

# STRIP 2017

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



*Dne 17. 2. před deseti lety nastala chvíle, kdy jsme mohli zahájit provoz v IATCC Jeneč. Speciální příloha, která se tomuto tématu věnuje, začíná na straně 6.*



## Pracovní výročí

V měsíci únoru oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tento zaměstnanec:

**Jaroslav Jarka,**  
vedoucí řlp II – Senior controller,  
DPRO/SPLS/APP/TWR **25 let**  
*Redakce srdečně blahopřeje!*

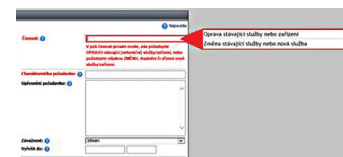
## Nová verze ServiceDesk

V týdnu od 6. 2. 2017 došlo k nasazení rozšířené verze intranetové aplikace ServiceDesk, určené pro elektronické zadávání uživatelských požadavků na

různé vnitropodnikové služby. Zatímco dosavadní verze byla zaměřena především na nahlašování požadavků na opravy, nově nasazovaná verze má již implementovány i podporu pro zadávání požadavků na změny, resp. požadavků na aktivaci dalších služeb. V této fázi řešení se jedná o následující oblasti: aktivace a změny telefonních služeb, aktivace přístupů do ATM aplikací, žádost o wifi a aktivace vzdáleného přístupu do sítě ŘLP – tj. požadavků, které bylo až dosud nutné zadávat přes příslušné formuláře v systému ATMSINFO. Ostatní žádosti LTS, související primárně s provozem ATM systémů (prostory mezi VLAN, VPN přístup do ATC, atp.), jsou nově k dispozici v systému TIS. V průbě-

hu roku 2017 budou postupně napojeny další oblasti. Co se týče zadávání požadavků na opravy, je v nové verzi SW plně zachována původní funkčnost systému, pouze je nutné hned v prvním kroku v poli ČINNOST vybrat typ požadavku. V případě požadavku na opravu, tedy volbu „Oprava stávající služby nebo zařízení“. Další postup je již shodný jako u dřívější verze aplikace.

Pro případ zadávání požadavku nařízení/aktivaci další služby, resp. nějaké změny či rozšíření funkčnosti stávající (již poskytované) služby, použijte volbu „Změna stávající služby nebo nová služba“. S využitím přednastavených voleb poté vyberte danou oblast a specifikujte svůj požadavek. Systematické oddělení poža-

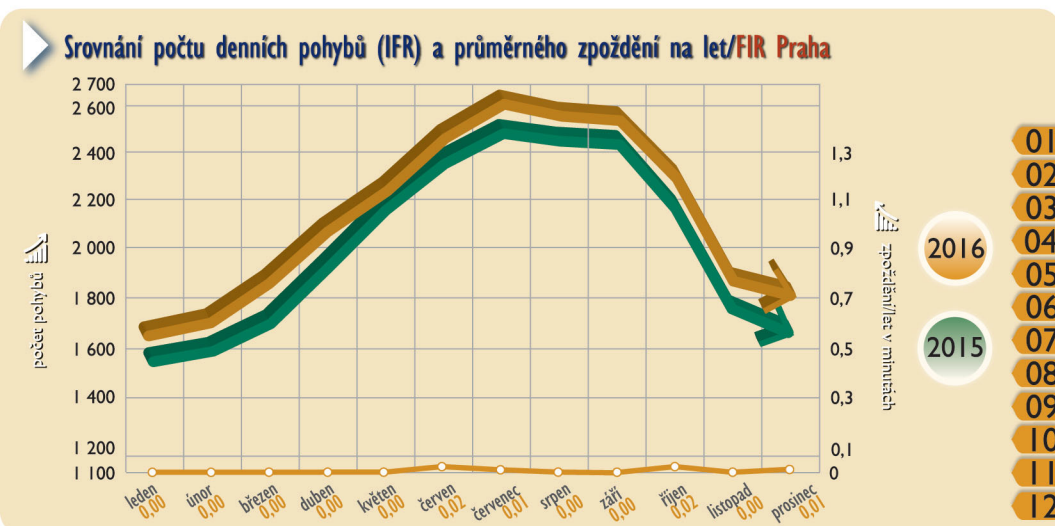
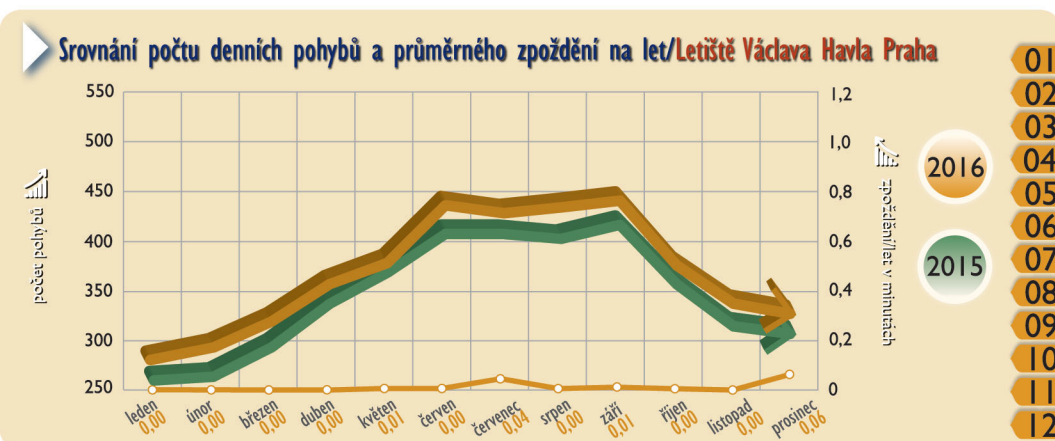


давků na opravy od požadavků na změny je nutné z důvodu naprosto rozdílných schvalovacích postupů. Zatímco účelem požadavků na opravu je zajistit co možná nejrychlejší návrat zařízení/služby do původního, tj. bezporuchového stavu (a tato procedura obvykle nevyžaduje žádné schvalovací postupy), je vyřizování požadavků na změny obvykle jak administrativně, tak i finančně náročnější.

