

ROČNÍK XVII

ČÍSLO 178

PROSINEC

STRIP 2016

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



*Cessna 560XL – jedno ze dvou letadel kalibrační letky ŘLP ČR, s. p., při vzletu
foto Jan Mikyna/DPRO*

Změna provozní doby VUCJE

V souladu s Provozním řádem budovy „Výukové a ubytovací centrum Jeneč“ (VUCJE), Směrnice číslo 01/15/DRSL/065 Příloha 1 kapitola 5.1 vyhláší V BPS **změnu provozní doby výukové části budovy VUCJE na období od 17. 12. 2016 do 8. 1. 2017 včetně. Provozní doba výukové části v pracovních dnech tohoto období je zrušena**, budova bude nepřístupná a trvale zastřežená prostřednictvím systému PZTS. V případě rezervace učebny prostřednictvím intranetové aplikace Rezervace výukové a ubytovací centrum Jeneč (VUCJE) bude budova i učebna žadateli zpřístupněna a odstřežena. Vstup do budovy bude možný jen za úč-

lem provedení opravy, údržby nebo úklidu. Dále jsou do budovy VUCJE oprávněny vstupovat osoby ubytované a osoby uvedené v Seznamu oprávněných osob (držitelů IDC ŘLP), kterým bylo přiděleno právo vstupu do prostorů VUCJE za účelem údržby a správy budovy.

Od 9. 1. 2017 do 16. 6. 2017 bude provozní doba výukové části budovy VUCJE pondělí až pátek od 7:00 do 17:00 hodin.

Kalendáře ŘLP ČR na rok 2017

Nástěnné podnikové kalendáře ŘLP ČR, s. p., pro rok 2017 jsou pro vás již připraveny ve skladu MTZ pod skladovým číslem 735 535 120 125. Jejich cena činí 395,- Kč. Na podnikovém intranetu v sek-

ci Novinky je po rozkliknutí zprávy možné si kalendář prohlédnout ve formátu pdf.

Kniha anglické VFR komunikace

V Edici Flying Revue vyšla nová kniha zaměřená na anglickou VFR komunikaci. Je postavená přímo na praktických zkušenostech a postupech a její unikátnost tkví v tom, že ji autor Jiří Pruša psal skutečně v pilotní kabině – během letů prakticky ve všech evropských zemích i USA zaznamenával výrazy i fráze, které používali řídicí letového provozu i piloti. Kniha je velmi intuitivně řešená a rozčleněná do deseti základních kapitol. Partnerem vydání se stalo Řízení letového provozu ČR, na publikaci spolupracovali i samotní od-

borníci z řad našich podnikových zaměstnanců. Publikaci lze zakoupit na webu Flying Revue za cenu 390,- Kč vč. DPH.

Pracovní výročí

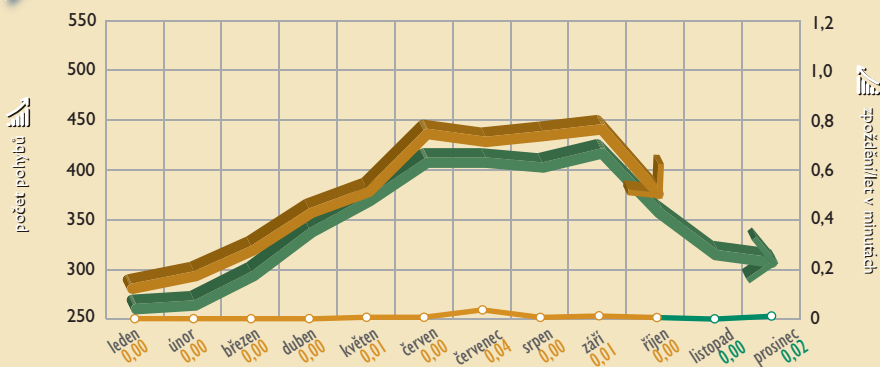
V měsíci prosinci oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tito zaměstnanci:

Martin Holický,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/LTS/TCOM **25 let**
Jindřich Šesták,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/LTS/CADIN **35 let**
**Redakce oběma jubilantům
srdečně blahopřeje!**

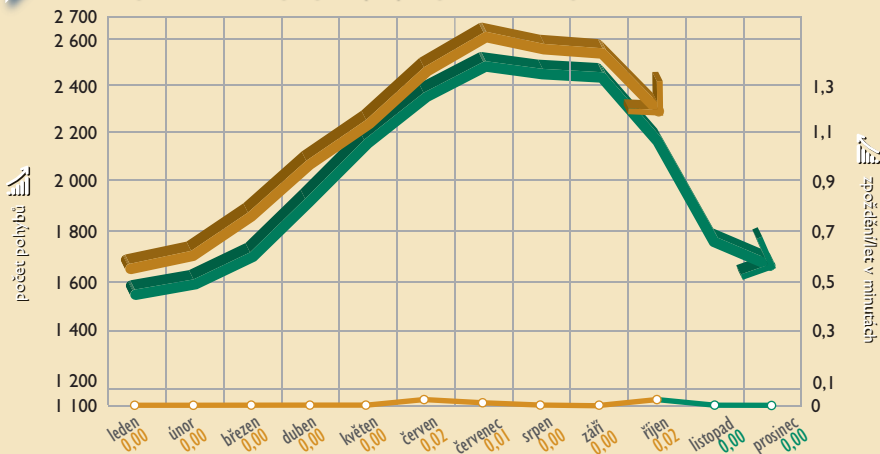
Statistiky provozu

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

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



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
11 196	11 839	15/16 5,7	450 (2. 10.)	449 (21. 10.)	42 (2. 10.)	42 (21. 10.)

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
67 189	71 639	15/16 6,62	2 453 (1. 10.)	2 527 (7. 10.)	185 (1. 9.)	183 (6. 10.)	0,01	0,02

Pohyby na regionálních letištích ŘÍJEN 2015/2016

2015		BRNO	2016	
IFR 1 062	VFR 2 632		IFR 1 173	VFR 2 255
3 694			3 428	
MLČ 1 183			MLČ 1 083	
2015		OSTRAVA	2016	
IFR 584	VFR 835		IFR 648	VFR 952
1 419			1 600	
MLČ 344			MLČ 564	
2015		KARLOVY VARY	2016	
IFR 384	VFR 343		IFR 331	VFR 213
727			544	
MLČ 214			MLČ 222	

Pozn.: Místní letovou činností (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 výukové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

Projít si všemi pozicemi byla a je obrovská výhoda

V pokračování rozhovoru se Zdeňkem Proskem se podíváme na rozdíly mezi jeho předchozí pracovní pozicí a tou současnou, zmíníme projekty a změny, které se za poslední období regionů nejvíce týkaly a zjistíme, jakým způsobem se na ně adaptují řídící letového provozu. Zabrousíme i trochu do historie, v kostce si představíme provoz na regionálních letištích a nebude chybět ani tradiční otázka na závěr.

Pojďme se vrátit k vaší předchozí pozici vedoucího LPS Ostrava. Jedná se již o manažerskou pozici, která je jistě náročná. Co vše má takový člověk na starosti?

Jedná se o nejnižší manažerskou funkci, vedoucí oddělení je jakýmsi prostředníkem mezi vedením a zaměstnanci. Byl jsem podřízen náměstkovi ředitele, řídil jsem chod stanoviště. Vydával jsem provozní pokyny, spravoval řízenou dokumentaci, spolupracoval s kolektivem, řešil úkoly z hlediska dokumentačního, výcvikového i ekonomického – patří sem tvorba rozdělovníků, organizace dovolených na stanovišti i zpracování podkladů pro mzdy. V neposlední řadě vedoucí LPS posuzuje některé konkrétní projekty jako například větrné elektrárny, stavby v blízkosti letiště, které mohou mít vliv na poskytnuté služby. Ač to nevypadá, k této pozici patří hodně papírování a je poměrně náročná. Nový vedoucí, který po mně tuto funkci převzal, mi potvrdil, že si to takto složitě a náročně ani nepředstavoval.

