.

Na jaře 1947 bylo Československu jako jedné z mála zemí britskou stranou nabídnuto nechat vyškolit kontrolory letového provozu, jak zněl soudobý název pro povolání. Britská strana si kladla za podmínku, že účastníci kurzu museli být členy československé služby řízení letového provozu a perfektně ovládat angličtinu. Teoretický kurz v konání osmi týdnů a ceně sto šedesáti pěti liber se konal ve škole „Royal air force School of Air Traffic Control“ ve Swindonu, ležící v hrabství Wiltshire. Po jeho úspěšném absolvování následovalo osm týdnů praxe na britských letištích Northolt a Farnborough.

Zdeněk Hanuš Knapp byl jednoznačně vybrán pro své odborné i charakterové vlastnosti. Do časopisu

app – „kontrolor letového provozu“

vydáváného sdružením zahraničních letců „Letu zdar“ přispíval svými články, ve kterých nezapřel svoji odbornou fundovanost, ale i schopnost glosovat společenské dění. Kniha „Mezi nebem a zemí“, která je souborem vlastních povídek z války, poprvé vydaná v roce 1946, je toho nejlepším důkazem. Dne 1. srpna 1947 se tedy po dvou letech vrátil do Anglie, ze které startoval nad Evropu i Biskajský záliv na palubách Wellingtonů a Liberátorů.

Během kurzu zaslal z Anglie na MD několik dopisů. Upozorňoval na to, že většina přednášek je zaměřená především na budoucí adepty RAF a výcvikové materiály pro civilní potřebu zcela schází, kurz je podle něj drahý a mnohem lépe vyjde rovnou praktický výcvik na některém z letišť. Civilní obdoba školy, s předpisy ICAO, se tehdy teprve připravovala.

„Každých čtrnáct dní děláme nějaké zkoušky. Nejsem na tom zrovna nejhůře, ačkoliv je zde silná konkurence důstojníků, kteří zešedivěli ve službě ATC. Test z „Control“ jsem měl na 92 a „Signal“ na 86 procent. Byli jsme letadly na Thorny Islands, kde je ústředí pro záchrannou službu na moři. Škola by mohla mít vyšší standard. Bohužel se zde učí spousta věcí, které se v civilní službě nepotřebují. Instruktři jsou si tohoto nedostatku vědomi, ale jak se za války vyjádřil generál Klapálek – vojna a církev jsou nekonzervativnější organizace a nic s nimi nehne. Tudiž ani s RAF nic nehne. Přesto je tu mnoho věcí, které se pro civilní letectví hodí. Například RANAD (Routing Aerodromes and Navigational Aid Documents), sada volných listů obsahující veškeré informace pro plánování letů v celé britské říši, ale i evropských zemích. Mám slíbeno, že dostanu přednášky pro „Runway Controlory“, podle kterých bych uspořádal kurz pro ty naše. Před týdnem jsme byli ve Farborough. Mohou tam sledovat letadla do vzdálenosti 60 NM radarem, na věži mají šest frekvencí a zaměření cílů se jim promítá na angulátoru a pak se přenáší na plotovací stůl. Kontrolor má na svém stole několik ústředí a pomocí mikrotelefonů může zasáhnout kdekoliv je třeba. Mimo to má k dispozici letištní radar. Farborough je zde bráno jako pokusné letiště a má všechno, co si pro radionavigaci můžete vymyslet!“

Zajímavá je úvaha o velké budoucnosti radaru. Z těchto důvodů bude dobré mít na pražském letišti odborníky, popřípadě celé oddělení, které se tím bude v místních podmínkách zabývat. Další poznámka směřuje k výběru budoucích ATCO (Air Traffic COntroller), kde se upřednostňuje praxe v létání a letecké radionavigaci před zkušeností pozemních radiotelegrafistů. Plat ATCO je v Anglii podle kvalifikace 700 až 900 liber ročně. Vedoucí ATCO je za řádný chod služby odpovědný veliteli letiště. ATCO jsou pak podřízeni telegrafistě zajišťující dálkové spojení či obsluhující zaměřovače.