*Za celý realizační tým  
Jan Abel*

## Statistiky provozu

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



## prosinec 2015/2016

### Pohyby na regionálních letištích PROSINEC 2015/2016

| BRNO         |              |
|--------------|--------------|
| 2015         | 2016         |
| IFR 632      | IFR 670      |
| VFR 767      | VFR 1 222    |
| <b>1 399</b> | <b>1 892</b> |
| MLČ 361      | MLČ 504      |
| OSTRAVA      |              |
| 2015         | 2016         |
| IFR 440      | IFR 483      |
| VFR 685      | VFR 429      |
| <b>1 125</b> | <b>912</b>   |
| MLČ 433      | MLČ 269      |
| KARLOVY VARY |              |
| 2015         | 2016         |
| IFR 274      | IFR 193      |
| VFR 147      | VFR 90       |
| <b>421</b>   | <b>283</b>   |
| MLČ 199      | MLČ 139      |

Pozn.: Místní letovou činností (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle nepoužívají 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.

### Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

| celkem |        | nárůst provozu v % |  | nejvyšší počet/den |              | nejvyšší počet/hod. |             |
|--------|--------|--------------------|--|--------------------|--------------|---------------------|-------------|
| 2015   | 2016   | 15/16              |  | 2015               | 2016         | 2015                | 2016        |
| 9 672  | 10 335 | 6,9                |  | 383 (3. 12.)       | 420 (2. 12.) | 37 (3. 12.)         | 43 (9. 12.) |

### Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

| celkem |        | nárůst provozu v % |  | nejvyšší počet/den |                | nejvyšší počet/hod. |              | průměrné zpoždění na let v min. |      |
|--------|--------|--------------------|--|--------------------|----------------|---------------------|--------------|---------------------------------|------|
| 2015   | 2016   | 15/16              |  | 2015               | 2016           | 2015                | 2016         | 2015                            | 2016 |
| 51 494 | 56 701 | 10,1               |  | 1 909 (4. 12.)     | 2 123 (9. 12.) | 157 (4. 12.)        | 170 (9. 12.) | 0,00                            | 0,02 |

# Být natolik kvalitní, že člověk získá práci v ŘLP, je výhra v loterii

**S tiskovým mluvčím podniku a vedoucím vnějších vztahů Richardem Klímou se dnes podrobně podíváme na roli informací v podniku, jak vznikají, jak se šíří, kde je hranice mezi těmi určenými k uveřejnění a těmi interními, jak funguje spolupráce s médii a novináři. Rozebereme často skloňovaný pojem „dobré jméno podniku“ a v závěru se vrátíme do roku 2010, kdy vybuchla sopka Eyjafjallajökull. Ovšem tentokrát trochu s humorem.**

**Jak řeší tiskový mluvčí situaci, kdy mu zavolá novinář a požaduje po něm informace, které mluvčí třeba neví zcela přesně?**

Zde platí zlaté pravidlo „Kdo ví, kde se poučit, je již poučen“. Tyto situace se samozřejmě stávají, ačkoliv dnes už mám poměrně obsáhlé znalosti a vím, na jaká témata se mnou většinou novináři nebo obecně zástupci médií chtějí hovořit, čas od času se potřebuji obrátit na odborníka z řad mých kolegů, abych mohl poskytnout správnou informaci. Musím v tomto ohledu zdůraznit, že lidé z podniku, které obvykle kontaktují, jsou velmi ochotní a vstřícní a vždy mi danou otázku rádi zodpoví a případně dovysvětlí problematiku, která s ní souvisí. Jsem rád, že zde existuje týmový duch a společně přesvědčení, že na náš podnik můžeme být hrdí a že se všichni snažíme, aby jeho dobré jméno nebylo nijak pošpiněno. I díky tomu mohu vykonávat svou práci kvalitně a mohu důvěřovat lidem, na které se zde obracím a i informacím, které mi poskytují. Pro mě jako tiskového mluvčího je stěžejní vědět, že informaci, kterou novinářům poskytují dnes, mohu zopakovat i za dva nebo tři dny a bude stále stejně pravdivá a bude mít stejnou váhu.

Chápu zároveň, že mi kolegové mají svou práci a své povinnosti a úkoly, na které se soustředí, a najednou jim do toho vstoupím já a potřebuji okamžitou spolupráci, okamžitou odpověď na otázku. Je mi jasné, že někdy to pro ně musí být rušivé i nepříjemné a zvlášť, když jsou plně zabraní do své práce, může je to někdy i naštvat. Pokud se tak stane, snažím se jim vysvětlit, že tato časová tíseň má svůj oprávněný důvod a že jim budu vděčný za pomoc.

**Předpokládám, že tok informací funguje i opačným směrem, tedy že naopak na tebe se obrací lidé z podniku a potřebují něco vědět.**

Určitě a často. Za náš podnik může oficiálně hovořit generální ředitel a tiskový mluvčí. Zaměstnanci to vědí, a pokud se jedná o formální vyjádření, odkazují novináře a média na mě. V případě, že se jedná o informace přímo související s prací kolegů, funguje naše oddělení jako taková propojka, kdy jsme schopni díky přehledu, který máme, volajícího dále odkázat na správnou osobu. Naše oddělení a kancelář tiskového mluvčího je pro tyto lidi primárním zdrojem informací a je dobré, že to vědí a obrací se na nás. Zde v kanceláři vnějších vztahů se všechny informace sbíhají, a pokud nemáme odpověď, zajistíme ji.