Zmínili jste i rozdělovník, což je stěžejní dokument pro personál pracující na směny. Můžete trochu osvětlit, jak funguje?

Určitě. Provozní personál je zařazen do nerovnoměrného rozdělení pracovní doby, a proto je nutné na dané období vždy vypracovávat rozdělovníky. Zaměstnanci, kteří pracují v kanceláři, mají stanovenou, že musí odpracovat 7,5 hodiny denně, kdežto u nerovnoměrného rozdělení pracovní doby je potřeba zajistit plnou funkčnost a bezproblémový chod daného stanoviště nepřetržitě, a to právě řeší rozdělovník tak, aby všichni měli zároveň naplněn základní fond pracovní doby a příslušné pozice byly obsazeny. Pokud je více povinností zpravidla spojených s výcvikem nebo se čerpají dovolené, zaměstnanci pracují přesčas, a to vše se počítá v rámci vyrovnávacího období, které se stanovuje na týdnů. Každé stanoviště má definováno, kolik týdnů drží vyrovnávací období a v rámci něj se sestavuje konkrétní rozdělovník a vedoucí musí obsadit směny tak, jak je předepsáno. Pokud se plánují náročnější akce jako například Dny NATO, směny posilujeme tak, aby se naši lidé mohli vystřídat, protože zatížení bývá v takových případech velké.

Co vše se pro vás změnilo přechodem do nové funkce náměstka ředitele DRSL?

Pracuji s lidmi, které znám z předchozí funkce vedoucího, ale přibyl mi kolegové i podřízení, se kterými jsem dříve běžně nespolečně pracoval jako oddělení ZLT nebo ESR na ostatních regionálních letištích a zároveň se rozšířil okruh spolupracujících směřem k vyššímu vedení. Oba tyto rozhledy velmi vítám, protože se mi opět

otevírají větší možnosti spolupráce. Zároveň je to celé daleko pestřejší.

Co se změnilo z hlediska pracovní náplně?

Přibyla ekonomika, cestování, plánování a rozhodování, zvýšila se úroveň odpovědnosti a i práce s dokumentací je trochu jiná.

Jaký jste typ šéfa? Umíte se naštavit a pořádně bouchnout do stolu?

Umím, leč zatím jsem to téměř nepotřeboval. Rád komunikuji s lidmi a většinu složitějších úkolů řeším v rámci diskuze s kolegy cestou argumentů a protiaargumentů se snahou najít řešení společně. Za poslední půlrok se stalo jen jednou, že jsem musel udělat radikální řez a přistoupit k řešení rázně a direktivně.

Museli jste se naučit hodně nového při přechodu na stávající pozici?

Hodně čerpám ze svých předchozích znalostí a zkušeností, protože oblast LPS znám velmi dobře a mohu toho využívat. Pracovní rytmus zůstává stejný, ale musím se trochu více vzdělat v oblasti ZLT, obecného přehledu, správy budov a podobně.

Jak vypadá váš typický pracovní den?

Vstávám asi kolem páté ráno a do kanceláře přicházím kolem půl sedmé. Pak začíná kolotoč papírování, rozhodování, podepisování a případně organizace a účast na poradách. Můj pracovní den je hodně intenzivní a náročný, ale jsem tomu rád, takhle mi to vyhovuje. Na druhou stranu se ale na pracovní svět kolem sebe dívám stále i očima řídícího letového provozu, a pokud přichází až příliš mnoho impulzů, také to není dobře. Za svou dosavadní pracovní kariéru jsem zažil, že se některé věci i několikrát zásadně měnily a v závěru jsme se pak vraceli k původnímu stavu z období před 15 nebo i 20 lety, například ve frazeologii. Byl bych rád, kdyby velké změny nebyly tak časté, aby řídící měli možnost se s nimi dostatečně seznámit a důkladně si je zažít. To ale mnohdy nemůžeme ovlivnit, protože přicházejí zvenčí.

Máte na mysli něco konkrétního?

Jedna z největších a nejzásadnějších změn pro regionální letiště, která se udála v roce 2014, byl přechod na supernízkový sektor. Brzy poté, kdy ještě tyto změny nebyly zažité, se zvedla horní hranice na hladinu 125, či převodní výška v některých okolních státech. Do toho přichází změny v organizaci a dokumentaci výcviku. Nyní nás čeká optimalizace LPS, s tím souvisí pravděpodobně zvýšení horní hranice vzdušného prostoru pro supernízkové sektory a všechny tyto události mají přirozeně na řídicího letového provozu vliv. Zároveň se změnami se totiž mění i technologie práce, celkový nutný přístup k provozu, priority. Musím říci, že jsem nesmírně rád, že to naši lidé zvládají a velmi si jich za to vážím.

Řídící letového provozu se totiž přizpůsobuje v podstatě neustále. Buď se jedná o plánované změny, jako jsou údržby zařízení, odstávka zařízení a instalace zařízení nového nebo jsou to změny v prostorech odpovědnosti, vojenská cvičení, Dlouhá vlna. Řídící o těchto změnách sice ví, ale musí se na ně připravit, protože to pro něj znamená určité omezení v jeho práci. Objevují se i změny neočekávané jako jsou uzavírky letiště, například kvůli vystouplému panelu na dráze, uzavření pojezdové dráhy a stanovení organizace pojezdů, pokud už k takovému omezení dojde. Například relativně nedávno se v Ostravě změnila světotechnika a několikrát se uzavíraly části vzletové a přistávací dráhy a postupně se uzavíraly jednotlivé úseky pojezdových drah. Probíhaly zásadní stavební práce včetně vrtání do betonu, a to vše se dělo za plného provozu. To byla nesmírně složitá situace právě pro ostravské řídící.

Jakým způsobem je v podniku ošetřeno to, že se řídící vždy včas dozvědí o tom, že v rámci projektu čeká nějaká změna?

Záleží velmi na typu změny. Pokud se jedná o nějakou zásadnější, je pro ni zorganizován přeškolení výcvik, který se zpravidla skládá jak z teoretické části, tak praktické části. Znamená to práci i pro instruktory, kteří jsou pověřeni přípravou teorie na základě podkladů, a pokud je požadována i praktická část, je zároveň připraven soubor cvičení, které řídící musí absolvovat. Někdy stačí pouze cvičení absolvovat a s novinkami se seznámit, jindy je nutné i závěrečné přezkoušení. Týkalo se to například zavádění SNS, zavádění rozstupů 3 NM v blízkosti letiště, zavedení primárního radaru, systému LARS apod.

Menší změny se většinou řeší web trainingem s prezentací nebo je vydán pouze provozní pokyn. Ty rozsáhlejší změny typu přechod na SNS se řeší kombinací změny Směrnice pro výkon služby, přeškolení výcviku a vydáním obsáhlého provozního nebo metodického pokynu, kde se zdůrazňují právě dané změny.

Zavádění změn před dvaceti lety a dnes je rozdílné. Na vše se dnes zpracovávají bezpečnostní studie, na jejichž základě se pak vytvářejí opatření, která je nutno aplikovat, a jsou řešeny odpovědnými osobami na různých úrovních. Navíc dnes do tohoto procesu vstupuje i ÚCL, který zde zastává roli schvalovatele. Před dvaceti lety nebylo zavádění změn zdaleka tak podrobné jako nyní a jsem rád, že jsme dnes dospěli do fáze, kdy se před spuštěním projektu nebo jeho změn i zaváděním do praxe mnohokrát přesvědčujeme o tom, že jdeme správnou cestou.