Po úspěšném složení zkoušek odjel Zdeněk Knapp na



Letištní plocha na Ruzyni v roce 1946

konci října na dvouměsíční praxi na letiště do Northoltu. „Věž je sice stará dva měsíce, ale je stavěná ještě podle starých plánů. Má mnohé výhody – klid, všechny přístroje ve věži, včetně pozice telegrafisty, nevýhoda – Briefing až na druhé straně letiště. Vyhodili již u nás na věži ten starý stůl? Mám slíbené fotografie zdejší věže – líbí se mi jejich stůl. Bohužel jsem od Vás dosud nedostal žádnou odpověď. Je velmi nepříjemné psát dopisy, když stále nevím, jaká je na ně reakce,“ končí dopis z půlky října 1947.

MD ale projeví největší obavy o vyúčtování služební cesty. „Mám jsem koupil GEE (naváděcí systém), ale chtěli za to 20 milionů, tak jsem to nevezl. Koupil jsem masné tužky za tři pence a pošlu je na letiště s návodem. Obávám se, že přesně vím, co mám s penězi udělat. Nezapomeňte, že jsem přišel domů s jedinou uniformou a majetek mé rodiny byl celý v pekle. Ještě dnes nemám ani jednu vlastní židli,“ reagoval tak ZHK s ironií sobě vlastní na fakt, že po návratu z války mu z vlastní rodiny nikdo nežádnou neuzůstal.

Zdeněk Knapp navázal během pobytu řadu užitečných kontaktů na britském ministerstvu civilního letectví, získal cenné informace o naváděcích zařízeních vhodných pro československá letiště, ale pro měnící se nedemokratické poměry v zemi o jeho „západácké“ zkušenosti nikdo nestál. Před návratem do své vlasti byl dokonce varován.

Přesto se vrátil.

Se svoji životní láskou, kterou poznal již v roce 1936 a která na něj celou válku čekala, měl několika měsíční dceru. Na Ruzyni byl sice ještě jmenován do funkce vedoucího ADC (Aerodrome Control), jenže nový režim stál nejvíc o politickou angažovanost a členství v KSČ. Ve funkci vydržel do listopadu 1948, pak jej z Ruzyně propustili. MD jej nemělo zájem dál v oboru zaměstnávat.

Zarískoval a požádal o vystěhování své rodiny do Anglie. Po obtížném vyřízení všech úředních formalit a zaplacení horentní kauce padesáti tisíc korun byl Knappovým vystaven společný pas. Krátce před termínem odletu byli varováni, aby z Československa odletěli ještě před Velikonoce. Zdeněk Knapp, se svoji manželkou Ludmilou a dvouletou Hančou, legálně opustil svoji rodnou zemi na Zelený čtvrtek 17. dubna 1949 pravidelnou linkou do Londýna. Jiní takové štěstí neměli a byli zatčeni krátce před odletem, jak ztělesňuje osud válečného pilota a kapitána ČSA Františka Altmana.

Režim si v té době s lidmi krutě zahrával.

Po přiletu do Anglie bylo obtížné sehnat jakoukoliv práci. Muž, který přežil válku tak zpočátku nadepisoval firemní obálky, upravoval hračky (panenkám lepil řasy), v dětském kočárku rozvážel zboží. Britové si však jeho válečných zásluh vysokou cenili. V zemi, která mu nabídl svobodu i státní příslušnost, nakonec znovu vstoupil do řad RAF, kde po dvanáct let uplatňoval své nadmíru přesvědčivé dispečerské znalosti. Tři roky působil v Singapuru, odkud byl v roce 1955 přeložen na letiště v Cardingtonu u Bedfordu, kde svůj závazek dosloužil. Nedaleko odtud si Knappovi postavili vysněný domek, kde vychovávali své dvě děti Hanu a Petra.

Zdeněk Knapp si přál učit děti, chtěl tak královně splatit dluh za to, že je ve Spojeném království nechala žít. Vystudoval pedagogiku a po získání bakalářského titulu učil na střední škole v Bedfordu matematiku, fyziku, technické kreslení a nakonec i angličtinu. Stal se o dům a zahradu, užíval si vnoučat. V posledním roce života cítil, že v Československu nastává změna. Nedočkal se jí, válečné útrapy jej za života dostihly třemi infarkty, ten poslední z 26. srpna 1989 nepřežil. 28. října, na státní svátek, který se však v tehdejší komunistickém Československu neslavil, byl se všemi



Zdeněk Hanuš Knapp za války

vojenskými poctami pochován v Brokwoodu, mezi svými válečnými druhy.