Jedním ze základních informačních dokumentů podniku je také výroční zpráva a zaměstnanci z ní mnohokrát čerpají, protože v ní jsou všechny informace pohromadě a snadno dohledatelné.

**Ne všechny informace jsou však v danou chvíli určené k uveřejnění. Jak od-**

**lišuješ ty, které můžeš pustit do světa a ty, které by měly zůstat interní? Zdá se mi, že někdy je ta hranice poměrně tenká a musíš si opravdu dávat pozor na každé slovo.**

Existují informace, které jsou veřejné okamžitě, které jsou známé a jejich obsah se pouze upravuje tak, jak se daná problematika mění a vyvíjí v čase. Ty většinou nosím v hlavě pořád a jsem schopen je okamžitě předat dál – těch je přirozeně nejvíce. Pak ale existují informace, které už ze své podstaty podléhají předchozímu schválení vyššího orgánu, ať už je to generální ředitel nebo dozorčí rada nebo informace, které není vhodné zveřejňovat ze strategického nebo obchodního zájmu. Dnes už díky bohatým zkušenostem dokážu tu hranici sdílení informací spolehlivě určovat, a pakliže vznikají pochyby, vždy se konkrétní požadavky konzultuji s vedením společnosti. Naše reakce pak může být v zásadě trojího druhu. Buď danou informaci poskytneme celou, nebo ji sdělíme avšak v omezeném rozsahu nebo ji s pravdivým a opodstatněným odůvodněním odmítneme podat. Další variantou pak je odklad informace, kdy médiím můžeme potvrdit, že tato informace bude poskytnuta, ovšem poté, co nastane nějaká konkrétní skutečnost, která nás opravňuje k jejímu uveřejnění.

**Jaká je tvoje zkušenost s novináři, médií a vůbec těmi, kteří se na tebe obrací s žádostmi o informace?**

Já jsem vždy byl obecně zastáncem poskytování sdělení spíše na základě kvality než kvantity. Už od začátku mého působení v rámci externí komunikace jsem se snažil s novináři udržovat přátelské vztahy založené na vzájemné důvěře. Komunikuji se skupinou novinářů zabývajících se tematikou letecké, kteří pracují v různých denících, magazínech, novinách a televizi a s těmi se snažím být neustále v kontaktu. Dostávají ode mne průběžně aktuální tiskové zprávy, upozorňuji je na novinky v podniku, setkávám se s nimi a snažím se, aby pochopili naši odbornou terminologii a specifické postavení našeho podniku a rád jim vždy vysvětlím nejasnosti. Lépe pak chápou souvislosti a odborné psaní o nás je pro ně jednodušší, protože nedělají zbytečné chyby v názvosloví.

Když připravuji tiskovou zprávu, kterou budou uveřejňovat i média, nerozšiřuji ji ihned do všech deníků, protože vím, že by jí věnovali třeba maximálně dvě věty a efekt by byl téměř nulový. Raději se spojím s novinářem, se kterým mám dlouhodobě dobrý vztah a poskytnu mu danou informaci komplexně a exkluzivně. Pak vím, že o nás vyjde článek, který je čtivý a zároveň obsahuje důležité a pravdivé informace a má silný komunikační dopad.

Vztahy s médii má náš podnik už několik let velmi dobré. Je to dáno i tím, že

sami novináři se kolikrát ocitají pod tlakem a potřebují vyjádření co nejdříve a vědí, že pokud mohou, vždy jim vyjdou vstříc. To vytváří takový vzájemný vztah symbiózy, který je výhodný pro obě strany. I novináři mají své úkoly a uzávěrky, musí danou informaci zpracovat a ne vždy jí rozumí zcela přesně. Pak jsou vděční, když jim pomůžu a funguje to samozřejmě i naopak.

**V našem rozhovoru se často objevuje sousloví „dobré jméno podniku“. Každý asi tuší, co se pod ním skrývá, ale možná bychom ho přeci jen mohli trochu podrobněji vysvětlit.**

Dobré jméno podniku se například dá vyjádřit matematicky. Můžeme si nechat zpracovat profesionální analýzu monitoringu médií, z níž je vyhotoven výstup, který procentuálně ukazuje, jak často se o nás psalo, kolik zpráv bylo pozitivních, kolik negativních, kolik neutrálních a jaký dopad měly tyto články na veřejnost. Mnohem lépe se ale dobré jméno podniku změní bezprostřední reakcí lidí z médií, odborné letecké veřejnosti i té laické. Tedy pokud lidé reagují pozitivní odezvou a označují ŘLP za „vyspělý moderní podnik, kde pracují profesionálové, kteří jsou si vědomi své zodpovědnosti a toho, že nesmí udělat chybu“ nebo že „jsme prostě borci a machři“, pak vím, že se nám dobré jméno podniku daří úspěšně budovat.

Obecně je zapotřebí uveřejňovat a šířit především dobré zprávy, což se nám určitě daří, protože ŘLP naštěstí nemusí publikovat téměř žádné špatné, ovšem jen dobré zprávy nestačí, musí být také zajímavé. Jen pozitivní informace se totiž časem omrzí, proto je musíme neustále něčím oživoval.