Jaký byl počet řídících letového provozu, když jste začínal?

Možná vás to překvapí, ale téměř stejný jako dnes. Je to tím, že se postupem času

měnily a mění technologie a zvyšuje se kapacita. Například řídicí na TWR je nyní díky novému rozhledu 360° na nové věži v Ostravě schopen vidět provoz po celém okruhu, má přehledový systém, díky němuž si může dopředu vytvořit rozvahu, jak bude postupovat. Komunikace funguje elektronicky – už není nutné ve vztahu k provozovateli letiště vše vytelefonovat – výpočty přiblížení, přistání, odlety; to vše funguje daleko jednodušeji a automaticky. Když já jsem začínal, vše jsme vyřizovali a hlásili telefonem. Takže nejprve jsme volali, že „ČSA z Prahy přistane zhruba v tolik hodin“, pak se volalo, že letadlo přistálo, pak zase, že odletá. Oproti minulým desetiletím komunikace výrazně ubylo, ta běží na pozadí, a tím se právě zvyšuje kapacita řídicích.

Je to velmi zajímavé, jak rychle jde pokrok kupředu. Dá se říci, že jedna generace řídicích ještě pracovala postaru, analogově, a pak přišel zlom se začleňováním výpočetní techniky a generace následující už fungovala úplně jinak, digitálně.

Pojďme ještě trochu představit a možná i shrnout fungování regionálních stanovišť.

Začneme třeba Ostravou, kde pracuje v současnosti přibližně 30 lidí, které tvoří řídicí letového provozu, technici a ekonomicko-správní referát, správa budovy apod. Podobně je to v Brně, v Karlových Varech pak je personálu méně.

Organizace provozu je jiná než v Praze. Na regionech je pravidelné dopravy méně, v létě létá hodně charterových letů, a co nás provází celý rok, jsou lety výcvikové z leteckých škol. Bohužel pracujeme s provozem, který buď platí s ohledem na hmotnost velmi málo, nebo je od poplatků osvobozen úplně a tomu odpovídají i výnosy. Byť nám tedy objem provozu narůstá, tak ve výnosech stagnujeme nebo mírně klesáme. Záleží to hodně na tom, jak silná je charterová sezóna, kolik přiletí nákladních letadel apod. Paradoxně ten provoz, se kterým je nejvíce práce, tedy letecké školy s výcviky, platí ze všech nejméně. Proto se potýkáme se ztrátou.

Něco jiného je řídit provoz s IFR lety a pracovat s profesionálními piloty a něco jiného je řídit provoz s účastí leteckých škol. Kolikrát je to pro řídícího ještě náročnější v tom, že musí být dvakrát tak pozorný a obezřetnější, protože nikdy neví, co mu žák udělá na prvním sólu apod.

Musím vám položit i tradiční otázku na závěr. Je něco, co byste v souvislosti se svou novou funkcí chtěl do budoucna upravit nebo změnit?

Já jsem známý tím, že si velmi zakládám na vzájemné spolupráci, a proto bych chtěl trochu pozměnit a upravit interpersonální vztahy v rámci celé sekce. Do budoucna nás také čeká hodně práce s aplikací optimalizace.

text nwt

ČESKÝ DEN PROTI RAKOVINĚ 2016

PODĚKOVÁNÍ ZA SPOLUPRÁCI

Řízení letového provozu Jeneč

Při sbírkové preventivní akci Český den proti rakovině ve středu 11. května 2016 byla prodejem kyticek získána částka:

13.338,- Kč

Vybrané prostředky budou využity na dlouhodobé programy Ligy proti rakovině Praha – nádorovou prevenci, zlepšení kvality života onkologicky nemocných, podporu výzkumu a přístrojové vybavenosti onkologických pracovišť.

www.lpr.cz
www.cdpr.cz

DĚKUJEME !

Za pořadatele sbírky:  Liga proti rakovině Praha

Za organizátora sbírky:  ARCADIA PRAHA

MUDr. Michaela Frádrichová
Mgr. Jana Mauleová

Všem zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., kteří se v letošním roce zúčastnili celonárodní veřejné sbírky Ligy proti rakovině Praha, patří výše uvedené poděkování za krásnou částku, kterou se zde v IATCC ve středu 11. května 2016 podařilo vybrat. Tématem letošní sbírky byla rakovina prsu u žen a mužů a my jsme rádi, že **i díky vám může být suma 13 338,- Kč věnována na boj proti této zákeřné nemoci**. Věřte, že pomáhat má smysl, a proto doufáme, že příští rok se ve sbírkovém vaku objeví částka zase o něco vyšší. Ještě jednou všem srdečně děkujeme. **red**

Objektiv

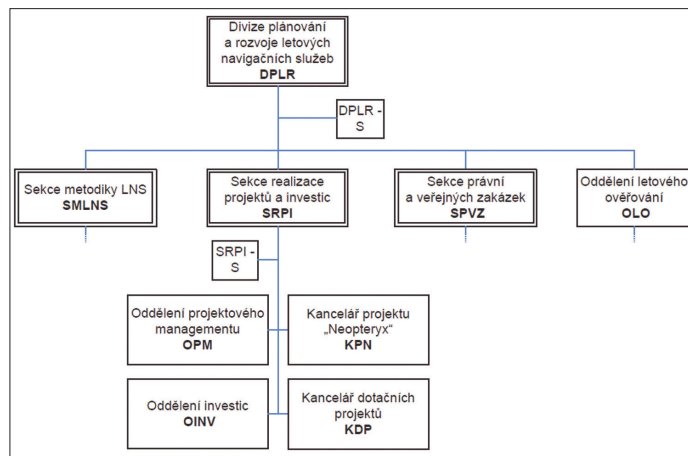


Dne 3. 11. 2016 proběhlo v TOP HOTELU Praha v rámci Kulatého stolu Comenia setkání ministra dopravy Dana Ťoka s vybranými osobnostmi. ŘLP ČR, s. p., je tradičním partnerem těchto diskuzních setkání na aktuální témata v oblasti dopravy. Setkání se vedle zástupce našeho podniku účastnili i další resortní organizace podřízené ministerstvu dopravy. Při této příležitosti tak informoval náměstek ředitele DPLR Zbyněk Fibich zejména o aktuální situaci v letošním výkonově rekordním roce a o otevření nové řídicí věže v Ostravě coby významného prvku podporujícího regionální rozvoj. **text Zbyněk Fibich/náměstek ředitele divize pro SPVZ, foto Comenius**



Ve středu 2. listopadu navštívila provozní stanoviště ŘLP ČR, s. p., v Jenči delegace Úřadu vlády a ministerstva dopravy Pobřeží slonoviny. Vedoucí delegace pan Hervé Atto Nanguy je hlavním koordinátorem investičního rozvoje dopravní infrastruktury této africké země a zejména modernizace letiště v hlavním městě Yamoussoukro. Pobřeží slonoviny po stabilizaci poměrů v roce 2010 patří mezi dynamicky se rozvíjející africké země s rozsáhlými plány na rozvoj dopravního spojení s Evropou a Asií. **text a foto rkl**