K vyslání dalších československých dispečerů po válce nedošlo. V lednu 1948 měl do Anglie odjet pražský letový dispečer Josef Koffer. Jako součást výměnného pobytu s holandskými kolegy se připravoval výcvik československých ATCO v Amsterdamu. V Národním archivu na pražském Chodovci se kromě jiných tematických dokumentů dochoval i jmenný seznam vybraných účastníků. Avšak na místo otevřeného a svobodného nebe, došlo po komunistickém puči v únoru 1948 na československé obloze k zatmění trvajícím dlouhých čtyřicet let.

Brána svobody byla vytržena z pantů a pohozená na hranicích s ostatními dráty.

Letečtí dispečeré a telegrafisté, kteří po válce obětavě pomáhali rozjíždět civilní leteckou dopravu a zavádět mezinárodně platné předpisy ICAO, byli v padesátých letech následně obviňováni ze sabotování sovětských zkušeností a při výkonu své profese byli šikanováni Státní bezpečností. Sovětský svaz totiž členem ICAO nebyl a Československo se až do roku 1955 jednání této organizace nejezde vazalsky neúčastnilo, ale odmítalo platit členské příspěvky.

Na zadní straně posledního dopisu zasláního ZHK z Anglie na podzim 1947 protkaného doporučeními ke zlepšení dispečerské práce, je kýmsi úředně připsáno: *Vzato na vědomí, dalšího netřeba. Možno uložit. Květen 1949.*

Možno uložit – vzato s nadhledem jsme dnes dál. Dnes můžeme dokonce ukládat jako, nikdy však při tom nesmíme zapomínat. Historie je totiž všude kolem nás. Takový je podle mne odkaz těch, kteří přitom na žádný odkaz nemysleli, chtěli jen svobodně žít a poctivě vykonávat svoji náročnou práci.

Vážení čtenáři, neopustil bych si, kdybyste na závěr neochutnali ukázkou z knihy válečného radiotelegrafisty a poválečného letového dispečera pana Zdeňka Hanuše Knappa: „Snad nejlépe vystihl náladu a situaci Franta Naxera. Jako pilot si odlétal předepsaný počet bombardovacích náletů na Německo. Zřítel se, když dolétával druhou túru u pobřežního velitelství. Člověk letí, kolem to střelí, světlomety tě olizují. Pak uvidíš cíl. Hotové peklo. Chladný rozum ti říká, abys do toho nelez. Vždyť stačí šlápnout do kormidel a uhnout z toho. Ale nějaké pitomej smysl pro povinnost ti drží ruce a letíš zrovna do toho nejhoršího.“

Na shledanou někdy přistě.

Miroslav Jindra, řídící letového provozu/ACC Praha
Za fotografie děkuji PhDr. Jiřímu Rajlichovi z VHÚ.



Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře – Taiwan, Malajsie, Vietnam