K dobrému jménu společnosti významně přispívá i naše společenská odpovědnost. Patříme mezi jednoho z důležitých příspěvatelů v oblasti charity i školství, ovšem nutno přiznat, že častokrát se o nás konečný příjemce daru ani nedozví, protože sponzorskou podporu musíme na základě usnesení vlády řešit s nadacemi, nikoliv s jednotlivci. To bychom třeba do budoucna rádi změnili a zdůraznili, že z toho, že jsme jako podnik úspěšní, se mohou radovat i lidé, kteří sice s podnikem nemají nic společného, ale potřebují podporu a pomoc.

**Dá se budovat dobré jméno i směrem dovnitř podniku?**

Určitě dá, v našem případě bych řekl, že už jsme ho vybudovali dříve, protože lidé si zde své práce váží a jsou si vědomi toho, co jim podnik nabízí. Kdysi jsem slyšel velmi pěkné přirovnání – dobrá společnost nebo podnik je jako ruka. Každý prst je jiný, tedy každý zaměstnanec pracuje trochu jinak, řeší trochu jinak své úkoly a má své zájmy, ale v případě ohrožení se ruka změní v pěst a je schopná se bránit jednotně. Určitě si

všichni vybavíme několik takových situací v minulosti, které ukázaly, že opravdu tu pěst dokážeme vytvořit a díky ní se nám také povedlo takové situace překonat.

**Co nás čeká tento rok?**

Tento rok by mohl klidnější, neplánujeme žádnou zásadní výjimečnou akci. Budeme pokračovat v tradici pořádání akcí pro zaměstnance jako je Dětský den nebo Open Sky Jeneč, formálně si také připomeneme desáté výročí provozního přechodu v IATCC. Mohou se objevit i mezinárodní akce jako jsou semináře nebo konference za účasti ŘLP pořádané například organizací CANSO stejně tak, jako je zapotřebí se nyní trochu více soustředit na komunikaci programu FAB a novinářům i veřejnosti vysvětlit výhody, které nese naše zapojení do programu a obecně našich aktivit spojených s evropskou integrací. Komunikačně trochu náročnější bude nasazení nového systému, protože bude nutné médiím vše podrobně vysvětlit, ovšem to je spíše dlouhodobější záležitost.

**Nedávno jsme dokončili přechod na nové logo. Ačkoliv zpočátku panovaly obavy, jak bude přijato, dnes se zdá, že byly zbytečné.**

Já vnímám celý proces přechodu na nové logo velmi pozitivně a musím říci, že mě velmi mile překvapilo, jak hladce si s tím všichni poradili. Domnívám se, že to podnik posunulo zase o kousek dál, že s tímto logem můžeme nyní lépe pracovat než s jeho předchozí verzí. Že to byl krok správným směrem je vidět na první pohled, zaměstnanci mají o logo zájem, líbí se jim a oceňují například i nové reklamní předměty s grafikou vytvořenou právě podle loga.

**Na závěr zkus zavzpomínat na situaci, ze které ti v pozici tiskového mluvčího bylo opravdu horko...**

Vzpomínám si hned na několik, řekl bych, že za dobu mého působení v Řízení letového provozu jsem se asi šestkrát ocitl v situaci, která už připomínala krizovou komunikaci. Nejhorší však byl určitě rok 2010, kdy došlo k výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull, služby řízení letového provozu byly totiž první, kterých se každý ptal na prognózy a návrhy řešení. Během těch pěti dní, kdy byla krize největší, jsem vyřídil přibližně 800 (!) telefonátů a vzpomínám si na téměř symbolický závěr této krize. Po těchto náročných dnech už krize ustupovala a já jsem ještě vyřizoval některé poslední záležitosti na letišti. Můj telefon zřejmě pochopil, že už je konec, baterka vypověděla službu a najednou se z něj začal valit světlý dým a stoupat nahoru. Svědkem byl i jeden novinář, kterému se podařilo tento okamžik zachytit a v novinách pak vyšla má fotografie s podtitulem „Nejen ze sopky, ale i z mluvčího Řízení letového provozu se kouří.“

**text nwt**



## Dětský tábor Zlatá zátoka 2017

Rízení letového provozu ČR, s. p., pořádá i v letošním roce **rekreačně-sportovní letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku pro děti ve věku od sedmi do patnácti let (výjimky schvaluje pouze hlavní vedoucí příslušného turnusu). Srdečně zveme nejen děti našich zaměstnanců, ale i jejich kamarády a spolužáky. Doprava z Prahy je zajištěna.

Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou zcela vyplněnou předběžnou přihlášku paní Marii Pražákové buď e-mailem na adresu prazakova@ans.cz nebo poštou na adresu ŘLP ČR, s. p., divize personální a finanční, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář naleznete na nástěnce podnikového intranetu.

**Děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., jsou do 31. března 2017 přijímány přednostně** a bude jim zaslána závazná přihláška. **Ostatní zájemci budou 3. dubna 2017 informováni, zda jejich dítě bylo zařazeno do požadovaného turnusu.** Budou nabídnuta veškerá volná místa mimopodnikovým zájemcům. Závaznou přihlášku na LDT s pokyny obdrží zákonný zástupce poštou nejpozději do konce dubna 2017.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Pražákovou na výše uvedených kontaktech nebo na telefonu 220373239 a faxu 220373004. **DPERFIN**

| Termíny jednotlivých turnusů |                                                                               |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| I. turnus                    | sobota 1. července 2017–sobota 15. července 2017<br>(vedoucí Lucie Alexová)   |
| II. turnus                   | sobota 15. července 2017–sobota 29. července 2017<br>(vedoucí Oldřich Krabec) |
| III. turnus                  | sobota 29. července 2017–sobota 12. srpna 2017<br>(vedoucí Lea Schmelzová)    |
| IV. turnus                   | sobota 12. srpna 2017–sobota 26. srpna 2017<br>(vedoucí Antonín Zappe)        |

| Cena za turnus pro jedno dítě |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 2 400,- Kč                    | pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. |
| 4 900,- Kč                    | pro všechny ostatní děti           |