Změna OR ŘLP ČR od 1. listopadu 2016



Na začátku listopadu začal platit nový aktualizovaný Organizační řád ŘLP ČR, s. p. Důvodem ke změně normy byla naléhavá potřeba vytvoření kanceláře dotačních projektů (KDP) v divizi plánování a rozvoje LNS v sekci realizace projektů a investic. Nový organizační útvar byl vytvořen pro řízení projektů kofinancovaných z dotačních zdrojů EU, např. SESAR 2020 a SESAR Deployment – tedy projektů, které jsou (spolu)financovány z veřejných prostředků a je nutné dodržet jak naplnění jejich cíle, tak i řádné čerpání dotace. Projekty budou řízeny v souladu s řídicími dokumenty projektů (zejména PMP, aktuální verze grantové smlouvy, PCP atd.), platnou obecně závaznou právní úpravou a platnými vnitropodnikovými normami. Cílem vytvoření KDP je minimalizovat kapacitní zatížení odborných řešitelů při zapojení do realizovaných projektů tak, aby se podíleli pouze na dodání expertízy. Kancelář bude provádět koordinaci s řešiteli plnění jednotlivých odborných úkolů, dále reporting např. vůči externím koordinátorům mezinárodních projektů a bude také zajišťovat logistickou podporu při organizaci interních i externích jednání či workshopů. KDP tak převezme část aktivit úspěšně zahájených na ÚSMP, který bude nadále zajišťovat zpracování grantových smluv s poskytovatelem dotace. Popis činnosti nového útvaru naleznete v kapitole 8.6.8 organizačního řádu ve verzi 7.2. Účinnost nové verze této normy je od 1. listopadu 2016. Zařazení a změna struktury je patrná na výše uvedeném organizačním schématu DPLR.

text a grafika Tomáš Tržický/ÚSMP/OSV; trzicky@ans.cz

Nová kniha Miroslava Jindry – Ikarové bez legend a bájí

Dne 7. 10. 2016 vyšla další velmi zajímavá knižní publikace našeho zaměstnance DPRO/SONS/ACC/IFR Miroslava Jindry s názvem **Ikarové bez legend a bájí** a podtitulem **Velký příběh o létání a dosud neznámé poválečné historii letectví ve světle archivu StB**.

Vypráví osobní příběh pilota Oldřicha Doubka, v němž se jedinečným způsobem odráží historie československého letectví v období let 1925 až 1950. V době, kdy se létání považovalo za druh „šilenství“, patřil mezi „Ikary“, kteří se ve vojenském letectvu rozhodli věrně sloužit nové Československé republice. Působil u stíhačích i bombardovacích letek a jako jeden z mála pilotoval i čs. hydroplány v Boce Kotorské. Své letecké zkušenosti pak uplatnil ve firmě Baťa, kde létání za mlhy a nepříznivého počasí, bez přístrojů i rádia bylo každodenním riskem i ziskem firemních pilotů. V roce 1935 se mu splnil sen, když se stal teprve jedenáctým pilotem Československých státních aerolinií a na své konto si připsal moderní typy letadel včetně Savoie Marchetti 73. V letech nacistické okupace byl za odbojovou činnost několik měsíců vězněn. Aktivně se zapojil do poválečné obnovy Aerolinií. V roce 1947 vystupoval jako mluvčí stávký létacího personálu, která svým rozsahem a důsledky neměla v historii civilního letectví v Evropě obdoby. V roce 1950 byl mezi desítkami těch, které komunistický režim ze dne na den zbavil možnosti létat a kvalifikovaným zaměstnancům nabídl alternativu dělnických profesí a občanské šikany. „Ikarové“ se zlomenými křídly nemohli dlouhá léta o svém osudu nahlas promluvit. Toto je příběh jednoho z nich.

Knihu o 424 stranách je možné si objednat na internetu například v domovském nakladatelství Barrister & Principal. **red**



Prestižní ocenění IFMA „Projekt roku“ pro aplikaci HUGIS

V červnovém vydání časopisu Strip byl uveřejněn článek o webové aplikaci HUGIS, která se stala novým nástrojem pro zobrazování a vyhledávání informací v systému RLPGIS, jenž je spravován v rámci DRSL/SCL/OES. Zájem o přístup do této aplikace po jejím postupném představení zaměstnancům podniku naplnil naše očekávání a v tuto chvíli má aplikace již přes 120 uživatelů. Z dosavadního zájmu a ohlasů lze usoudit, že jsme se vydali správným směrem, a tak jsme si s velkou pokorou, ale doufajíc v úspěch, dovolili aplikaci HUGIS přihlásit do soutěže, kterou pořádá organizace IFMA (International Facility Management Association). Tato organizace každoročně vyhlašuje soutěž FM AWARDS, jejímž cílem je podpořit nejlepší řešení v oblasti Facility managementu a seznámit nejširší odbornou veřejnost s významnými projekty a osobnostmi z této oblasti.

Dne 8. listopadu 2016 se k příležitosti vyhlášení výsledků FM AWARDS konal slavnostní večer na pražské Staroměstské radnici a naše neskromné přání se stalo skutečností. Řízení letového provozu, s. p., spolu s dodavatelskou firmou aplikace CAD studiem, a. s., převzalo prestižní ocenění organizace IFMA, „FM Awards 2016 – PROJEKT ROKU“ za projekt „HUGIS – efektivní zdroj informací pro správu majetku v Řízení letového provozu, s. p.“

Z tohoto ocenění máme nesmírnou radost a velmi si ho vážíme. Zároveň je impulsem pro další zlepšování a rozvoj aplikace jak po stránce funkcionalit, tak po stránce datové. Již na první čtvrtletí roku 2017 jsme pro uživatele připravili novinky, jako například rozšíření nástrojů o možnosti zakreslování pomocné kresby či textu přímo do mapy, které lze tisknout nebo přímo přes URL odkaz uložit do schránky a poslat emailem. Dále bude nově možné nahlížet na fotodokumentaci, technické zprávy, kolaudační souhlasy a další důležité dokumenty k jednotlivým objektům, zařízením či inženýrským sítím. Bude též umožněno vyhledávání míst na mapě pomocí zadávání souřadnic. Tato vylepšení vychází převážně z požadavků uživatelů, kterými nás zahrnujete a my jsme za vaše nápady a připomínky na rozšíření a vylepšení HUGIS vděční. Velmi děkujeme těm, kteří aplikaci ke své práci využívají, a ještě o něco více těm, kteří nám ji pomáhají rozšiřovat a zlepšovat svými připomínkami či rovnou daty, která nám zasílají tak, abychom je do aplikace HUGIS mohli zapracovat.

text Lucie Klemparová/DRSL/SCL/OES, klemparova@ans.cz; foto Petr Bohuslávka/TZB-info



Neobyčejná exkurze dětí z dětských domovů v IATCC Jeneč

V rámci sponzorských aktivit našeho podniku jsme v podzimním kole podpořili mimo jiné i obecně prospěšnou společnost DEJME DĚTEM ŠANCI. Ta pomáhá dětem a mladým lidem z dětských domovů ulehčit vstup do samostatného života a její projekty se soustředí na poskytování komplexní pomoci. Jedná se například o program „Spoření pro děti“, kdy podporovatel spoří dítěti formou měsíčních plateb po dobu pobytu dítěte v dětském domově; o podporu dítěte při studiu, kdy se dítěti hradí všechny náklady spojené se studiem nebo o tzv. „hostitelskou péči“, tedy kontakt s dítětem formou víkendových nebo prázdninových pobytů v rodinách hostitelů, který v ideálním případě přetrvává i po odchodu dítěte z dětského domova.