Léto v plném proudu. Březnová cesta z Ukrajiny do Turecka je za námi, stejně jako květnová návštěva jižních provincií Iránu. Po krátkém hledání na internetu a přemýšlení padá volba na Taiwan. Zpět se budeme vracet z Vietnamského Saigonu. Letenky jsou opět velmi levné. No jo, období tajfunů a monzunových dešťů. Rychle tedy zařídit nový pas, vietnamská víza a vzhůru na cestu. Odlétáme přesně v období, kdy se nad Pacifikem zformoval supertajfun páté kategorie s názvem Nepartak mířící na Taiwan. Ptám se tedy ještě v den odletu na přepážce letecké společnosti, zda by byla možnost změnit destinaci místo Taipei kamkoliv jinam v Asii. „Ano možnosti by byly od Singapur, Bangkoku, Jakarty, Bandar Seri Begawanu, Hongkongu ale za poplatek,“ sděluje s úsměvem pán za přepážkou. Není nutno dodávat, že poplatek byl nad náš finanční rozpočet. No nic, letíme hoť na Taiwan. Tajfun se má Taipei údajně vyhnout a měl by zasáhnout jih. Po přistání v Taipei po tajfunu není samozřejmě ani památky. Během krátké návštěvy hlavního města, kde stojí rozhodně za vidění, kromě indických a čínských čtvrtí, dnes už osmá nejvyšší budova na světě Taipei 101 s 509 metry. Jen pro zajímavost: první místo dnes drží Burdž Chalífa v Dubaji s neuvěřitelnými 828 metry. Pak hned následuje Shanghai Tower, hotel Abrázd Al-Bajtl v Mece v Saudské Arábii, poté Ping An finanční centrum v Číně, Šen čenu, finanční centrum v Soulu, společně s World Trade Centrem v USA v New Yorku, následované finančním centrem v Číně Kuang čou, ale nutno dodat, že toto vše jsou pouze už jen „šestistovky a pětistovky“. Určitě stojí za to vyjet výtahem do 87. patra, kdy to výtah zvládne během neuvěřitelných 34 vteřin a v jednom okamžiku se pohybuje vertikální rychlostí až 600 metrů za minutu. Nicméně Taiwan je hlavně o přírodě, nádherných strmých horách zejména na východním pobřeží, které se rovnou od moře velmi ostře zvedají až do tří tisíc metrů. Asi na úrovni středu ostrova právě na východním pobřeží je město Hualien, které slouží jako základna pro trek do hor a do soutěsky a zároveň národního parku Taroko. Zde tráví aktivní dovolenou zejména kontinentální Číňané z Honkongu a Macaa. Je skvělé si v jakémkoliv vesnici podél pobřeží pronajmout skútr, se kterým následně budete moci projet celou soutěsku a zároveň jste velmi flexibilní pro výběr vami zvoleného treku od lehkého až po ty náročnější, kde se budete muset pohybovat ve vysoké výšce nad rozbořenou řekou po visutých lanových mostech. Jeden z těch lehkých je trek osmi tunelů s procházkou různými dírami ve skalách vysoko nad zpěněnými peřejemi dravé řeky. Zde se musí dodržovat doporučení nosit helmu kvůli častým pádům kamenů a kamínků. Údajně zde pár lidí přišlo k úrazu a dokonce



i o život. Odměnou vám pak budou krásné výhledy na scenérie, nad kterými se tají dech. Pokud se nechcete vracet do Hualien, dá se přespát vysoko v horách v klášterech u místních farníků za dobrovolný příspěvek. Klid a ticho, jen zvuky přírody. Očista duše i těla. Po pár dnech toulání se v horách s možností návštěvy různých přírodních horkých lázní v sířičitých jezírkách je to kousíček k oceánu s dlouhými kamenitými plážemi. Potkáte zde nanejvýš pár místních a sem tam nějakého turistu. Oceán je nezvykle klidný, ale přes to jsou ve vodě cítit silné proudy. Kdesi v dálce tušíme asi Ameriku... Nicméně čas běží a zpáteční letenka domů je z Ho Či Minova města. Nepříjemná chvíle nastane, jakmile zjistíme, že letenky jsou tak drahé, že na ně vlastně nemáme. Hm. Po chvíli přeci jen nacházíme řešení – objevujeme levné letenky, sice do Malajsie, ale za skvělou cenu. Utěšujeme se faktem, že z Malajsie je to do Vietnamu blíže než z Taiwanu.

A tak se po čtyřech a půl hodinách letu objevujeme v Kuala Lumpur. Okamžitě člověka pohlcuje vír velkoměsta, mísí se zde snad všechny kultury světa. Peršané, Arabové, Číňané, Indové, Američané a Evropané. Skvělé je ihned zmizet do čínských čtvrtí s právě probíhající lidovou slavností, všude svítí rozzařené lampiony, od vedle voní indická kuchyně. Tomu všemu vévodí Petronas tower. Pokud chcete poznat centrální Kualu, vydejte se do tzv. „Golden Triangle“ – nejdražšího centra města se sídly všech známých světových drahých značek a luxusních hotelů. Nejkratičtější adresy naleznete mezi mrakodrapy u KLCC (Kuala Lumpur City Center), jímž vévodí již zmiňovaná největší stavba dvojčat na světě Petronas Tower (možná znáte z filmu Millenium s Catharine Zetou Jonesovou a Seanem Connerym). Zkrátka zde si užije snad každý cestovatel, ať už si