## Objektiv



Ke konci loňského roku jsme opět uspořádali již čtvrtou sbírku mezi zaměstnanci za účelem podpořit opuštěné psy a kočky v útulcích. Z rychle ubývajících kartiček na stromečku v recepci IATCC bylo znát, že mnoho z nás má velkou vůli a ochotu pomáhat zvířátkům. Vaše hodnotné dárky v podobě granulí, konzervíček, pamlsků, podestýlek, hraček, hygienických potřeb, misek a dalších potřebných věcí putovaly tentokrát do psiho útulku Zájemový záchranný chov odložených psů – Lesní zátíší, který provozuje pouze jeden dobrovolník (viz foto) a do Kočičího domova Sluníčko v Dobříni u Roudnice nad Labem. Přivezené dárky udělaly velkou radost, poděkování domova Sluníčko najdete i na jejich FB stránkách. Pevně věříme, že tato milá a prospěšná tradice bude stejně úspěšně pokračovat i v následujících letech. Mnohokrát tímto děkujeme všem zaměstnancům, kteří do sbírky přispěli.

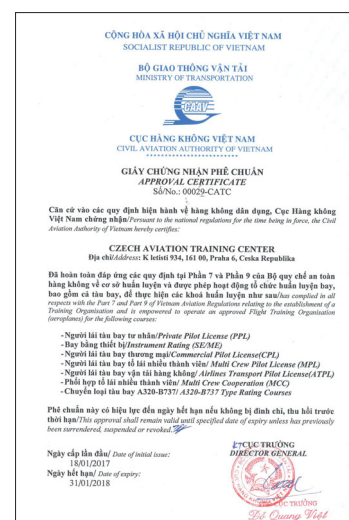
**Tereza Drboutová/DPLR/SPVZ/PV a Lenka Vaňková/DPLR/S-DPLR**

## Kalendář akcí ŘLP ČR, s. p., pro letošní rok

ŘLP ČR, s. p., bude i v tomto roce pořadatelem a partnerem řady sportovních, kulturních i společenských akcí. Níže vám přinášíme seznam těch nejdůležitějších tak, jak jsou v současné chvíli známy. O změnách vás budeme informovat na stránkách našeho zpravodaje a na podnikovém intranetu, kde se v dostatečném časovém předstihu objeví i podrobnější informace s případnou nabídkou volných lístků. **red**

- |                      |                                                                                                                                                    |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>17. 02. 2017</b>  | <b>10. výročí zahájení provozu IATCC Jeneč</b>                                                                                                     |
| 17.–19. 02. 2017     | Paraski Špičák, Šumava<br>Ski areál Špičák, <a href="http://www.spicak.cz">www.spicak.cz</a>                                                       |
| 07.–09. 03. 2017     | World ATM Congress 2017, Madrid<br><a href="http://www.worldatmcongress.org">www.worldatmcongress.org</a>                                          |
| 17. 05.–04. 06. 2017 | Mistrovství světa žen v bezmotorovém létání, Zbraslavice<br><a href="http://www.lkzb.cz">www.lkzb.cz</a>                                           |
| <b>02. 06. 2017</b>  | <b>Dětský den ŘLP ČR, s. p., areál IATCC Jeneč</b>                                                                                                 |
| 24. 06.–08. 07. 2017 | Plachtařské mistrovství ČR, Příbram<br>Letiště Příbram, <a href="http://www.letiste-pribram.cz">www.letiste-pribram.cz</a>                         |
| 03.–04. 06. 2017     | Oficiální partnerství Aviatické pouti 2017, Pardubice<br>Letiště Pardubice, <a href="http://www.airport-pardubice.cz">www.airport-pardubice.cz</a> |
| 24.–25. 06. 2017     | 100 let výročí od založení letiště Cheb<br>Letiště Cheb, <a href="http://www.letistecheb.cz">www.letistecheb.cz</a>                                |
| <b>23. 06. 2017</b>  | <b>Open Sky Jeneč, areál IATCC Jeneč</b>                                                                                                           |
| 24.–25. 06. 2017     | 14. ročník Memorial Air Show<br>Letiště Roudnice nad Labem                                                                                         |
| 30. 06.–08. 07. 2017 | Oficiální partnerství MFF 2017<br>Karlovy Vary, <a href="http://www.kviff.com">www.kviff.com</a>                                                   |
| 03.–13. 08. 2017     | Mistrovství Evropy v akrobacii letounů Advanced, Chotěboř<br>Letiště Chotěboř, <a href="http://www.akchotebor.cz">www.akchotebor.cz</a>            |
| 02.–03. 09. 2017     | 24. ročník letecké přehlídky CIAF, Hradec Králové<br>Letiště Hradec Králové, <a href="http://www.airshow.cz">www.airshow.cz</a>                    |
| 09. 09. 2017         | Letecký den Strakonice ON-AIR<br>Letiště Strakonice                                                                                                |
| 16.–17. 09. 2017     | Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil AČR,<br>Letiště Leoše Janáčka Ostrava, <a href="http://www.natodays.cz">www.natodays.cz</a>                 |
| <b>25. 10. 2017</b>  | <b>15. ročník jednání s leteckými dopravci IATCC Jeneč</b>                                                                                         |