ŘLP ČR, s. p., se stalo partnerem organizovaného víkendu v termínu 3.–6. listopadu pro děti zařazené ve Stipendijním programu, jehož smyslem bylo představit dětem formou přednášek a demonstrací ta témata, která pro ně mohou být do budoucna přínosná jako například finanční gramotnost, výchova k zodpovědnosti nebo jak si hlídat své zdraví. Za dětmi dále přijeli i hosté, kteří vyprávěli o svých životních zkušenostech, a to nejen těch pozitivních jako například, jak se žije lidem pracujícím na „volné noze“, ale i o těch, která s sebou nesou varování – například o závislosti na alkoholu. Náš podnik podpořil tento zajímavý projekt nejen finanční částkou, ale i formou exkurze do administrativní i provozní části IATCC Jeneč. Pro více než třicet dětí to byl natolik strhující a zajímavý zážitek, že nám poslaly hned několik děkovných dopisů, ve kterých vyjadřují obdiv k povolání řídicích letového provozu a vůbec všem pracovníkům našeho podniku. Jejich zvědavé a mnohdy i komplikované dotazy svědčily o tom, že je exkurze nadmíru zaujala a že jsou velmi vděčné za to, že se mohly podívat do prostoru, kam se většina lidí vůbec nikdy nedostane.

Nejlépe pocity dětí demonstrují samotné dopisy, které nám napsaly, a proto si dovoříme vypůjčit například ten od Pavla a uveřejnit ho v tomto článku (viz níže). V závěru bychom rádi velmi poděkovali vedoucímu oddělení SIMU Martinu Kříklanovi a instruktorovi simulátoru Jiřímu Štěpánkovi za veškerý čas, který exkurzi věnovali a za skvělý přístup k dětem. Dokázali vše výborně vysvětlit a zaujmout i ty, kterým na první pohled obor řlp a letectví obecně nic neřikalo. Pánové, děkujeme!

text a foto nwt



„Ve čtvrtek 3. 11. 2016 jsem byl na exkurzi v Řízení letového provozu České republiky a byl to opravdu nezapomenutelný zážitek. Vůbec jsem nevěděl, že řízení letového provozu by mohlo být docela mimo od letiště, ale pak jsem zjistil, co vlastně dělají a bylo mně to hned jasné. Uvědomil jsem si rozdíl mezi řídicí věží, která je na letišti a budovou řízení letového provozu. Myslím si, že bezpečnost je něco, co se musí dodržovat, a to se v této budově jenom potvrzuje. Museli jsme projít dvě bezpečnostní kontroly. Ze začátku jsme se dozvěděli, co se vlastně řídí a jak se to řídí. Netušil jsem, že vzdušný prostor je rozdělen na tolik sektorů. Zjistil jsem, co vlastně musí letadlo, které jenom prolétá naší republikou, dělat a kolik musí zaplatit za přelet naším územím.“

Došli jsme na místo, kde jsme mohli pozorovat pracovníky přímo v akci. Zjistil jsem, že tam jsou různá pracoviště a že každé pracoviště dělá něco jiného. Bylo velmi pěkné to, že tam hned byla mapa online letadel, které jsou nad naším územím. Ukazovalo to směr letu a odhadované pozice za různé minuty. Vlastně jsem zjistil, že je to velká mapa, kde má operátor na starosti letadla a nesmí dopustit to, aby se mu letadla srazila. Co mi přišlo zajímavé, byla informace o tom, že musí být letadla, která jsou ve stejné hladině, tj. vedle sebe, od sebe minimálně 10 km. Přišlo mi to hodně, ale potom, co jsem zjistil, že vlastně letadla létají klidně i 900 km/h, tak to není moc. Co mně přišlo hodně zajímavé, bylo zabezpečení budovy. Čtyři kabely elektrické energie, které jsou vedeny jinými místy, a to proto, aby se neznížily všechny najednou. Záložní zdroje na celou halu na několik dní je dost velké zabezpečení.

Přišli jsme k simulátoru, kde se cvičí noví, ale i starší operátoři, kde se učí nové vyhlášky a nové věci ohledně bezpečnosti. Bylo to tam opravdu super, protože jsme si mohli sednout za monitory a vidět to, co vidí opravdoví operátoři. Vyzkoušet si, jaké to je být opravdový operátor a snažit se vychýlit nějaká letadla z kurzu. Bylo to opravdu skvělé. Zjistil jsem, že to není úplně jednoduché rozhodnout, co vlastně mám dělat v krizové situaci. Rozhodnout během sekundy o nejlepším možném řešení. Zjistil jsem, že vlastně letadlo má taky nějaké limity, které prostě musím respektovat. Letadlo prostě neklesne během sekundy o jeden kilometr třeba. Na tohle si třeba musí operátor dát pozor. Pokud se blíží zóna nebo sektor, kde je omezená letecká výška, tak s tím musí operátor počítat a musí to letadlo na to připravit.

Po tom všem, kdy jsem zjistil, co všechno má na starosti operátor, tak bych to asi zkusil, i když je pravda, že mě láká finanční odměna, která je nemalá. Vstupní testy jsou opravdu náročné, co jsem zjistil. Velká znalost angličtiny mě od toho docela odrazuje, ale třeba časem se tam dostanu. Hlavně čeho bych se bál, by byla velká zodpovědnost. Exkurze se mi velmi líbila a jsem velmi rád, že jsem tam byl, protože si myslím, že se tam každý nedostane. Zjistil jsem, že bez znalosti angličtiny nemá člověk zas tak tolik možností. Mockrát děkuju.“

Pavel

Novinky z Letiště Václava Havla Praha

Letadla na Letišti Václava Havla Praha začala od poslední neděle v listopadu létat podle zimního letového řádu. Ve srovnání s loňskem se počet přímých pravidelných linek zvýšil, cestující mají možnost létat do 11 nových destinací. Z Prahy se tak dostanou bez přestupů do 105 míst ve 39 zemích světa. Poprvé v zimním období budou mít lidé k dispozici dvě dálkové linky do Číny, které od léta provozují společnosti China Eastern Airlines a Sichuan Airlines. Nově se v zimním letovém řádu objeví společnost Tunis Air s linkou do Tunisu a aerolinky Sprint Air s linkou do polské Radomí.

ČSA přijdou s novou linkou do Birminghamu, ukrajinské Oděsy, ruské Kazaně a Ufy či do chorvatského Záhřebu, kam létaly už během letního letového řádu. V zimě budou nově pokračovat i linky společnosti Volotea do Marseille a Toulouse. Letecká společnost Norwegian zahájí pravidelné lety do Stavangeru.

Během zimní sezony bude na pražském letišti létat 58 společností, z toho 53 na linkách pro cestující a pět cargo dopravců. Na seznam aerolinek se základnou na pražském letišti letos přibude společnost Ryanair, která začne od pondělí létat z Prahy do Říma a Bergama poblíž Milána. Irský nízkonákladový přepravce loni patřil mezi pěti největších dopravců na pražském letišti, nyní létá z Prahy do Dublinu, Bruselu a Londýna.

Vedení ruzyňského letiště jedná i o nových spojích do Spojených států a Asie, přičemž nejbližší realizaci je Thajsko. Pražský vzdušný přístav se totiž stává stále výraznějším bodem v sítích dálkových linek – letos v tomto segmentu zaznamenal zřejmě největší skok. Počet cestujících na pravidelných dálkových linkách se od ledna do října zvýšil meziročně o dvě stě tisíc, což znamená zhruba 35 procent.

Příčinou skoku ve statistikách z mimoevropských trhů je především spuštění tří nových linek do Číny a do Kanady a posílení kapacit na stávajících linkách do Soulu, Dubaje a New Yorku. Na třech čínských linkách (do Pekingu, Šanghaje a Čcheng-tu) bylo do října odevbaveno v obou směrech na 75 tisíc lidí, předpoklad do konce roku činí devadesát tisíc.