potrpí na luxus nebo má v kapse jen pár dolarů. Po kratším, ani ne dvouhodinovém letu, přistaneme v Ho Či Minově městě aneb v Saigonu. Budete-li mít štěstí a hezké počasí, tak obletíte značnou část delty Mekongu. To je něco, co se nedá pochopit, leda zažít. Mekong. Životodárná řeka pramenící kdesi na Tibetské náhorní plošině ve výšce přes pět tisíc metrů a protéká Čínou, Laosem, Kambodžou a Vietnamem. Je to i hraniční řeka mezi Laosem a Myanmarem, bývalou Barmou a také Thajskem. Mekong je největší řekou celé Zadní Indie a je to i jedna z nejvýznamnějších řek v celosvětovém měřítku. Bodejť by ne, při délce víc než čtyři a půl tisíce kilometrů. Již v Kambodži se celá řeka dělí na dvě obrovská ramena. Na řeku Bassac a na vlastní Mekong, který se ve Vietnamu vlévá do Jihočínského moře a vytváří deltu. Obě hlavní ramena jsou propojena množstvím průtoků, přičemž delta má těžko uvěřitelných 70 tisíc km čtverečních. Delta je ke konci protažená do tvaru oblouku na vzdálenost 600 kilometrů po pobřeží. To se prostě nedá pochopit. Konce jsou víceméně bažinaté a porostlé mangrovovými porosty. Atmosféra v Saigonu je o poznání jiná. Vlhko, dusno, hluk, smrad z výfuků a do toho pěkně leje. Nastává rozhodování, zdali se jet podívat na hodně vzdálenou zátoku Ha Long na severu, kde bude ovšem pravděpodobně v tomto období spousta cizinců, nebo na 17. rovnoběžku dělící severní Vietnam od jižního během války s USA. No, nakonec vítězí návštěva delty Mekongu. Proč? Protože jsme hodně na jihu. Delta vítězí i proto, že zde nebude „divadlo pro turisty“, ale uvidíme opravdový a někdy i dost syrový život. Plovoucí vesnice. Pokud tedy považujeme z našeho úhlu pohledu pár sbouchaných plechů na kusech dřeva za vesnice. Odkud a kam asi plují? Kdo ví. Možná se někde zachytí o něco ve vodě. Nicméně i zde lidé žijí, vaří, perou, bydlí. Plovoucí trhy to je téma samo



o sobě. Malé lodky plné všeho možného a nemožného pojíždějí sem a tam namačkány na sobě a snaží se vše z paluby prodávat. Do toho se motají velké škunery vozící asi říční bláto, mezi tím se tak nějak proplouvá. Zepředu, zezadu, zkrátka kdo se kam vejde. Třeba na Dunaji by to byla zajímavá podívaná a říční policie by asi neměla ani tolik bloček na pokuty. Ale i zde je samozřejmě civilizace, kde se dá velmi dobře přespát, ať už v botech či v různých hotýlkách ve městech po pobřeží nebo si půjčit kolo na krátký výlet. Večerní tropické bouřky kdesi nad Kambodžou mají také svůj půvab.

Vše tak nějak plyne a samo se odvíjí bez nějakého zcela zbytečného stresu. Ovšem jen do období, kdy se i Mekong rok co rok v období dešťů dokáže zvednout až o čtyři metry. Blíží se pomalu návrat, a tak je čas po příjezdu do Saigonu obdivovat právě ještě koloniální centrum. Ho Či Minovo náměstí, operu, mauzoleum, ale hlavně slavný hotel Rex, odkud je z terasy nádherný výhled na město. Hotel Rex byl postaven v roce 1927 Francouzi a původně byl sloužil jako garáž. Ovšem za vietnamsko-americké války dostal důležitost, neboť zde měli sídlo američtí váleční zpravodajové a každý den posílali zprávy svým partnerům pod názvem „Five O'Clock Follies“. Tak tedy tímto posíláme zprávu z další hezké cesty.

text a foto Robert Bakalář/ÚGŘ/ÚLŠO/OPP