## Czech Aviation Training Centre je úspěšné na asijském kontinentu



CATC je od ledna tohoto roku certifikovanou výcvikovou organizací, která může provádět výcviky vietnamských dopravních pilotů. Úřad civilního letectví ve Vietnamu provedl v CATC v uplynulých týdnech rozsáhlý audit. Nyní se můžeme pochlubit certifikátem schválené výcvikové organizace, schopné provádět výcvik dopravních pilotů ve Vietnamu od ab initio výcvikových programů až po typové výcviky. Jedná se o kurzy Private Pilot License (PPL), Instrument Rating (SE/ME), Commercial Pilot License (CPL), Multi Crew Pilot License (MPL), Airlines Transport Pilot License (ATPL), Multi Crew Cooperation (MCC) a A320-B737 Rating Courses. Tato země jihovýchodní Asie se v poslední době potýká jak s nedostatkem pilotů, tak i výcvikových zařízení, která by vlastnila příslušná oprávnění. Jsme hrdí na to, že právě našemu výcvikovému středisku se podařilo certifikaci získat. Otevírají se nám tak další možnosti za hranicemi evropského vzdušného prostoru. **Petra Biache, Communication Specialist, CATC, [biache@catc.cz](mailto:biache@catc.cz)**



## Provoz na českém nebi se za posledních 14 let zdvojnásobil

Státní podnik ŘLP ČR, s. p., zaznamenal v roce 2016 potřetí za sebou historicky rekordní objem letecké dopravy v českém vzdušném prostoru. Vyhodnocení provozních výsledků opět potvrdilo výbornou kondici mezinárodní letecké dopravy a dlouhodobou atraktivitu českého vzdušného prostoru pro letecké dopravce.

| Vybrané provozní informace v českém vzdušném prostoru                                                     |                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Celkový provoz v roce 2016                                                                                | 836 917 pohybů                   |
| Nejsilnější provoz za jeden měsíc                                                                         | červenec 2016 – 87 583 pohybů    |
| Nejsilnější provoz za jeden den                                                                           | 30. červenec 2016 – 3 018 pohybů |
| Celkový počet cestujících v českém vzdušném prostoru 2016 při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo | 130 milionů                      |

Celkový počet pohybů nad Českou republikou v roce 2016 vzrostl na 836 917, což odpovídá více než dvojnásobnému provozu oproti roku 2002. Meziroční nárůst ve srovnání s rokem 2015 činí 6,95 % (782 553).

„Posláním ŘLP ČR, s. p., je vždy a za všech okolností zajistit maximální bezpečnost na českém nebi. Tento cíl jsme i v roce 2016, kdy jsme dosáhli historicky nejvyšší objem letového provozu v českém vzdušném prostoru, beze zbytku splnili. Současně jsme zákazníkům poskytovali všechny služby v požadované kapacitě, a nezaznamenali tak v českém vzdušném prostoru prakticky žádné zpoždění,“ komentoval provozní výsledky generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

Přestože je český vzdušný prostor jedním z nejvytíženějších a nekomplexnějších v Evropě, ŘLP ČR, s. p., každoročně dosahuje optimálních výsledků v oblasti bezpečnosti, kapacity a nákladové efektivnosti poskytovaných letových provozních služeb. Průměrná hodnota zpoždění v roce 2016 činila 0,01 minuty na provedený let, což je výrazně pod hodnotou 0,09 minut na provedený let, kterou pro český vzdušný prostor stanovuje v rámci výkonostního plánování Evropská komise.

Z ekonomického pohledu je pozitivní, že také v roce 2016 dynamicky vzrostlo množství tzv. přeletových jednotek, a to o 7,9 %. Svědčí to nejen o zvýšení počtu proletěných kilometrů, ale zároveň o nárůstu maximální vzletové hmotnosti letadel na českém nebi. Největším zákazníkem podniku zůstává i nadále Lufthansa před společnostmi Emirates a Turkish Airlines.

Pro letecké dopravce je český vzdušný prostor dlouhodobě atraktivní zejména kvůli bezpečnosti, dostatečné kapacitě a zákaznickicky nastavené cenové politice. Ceny za poskytované služby státní podnik ŘLP ČR nezvyšil od roku 2009. Od února roku 2015 lze navíc v českém vzdušném prostoru optimalizovat letové tratě v souladu s tzv. konceptem Free Route Airspace. Tento progresivní přístup jednak významně šetří palivo a jednak zmírňuje dopady letecké dopravy na životní prostředí.

Výrazné oživení letecké dopravy pokračuje na pražském Letišti Václava Havla, kde byl vloni nejsilnější provoz od roku 2012. Celkový počet pohybů (startů a přistání) vzrostl meziročně o 6,4 % na 136 419. **TZ ŘLP ČR, s. p.**

### Největší výcvikový projekt v historii ŘLP ČR umožní Bosně a Hercegovině řídit vlastní vzdušný prostor

Státní podnik ŘLP ČR prostřednictvím svého výcvikového střediska CANI (Czech Air Navigation Institute) vyhrál otevřené mezinárodní výběrové řízení na personální přípravu společnosti BHANSA pro převzetí odpovědnosti za poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru Bosny a Hercegoviny. V současnosti řídí letový provoz ve vrchním vzdušném prostoru nad Bosnou a Hercegovinou sousední Chorvatsko a Srbsko. V rámci projektu za více než 200 milionů korun CANI v příštích třech letech vyškolí dohromady 69 řídících letového provozu. Podpis smlouvy mezi oběma společnostmi je plánován na březen 2017. Následovat bude přípravná fáze projektu a samotný výcvik bude zahájen ve druhém čtvrtletí roku 2017.