Lety do Šanghaje a Čcheng-tu byly spuštěny až ve druhém pololetí, pro příští rok proto letiště počítá až se 160 tisíci pasažéry na čínských linkách. Zvednout by se měla i obsazenost, která letos činí osmdesát procent. Vedení letiště navíc jedná s dopravci o doplnění čínské sítě o další destinace, a to buď formou mezipřistání, nebo prodloužení stávajících linek.

Fakticky plně létají stroje mezi Prahou a Dubají. Emiráty totiž slouží jako přestupní bod k letům dále do Asie a na jižní polokouli. Naopak lety mezi Prahou a Soulem slouží téměř výhradně cestujícím, kteří letí pouze z bodu do bodu a dále nepřestupují.

Praha přitom patří mezi tři nejvytíženější korejské cíle v Evropě, o čemž svědčí i letní nasazení obřího jumbo B747-8i. Pro příští rok už má letiště potvrzené jeho rozšířené působení od března do října.

Letiště se snaží přesvědčit dopravce o vhodnosti dalších dálkových linek. Mluví například o Washingtonu, Bangkoku nebo Hanoji, přičemž nejbližší je přímá linka do Thajska. Podle výpočtů letiště by linku v jednom směru využilo ročně 27 tisíc lidí.

Co do počtu cestujících očekává ruzyňské letiště letos nový rekord. Pravděpodobně jen těsně nepadne hranice 13 milionů cestujících. V dosud rekordním roce 2008 terminály prošlo 12,6 milionu pasažérů. Letos má jít při růstu o 7,5 % minimálně o 12,9 milionu. Letiště proto investuje do zvedání kapacit pasových kontrol a odbavování, aby současný provoz zvládalo. V příštím roce čeká 13,6 milionu cestujících a během příštích dvaceti let očekávají postupný nárůst až na 25 milionů.

red

Rok 1950 – doba tem

„V pondělí 2. října 1950 má kapitán Doubek po čtrnáctidenní dovolené naplánovanou pravidelnou linku OK 564 do Varšavy s odletem v 17.05 hodin. Jako vždy přijíždí s dostatečným předstihem, ale tentokrát je všechno jinak. Při průjezdu bránou letiště jej vrátňý pozdrží před spuštěnou závorou s tím, že se má ihned hlásit na služebně Státní bezpečnosti.

„Velitelství oddílu StB letiště Praha-Ruzyně“ bylo Krajskou správou StB zřízeno v roce 1949 a od samého začátku začalo v tak exponovaném místě hrát zásadní roli. Prvním velitelem byl vrchní strážmistr Bořivoj Vávra. Ve svém okolí je známý jako alkoholik a surovec. V září 1948 zavraždil příslušníka SNB Františka Novotného podezřelého z údajné spolupráce s cizí rozvědkou. Během převozu k výslechu jej „při pokusu o útěk“ střelil v lese do týla.

O-StB letiště Ruzyně vzbuzuje pro svoji neohraničenou moc velké obavy. Jména jejich příslušníků nikdo nezná a bližší označení nenese ani kancelář. Oldřich Doubek si ani v nejmenším neumí představit, co bude v příštích minutách následovat. Při vstupu do kanceláře mu připojil Vávra ani neodpovědi na pozdrav a jde rovnou k věci.

„Soudruhu Doubku, z Československých aerolinií jsi propuštěn,“ vyštěkne připravený rozsudek, nato jej vyzve, aby na místě ihned zanechal průkaz ke vstupu na letiště, pilotní diplom a diplom navigátora I. třídy. Teprve po chvíli napjatého ticha, kterému za dveřmi dominují kroky ozbrojené letištní stráže, se kapitán Doubek dokáže zeptat po důvodech propuštění. Arogantní Vávra mu odpoví, že prý sám dobře ví! A dodá, že za vším stojí vrchní ředitel Horn, který propuštění nepotřebných živlů nařídil.

Celá záležitost ale může mít řešení, nato mu Vávra na stole podstrčí papír o zachování mlčenlivosti. Ozvěny slov se třísí o stěny, zabodávají se do hlavy jako střepy. Jen stěží se jde v takovou chvíli soustředit, ale v téhle věci má Doubek jasno a podepsat odmítne. Následně je upozorněn, že od této chvíle má vstup na letiště zakázaný. Ještě si z šatny může odnést své osobní věci. Děje se tak pod dohledem letištní strážky.

Přítomnost připomíná tunel, světlo na jeho konci v nedohlednu.

Kapitán Československých aerolinií Oldřich Doubek zamíří autem zpátky domů do Dejvic. Vše, co se před malou chvílí na letišti odehrálo, se snaží ve své mysli

uchopit. Nemá to smysl. Kladenská třída se mu rozpíjí v slzách. Přemýšlí o morálce, která pod tlakem brusného kotouče strany, Státní bezpečnosti, doslova mizí před očima.

Vzpomíná na okamžik, kdy byl v roce 1933 u Aerolinií žádat o práci poprvé. Vždy kultivovaný generální ředitel František Stočes, absolvent prestižní pařížské Ecole Supérieure de l'Aeronautique plynňé hovořící několika světovými jazyky, jej sice zdvořile odmítl s tím, že má pilotů dost, ani tak mu ovšem nezapomněl nabídnout svůj oblíbený doutník. O dva roky později se stal teprve jedenáctým pilotem Československých státních aerolinií.

Za dva dny se u Doubků ozve telefon. Dotyčný se sice nepředstaví, ale Doubek pozná, že jde o Vávru. Dotazuje se, zda přeci jen nedošlo ke změně postoje. On přeci ví, že umí d o b ř e l é t a t a že má doma č t y ř i d ě t i. Znovu mu nabízí přímluvu, aby u létání mohl zůstat, výměnou „za spolupráci v přátelském duchu“. Ale změna se nekoná. S létáním je navždy konec.

Život je sen, život je realita. Je jako mince o dvou stranách, jedna má barvu oblohy, druhá je do ruda rozpalená.

Tolik ukázka z knihy „Ikarové bez legend a báji“, z časopisu „Ikarům křídla zlomená“.

Velitelství
oddílu státní bezpečnosti
Ruzyně.
Č.j.: A - 766/2100.

V roce 1950 byli občané Československa vystaveni vzrůstajícímu represím komunistického režimu. Destrukce společnosti zasáhla i Československé letectví, kde v tomto roce došlo k zásadní změně. Po únorové katastrofě Dakoty ČSA na Pradědu, kdy StB zatkl šéfpilota Josefa Hubáčka a snažila se mu na této události prokázat vinu, došlo v březnu k hromadnému úletu třech Dakot z vnitrostátních linek do západní zóny. Shodou okolností byl na palubě jedné z nich i tehdejší ředitel ČSA Leopold Thurner, „společensky unavený po celonočním jednání“ však celý let prospal a probudil se až na americké letecké základně v Erdingu nedaleko Mnichova. Státní orgány se rozhodli jednat a v letectví provést kádrovou očistu, která neměla obdoby. Novým vrchním ředitelem Československých aerolinií, n. p., se stal člen ÚV KSČ, „společensky unavený po dopravě pro civilní letectví soudruh Josef Horn. S letectvím neměl nikdy nic společného, měl však pověst tvrdého, straně oddaného komunisty, a o to šlo především.

Jeho úkolem bylo vypořádat se všemi živly, nepřátelskými vůči lidové demokratickému zřízení. V říjnu 1950 tak bylo hromadně propuštěno na několik desítek členů létajícího personálu a čistky pokračovaly i v dalším roce. Do roku 1951 bylo ze sta a jednoho dopravních letců propuštěno sedmdesát jedna pilotů, radiotelegrafistů, mechaniků a z celkového počtu osmnácti letušek čtrnáct. V akci, které zaměstnanci dali název „Horn“, byli postiženi všichni, kteří stáli u prvopočátků Československé letecké dopravy, váleční letci, ale i ti, kteří byli pro své občanské postoje za okupace vězněni gestapem. To vše se dělo s tichým souhlasem nejvyšších složek státu a za asistence příslušníku O-StB letiště Ruzyně.