„Tuto výjimečnou komerční zakázku vnímáme jako velmi prestižní úspěch CANI, protože svým rozsahem je největší v historii našeho podniku a jednou z největších v Evropě za posledních deset let. Nejdůležitější je ale samozřejmě pro samotnou Bosnu a Hercegovinu, a to z hlediska budoucího získání výhradní kontroly nad vlastním vzdušným prostorem,“ komentoval mimořádný mezinárodní úspěch generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas. Do výběrového řízení se mohl přihlásit jakýkoliv poskytovatel služeb řízení letového provozu nebo konsorcium společností. Vzhledem k náročným požadavkům na realizaci a organizační zajištění projektu podalo nabídku omezené množství uchazečů. Nabídka podniku ŘLP ČR byla vybrána. Následovat bude přípravná fáze projektu a samotný výcvik bude zahájen ve druhém čtvrtletí roku 2017.

Komerční aktivity jsou čím dál tím významnější součástí portfolia ŘLP ČR, s. p. Činnost společnosti Czech Air Navigation Institute (CANI) vloni přinesla podniku výnosy ve výši 77 milionů korun. Dynamický nárůst eviduje zejména poptávka zahraničních klientů po službách kalibrační letky podniku, která dlouhodobě působí v zemích bývalého Sovětského svazu, Španělsku nebo na Kubě. **TZ ŘLP ČR, s. p.**

| Vybrané informace o výcviku pro společnost BHANSA |                                        |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Celková hodnota                                   | 7,5 milionů €<br>(přes 200 milionů Kč) |
| Délka                                             | 3 roky                                 |
| Předpokládaný začátek a konec                     | 2017-2020                              |
| Počet nových řídících (výcvik)                    | 59                                     |
| Počet stávajících řídících (docvičení)            | 10                                     |

## Inspirovat

„Někdy tam nahoře cítím podivné vzrušení, které možná pochází z něčeho hlubšího, než je jen samo létání. Je to něco jako pocit splynutí s oblohou; pocít, že třeba jen na chvíli vlastníte vzduch, který dýcháte, a on vlastní vás.“ **Guy Murchie (Jr.) (1907–1997)**, americký spisovatel mimo jiné na téma letecké a smyslu života, pilot a instruktor létání

„Žádný pták nikdy nedoletí na jeden zátah z New Yorku do Tokia a nebude uhnát ve výšce patnácti mil trojnásobnou rychlostí zvuku. Ale ptáci umí něco jiného. Oni vzduch nezotročují, oni s ním splývají.“

**Peter Garrison (\*1943)**, americký novinář a aerodynamik samouk

„Když jsem kroužil kolem země ve své lodi, zasl jsem nad nádherou naší planety. Lidé celého světa, chraňme a obohacujme tu krásu, nezničíme ji.“ **Jurij Alexejevič Gagarin (1934–1968)**, sovětský kosmonaut, první člověk, který 12. dubna 1961 vzlétl do vesmíru, obletěl Zemi a po 108 minutách přistál

„Většina pilotů se nejvíc naučí, když se přimkne ke svým křídům a vyletí se svým strojem. Hlavně tu jednu věc, kterou ty ale neděláš. Ty nevěříš tomu, co ti kdo říká o tvém letadle.“

**Charles Elwood „Chuck“ Yeager (\*1923)**, je brigádní generál, veterán a zkušební pilot USAF; je znám zejména jako první člověk, který překročil v letadle Bell X-1 rychlost zvuku

„Naučila jsem se pozorovat a naučila jsem se svěřovat důvěru do rukou, které nejsou moje. Naučila jsem se úžasu. Naučila jsem se tomu, co ví každé dítě – že žádný cíl není tak daleko, aby ho člověk nemohl dosáhnout nebo překonat.“

**Beryl Markham (1902–1986)**, keňská pilotka; jako první žena přeletěla Atlantik při solovém letu z východu na západ

připravila nwt



Dne 16. listopadu 2016 nás náhle opustil náš bývalý kolega pan Vladimír Čícha. Bylo mu 81 let. Svůj život zasvětil práci technika zabezpečovací letecké techniky na letišti v Brně. Nejdříve u České správy dopravních letišť a později u Řízení letového provozu. Stále se snažil zdokonalovat ve svém oboru dokonce i v důchodovém věku. Jeho velkým koníčkem byly počítače. Svou klidnou, svědomitou a pracovitou povahou byl příkladem pro všechny kolegy. Vždy byl ochoten pomoci a poradit, čehož jsme mnohokrát využili hlavně my, tenkrát mladší kolegové. Při našich setkáních se vždy velmi zajímal o naši současnou práci a o to, jak se nám daří. Za všechny jeho bývalé kolegy a ostatní co ho znali: Ládo, DÍKY! **Kolegové ZLT LKTB**



V neděli 15. ledna mě zastihla velmi smutná zpráva, že nás navždy opustil náš dlouholetý kolega a kamarád Ivan Krákora. Byl to jeho odborné i lidské vlastnosti, pro které se stal přirozenou osobností, uznávaným odborníkem, i vyhledávaným společníkem při neformálních setkáních, kdy dokázal nezaměnitelným způsobem glosovat postřehy ze života i vyprávět nekonečné množství anekdot. Ivan zasvětil ŘLP a radarovým systémům celý svůj profesní život, od nástupu k podniku v létě roku 1968, zpočátku jako technik v oddělení oblastní radiolokace, později, v devadesátých letech byl jedním z těch, kteří byli ochotni vzít na sebe nelehkou odpovědnost a přijal místo vedoucího střediska radarových a informačních systémů. V této pozici úspěšně působil až do svého odchodu do důchodu na konci roku 2009. Ivan je jedním z těch, kteří po sobě zanechali významnou stopu v našich myslích, a věřím, že na něj budeme často vzpomínat. **Jan Šindl**