Propuštění hluboce zasáhlo do chodu celých ro-



Únor 1949. Oldřich Doubek, jeden z nejzkušenějších kapitánů ČSA, pózuje před dakotou na letišti v Lyddě

na československého letectví

din, a to jak morálně, tak i materiálně. Ponižení nezna-
lo mezí, a tak ve věku, ve kterém jsou lidé na vrcholu
sil a cloudost v svém povolání, nastupovali na místa
pomocných stavebních dělníků, jeřábníků, asfaltérů, to-
pičů, lesních dělníků, závozníků, v lepším případě řidi-
čů. Následovala nucená vystěhování z bytů, zákazy po-
bytů nebo odnětí důchodu. Někteří, ve snaze odejít na
Západ a začít znovu létat, se stali obětmi agentů pro-
vokatérů, slibujících převedení přes hranice. Ti, kteří
byli při útěku za svobodou chyceni, mnohdy i se svými
rodinami, strávili pak dlouhá léta v komunistických lá-
grech, které si svojí brutalitou nezádali s těmi nacistic-
kými. Jednotlivci, ve snaze zachránit si kůži, se zaplet-
li do nebezpečných hrátek s StB.

Jenže skutečná propaganda byla jiná, jak o tom svěd-
čí Hornova „Stručná zpráva o situaci v letecké dopravě“
nacházející se dnes v Národním archivu na Chodovci.
V několikastránkovém díle se kromě politických flos-
kulí doslova praví: „Očista prováděná ve státní správě
po únoru 1948 se leteckých složek prakticky nedotkla,
na ministerstvu i v podniku byli v době mého příchodu
na mnoha místech bývalí příslušníci RAF nebo lidé ne-
přátelsky smýšlející s režimem, stav našeho letectví byl
v době mého nástupu v polovině roku 1950 dezolátní.
Kosmopolitické tendence se projevovaly ve slepém pře-
jímání předpisů vydávaných ICAO (!), v úmyslném opo-
mínění a pohrdání zkušenostmi Sovětského svazu, ty-
pickou ukázkou tohoto ducha, přímo nepřátelského
SSSR, bylo stanovení letové cesty AEROFLOT přes
Praděd (!), který je znám svými špatnými meteorolo-
gickými podmínkami, jež vedly ke katastrofě našeho le-
tadla na jaře... dále stanovení přistávacích minim
výhodnějších pro západní společnosti než pro AERO-
FLOT... úřad (MD) a podnik byly reorganizovány a sje-
noceny podle sovětského vzoru... byla zajištěna bez-
pečnost letecké dopravy s ohledem na bdělost
a ostrážitost (!), proto jsem ještě v létě 1950, i přes va-
rování a odpor odborníků (!), překročil k obměně po-
sádek... k zajištění úkolů je i nadále potřeba aplikovat
sovětské vzory na naše poměry a celou naši leteckou
dopravu sovětským vzorům přizpůsobit... zvláštním
problémem je však Zabezpečovací letecká služba, kte-
rá ovládá vysílací stanice a která je naší slabinou po
stránce kádrové vzhledem ke značným požadavkům na
odborné a jazykové znalosti(!)“

Materiál končí tvrzením, že i přes škarohlídství impe-
rialistů se hospodářský plán podařilo splnit na 135 pro-
cent, ačkoli soudnému jedinci muselo být jasné, že je-
nom hromadné propuštění kvalifikovaného personálu
lze vyčíslit jako škodu v řádu stovek milionů korun!

Obdobnou destruktivní prošel pod Hornovým předsed-
nictvím i Aeroklub republiky československé (ARČS) pře-
jmenovaný na Československý svaz lidového letectví
(ČsSLL), později Svazarm. Tisíce původních zakláda-
jících členů byli akčními výbory KSČ oceňováni jako
nejhorší kapitalistické živly a nepřátelé lidové demokra-
tického zřízení a od létání museli nedobrovolně odejít.
Výběr a kádrování nových členů přitom probíhal jen vel-
mi liknavě. Mezitím byly na dlouhé měsíce odstaveny
stovky motorových letadel, která měla sejmuté vrtule,
jako opatření proti možnému úletu do ciziny. Jenže ma-
teriál desetimilionových hodnot stárnul na zemi právě
tak, jako kdyby létal, ba ještě víc podléhal korozi.



Tatraplány a neon rudé hvězdy tvořily kulisu letiště 50. let

Přítuklo i v mezinárodních vztazích. ČSA čelily em-
bargu na dovoz náhradních dílů pro Dakoty. Nejtěžší ra-
nou bylo ovšem rozhodnutí vysokého komisaře pro
západní okupační zóny v Německu, který v listopadu
1950 zrušil právo přeletu území Spolkové republiky
Německo pro československá letadla. Zahraniční letecká
síť se scvrkla na spojení s lidově demokratickými země-
mi a hlavními městy severských států – Stockholmu,
Helsinek a Kodaně. Po znárodnění majetku firmy ESSO,
byly ČSA přinuceny pro svá letadla, která měla mezi-
přistání v Dánsku, pracně přepravovat benzin po želez-
nici až z rafinérií v Mostě.

Technické vybavení ruzyňského letiště, převážně ame-
rické, bylo nejen díky embargu čím dál těžší udržovat
v provozuschopném stavu. Na území republiky také
nebylo žádné jiné letiště, na kterém by zahraniční spo-
lečnosti měly povolení přistát. V případě špatného po-
časí tak musely zvolit přelet na diverzní letiště v západ-
ní zóně.

„Záležitost diverzního letiště na území Českosloven-
ska je nutno vyřídit proto, že je nevhodné, aby promi-
nentní osobnosti lidově demokratických států nebo čí-
nitelé mezinárodního pokrokového hnutí přistáli místo
na Ruzyňi ve Frankfurtu nebo v Mnichově“, uváděl v do-
pise na MNO feditel Horn, a navrhl zřídit záložní letiště
v Chebu. Zúčastněná ministerstva se na Chebu rychle
shodla, aniž by tím došlo k nějakému technickému do-
vybavení, navíc detailní informace o letišti v těsné blí-
zkosti státních hranic zůstaly západním společnostem na-
dále utajené! Řešení tak připomínalo virtuální realitu.

Problém vyřízen, spis založen.

Neštěstím se ukázala i probíhající reorganizace čes-
koslovenského letectví podle sovětského vzoru, v srp-
nu 1952 završená vznikem „Hlavní správy civilních le-
tectví – Československé aerolinie“ (HSCL-ČSA), vládní
nařízení č. 34/1952 Sb. Organizační moloch, kdy pod
ČSA přešly všechny správy letišť, složky řízení a zabez-

pečení letového provozu, trpěl chaotickým uspořádáním,
který leteckou dopravu nebyl schopen efektivně řídit.
Služby řízení letového provozu byly po převedení pod
ČSA změněny na „Leteckou dispečerskou službu“, kte-
rá byla nucená používat narychlo překládané sovětské
předpisy, ve srovnání s mezinárodními předpisy ICAO
nemoderní a zkosnatělé.

V lepším případě to připomínalo pokus na místě, v tom
horším šlo o přímé ohrožení letecké i letové bezpečnosti.
Útlum ČSA byl v těchto letech drastický. Zatímco v roce
1948 obsluhovaly síť o celkové délce přes 21 000 km,
v roce 1953 to bylo pouhých 5 300 km.

V lednu 1953 přijalo politbyro ÚV KSČ návrh opatře-
ní označený „Přísně tajné!“, ve kterém byly soudruhu
Hornovi přiznány zásluhy za politickou očistu v letectví,
ale pro skutečný stav věcí, který v letectví panoval, byl
zároveň odvolán. Ve státní správě nadále zastával řadu
vysokých funkcí. Za svůj přínos k rozvoji socialismu
v naší zemi nasbíral několik řádů a na rozdíl od těch,
které o jejich jistoty připravil, pobíral vysoký důchod.

Vážení čtenáři, vraťme se na začátek, k úryvku z kni-
hy. Zkuste si představit, že vás křik zfanatizované lůzy
oddané režimu z minuty na minutu připraví o práci
a všechny životní jistoty. Na světě přitom nemáte žádného
zastání. Na jaře roku 1968 byla výpověď daná kapi-
tánů Dabkové, tak jako desítkám jiných, právně uznána
za nezákonnou a neplatnou. Život s opovržením a ztrátou
občanské úcty ale vrátit nejde. Dnes nám jsou spíše
známá jména obětí. Ti, kteří se na nezákonnostech mi-
nulého režimu aktivně podíleli, zůstávají nepotrestáni.
Jejich anonymita je však relativní, v českých archívech
totiž zůstává za jejich tehdejšími činy ušvédčující stopa.
Čas běží nejrychleji, když se nedíváme, ale padesátá
léta v Československu byla depresivním časem, ve
kterém i slepi dokázali prozívat.

Miroslav Jindra, řídící letového provozu/ACC Praha,
jindra@ans.cz



Milí čtenáři, podle zvyku z minulých let na této straně v posledním čísle zpravodaje v tomto roce uveřejňujeme humorné příspěvky, které bychom pro svůj obsah jen těžko zařazovali do redakčního plánu. Letos vás proto na této straně čeká dopis. Dopis od pana Vladimíra Malce, velkého obdivovatele dopravních letadel, který nám do redakce napsal už před dlouhým časem a který stál o to, abychom se s vámi podělili o jeho svérázná myšlenky. Některé pasáže je samozřejmě nutno brát s humorem a velkou nadsázkou, ale rozhodně stojí za to si níže uvedený text přečíst.

VLADIMIR MALEC
KUBLOV 28
264 41 Nicol
17

Västana Park

Ve Vsmici Mublov
19. Prosince 1913

[illegible][illegible]

„Vážená paní šéfredaktorko, chtěl bych vás požádat, zda byste mohla sdělit všem pracovníkům Řízení letového provozu ČR, s. p., ať si váží svého poslání a privilegia, že mohou každý den pracovat s dopravními letadly a že mohou každý den sledovat starty a přistávání dopravních letadel, mohou sledovat elegantní a krásná, čistá dopravní letadla světových leteckých společností. Takové privilegium má málokterý občan České republiky.

Mnoho let před výstavbou nové přistávací dráhy na dnešním Letišti Václava Havla Praha jsem ve vesnici Kublov prožíval velice krásné chvíle, kdy díky pracovníkům Řízení letového provozu ČR jsem mohl mnoho let obdivovat dopravní letadla, která létala výhradně jihozápadním sektorem od Velízu, to znamená přímo nad Kublovem. Tenkrát nad Kublovem létaly v nízké letové hladině desítky dopravních letadel denně. Letadla létala od jihozápadní a jižní světové strany a stáčela se na východ přímo na Ruzyň. Na severovýchodním sektoru od Velízu nad polem bylo jedno místo, kde letadla měnila letový koridor od východu na jih, sever, západ až přímo na východ na Ruzyň. Tenkrát před rekonstrukcí a výstavbou nové přistávací dráhy vaši kolegové z Řízení letového provozu ČR často používali dopravní letadla na jihozápadní sektor od Velízu, desítky letadel denně, velice jsem si jich za to vážil.

Tenkrát vaši kolegové mně připravovali velice krásné zážitky, kdy několikrát denně dovolili letadlům nalétávat od východní strany na jiho-

západní sektor, poté se letadla naklonila a obléťávala Velíz a poté letěla na východ na Ruzyň. Často jsem měl možnost vidávat detaily dopravních letadel, díky Řízení letového provozu ČR letadla létala velice nízkou v nízké letové hladině. Tenkrát v Řízení letového provozu ČR pracovali báječní lidé, kteří si uvědomovali, že v České republice žijí stovky lidí, kteří velice milují a obdivují dopravní letadla. Já velice miluji a obdivuji dopravní letadla, poněvadž můj strýc pan Jaroslav Sojka (vnuk mého pradědy) byl vynikajícím opravářem dopravních letadel v Československých Airlines.

Vážení, rozhodnutí Řízení letového provozu ČR bylo velice bezohledné a sobecké, zcela od Kublova odklonit letový koridor. Mně to připadá, jako by po výstavbě přístávací dráhy se u vás zcela vyměnil řídicí aparát a generální ředitel. Tento váš současný řídicí aparát nenavázal na báječné období mnoha desítek let, kdy pracovníci Řízení letového provozu mě činili šťastným. Tenkrát jsem díky pracovníkům Řízení letového provozu ČR byl mnohem šťastnější, tenkrát u vás pracovali báječní lidé. Mnoho desítek let jsem při sekání trávy na zahradě, kroupení sena, nakládání sena mohl odklonit svou hlavu od práce a díval jsem se na letecké koráby, jak plachtí nad Kublovem. Bohužel jsem zjistil, že jste tehdy odklonili i letadla startující na Letišti Václava Havla Praha od Kublova. Před výstavbou přístávací dráhy jsem často vidával dopravní letadla, jak na Velizem prudce nabírají vyšší letovou hladinu.

Jestli některé pasáže z mého dopisu zveřejníte ve vašem časopise či na internetových stránkách Řízení letového provozu ČR, to bude velice kladné vaše rozhodnutí, poněvadž si vaši zaměstnanci a vysokí manažeři uvědomí, že by bylo velice pozitivní navázat na poctivou a báječnou práci před výstavbovým obdobím pracovníků Řízení letového provozu ČR, kdy tehdejší vedení a pracovníci Řízení letového provozu ČR mne dělali šťastným. Bohužel současné vedení a pracovníci Řízení letového provozu ČR již asi definitivně odklonili jak přistávací, tak i startovací letadla od Velízu, jihozápadní sektor od Velízu. Já nejsem srozuměn s vaší prací a neznám vaše předpisy, možná máte své důvody pro vaše tehdejší manažerské rozhodnutí. Možná je to zeměpisným směřováním současné nové ranveje. Těsně po otevření nové ranveje jste hned v neděli obnovili letový koridor jihozápadním sektorem, ale toto vaše manažerské rozhodnutí trvalo snad dva dny a poté nastalo nad Kublovem ticho. A během procházky okolo Velízu jsem si všiml, že jste se manažersky rozhodli pouštět letadla pouze severovýchodním sektorem od Velízu.

Važení, jestliže u vás pracují manažeri a zaměstnanci z období před výstavbou nové ranveje, prosím vás sdělte jim, že si jich velice vážím a mám k nim velkou úctu, mnoho let mne dělali šťastným. Velice rád na toto období vzpomínám.

„Fan“ a obdivovatel dopravních letadel a vojenských letadel.

Vladimír Malec

Language Corner

Humorous Aviation Signes

**What Happens
In The Hangar
Stays In The
Hangar.**

✿ Flying is the ✿
2ND greatest thrill
KNOWN TO MAN.
Landing is the 1st.



PILOTS
LOOKING DOWN
ON PEOPLE
SINCE 1903



ALTITUDE, AIRSPEED & BRAINS

*You need two
of the three
to stay alive.*

připravila nwt