# Deset let řídíme letový provoz z IATCC v Jenči

V den, kdy vychází toto únorové číslo našeho podnikového zpravodaje, uplyne na den přesně deset let od chvíle, kdy jsme zahájili provoz IATCC v Jenči. Při této příležitosti jsme se proto rozhodli připravit speciální přílohu Stripu, ve které si ti, kteří přechod do našeho nového pracoviště zažili, mohou s námi zavzpomínat a ti, kteří nastoupili na své pracovní pozice již do Jenče, se naopak mohou dozvědět, jak velký projekt to tenkrát vlastně byl a co všechno mu předcházelo. Oslovili jsme několik kolegů, kteří se na projektu přímo a velkou měrou podíleli a požádali je, aby se s námi podělili o své vzpomínky na tehdejší dobu a přiblížili všem čtenářům to, co si mnozí mohli pouze představit z fotografií či střípků z vyprávění těch, pro které se na dlouhou dobu projekt stal snem a možná občas i noční můrou.

## Jaroslav Vlasák, v projektu IATCC vedl podprojekt ATM postupy

Deset let je v životě člověka docela dlouhá doba.

Za deset let se z malé holky na pískovišti stane atraktivní slečna, za kterou se všichni chlapi otáčejí, po deseti letech se vaše úplně nové auto změní ve vzrjící plechovou krabici s vybledlým lakem.

Budovy jsou na tom proti nám, lidem, o mnoho líp. Pokud se o svůj dům dobře staráte, vypadá po deseti letech stále jako novostavba a i po několika desítkách let může vypadat stále skvěle a atraktivně. O středisku řízení letového provozu IATCC v Jenči to platí v plné míře. Platí to nejen 17. února 2017, kdy oslaví již deset let od zahájení provozu, ale jsem přesvědčen, že to bude platit i v budoucnu.

Na úplném počátku stálo rozhodnutí vedení podniku vybudovat novou budovu pro provozní a technické složky ŘLP, umístěné do té doby v prostorách technického bloku ŘLP na letišti v Praze Ruzyni. Lidem i technice začínal být třicet let starý objekt těsný. V areálu letiště bylo vytipováno několik vhodných lokalit, po vyhodnocení všech potřebných kritérií, bylo ale nakonec rozhodnuto využít k výstavbě vlastní pozemek v areálu bývalého vysílacího střediska v Jenči. Logickým důsledkem výběru této lokality pro stavbu bylo i rozhodnutí vybudovat objekt nejen pro provozní a technické složky, ale i pro kompletní administrativu podniku, s dostatečným sociálním zázemím pro všechny zaměstnance nového střediska. Podnik, rozmístěný až dosud v několika objektech na letišti i mimo něj, bylo třeba integrovat do jednoho, společného domu.

Dosud nejrozsáhlejší i nejnáročnější podnikový projekt vedl samostatný projektový tým. Členové týmu byli nominováni tak, aby reprezentovali tři základní profesní oblasti, jejichž vzájemné propojení mělo za cíl realizovat vlastní stavbu objektu střediska, zajištění instalace potřebných ATM systémů tak, aby mohlo být finálně zahájeno z nového střediska poskytování letových provozních služeb – ATM postupy. Úplně prvním úkolem projektového týmu bylo zpracování podrobného „Uživatelského záměru IATCC“ – dokumentu, který poměrně detailně definoval hlavní požadavky podniku na budoucí objekt. Díky profesionalitě techniků a architektů ateliéru STOPRO a celému týmu odborníků firmy Bovis Lend Lease, kteří od samého počátku prováděli odborný dozor nad všemi etapami výstavby, byla v květnu 2005 stavba nového střediska úspěšně dokončena a zkolaudována.

Kolaudací zpravidla výstavba každého domu končí. U střediska IATCC to ale byl jen první, dílčí krok. Tím druhým, a možná ještě náročnějším než vlastní stavba, byla instalace potřebných technologií pro poskytování letových provozních služeb, jejich pečlivé testování

a příprava k provoznímu přechodu. Tohle období bylo asi nejnáročnější pro techniky z ATMS. V technickém bloku ŘLP trvale zajišťovali plnou provozuschopnost ATM systémů využívaných k poskytování ATS a současně již v Jenči postupně instalovali a následně spolu s administrátory systémů ověřovali funkčnost systémů nových.

Projektový tým se po dokončení stavby podstatně rozšířil a transformoval na tým přechodový. Ten měl za cíl připravit podrobný plán ověřování všech nainstalovaných systémů, vyhodnocování projevů závad a přijímání opatření k jejich odstranění. Přechodový tým také vypracoval kompletní seznam provozní a technické dokumentace, jejíž existence byla nutná pro poskytování letových provozních služeb z IATCC.

Tým připravil i podrobný plán přechodu, který zahrnoval i tři období tzv. paralelního provozu. V období paralelního provozu, vždy v noci na časově omezenou dobu, byly letové provozní služby poskytovány z pracovišť v IATCC. Paralelní provoz měl doslova obrovský význam pro všechny zaměstnance podniku. Technici a programátoři si mohli již v předstihu vyhodnotit provoz klíčových systémů v režimu blízkém provoznímu zatížení a před termínem dalšího paralelního provozu provést potřebné úpravy. Řídící ACC a APP Praha si po mnoha hodinách školení na učebně a výcviku na radarovém simulátoru mohli vyzkoušet i v praxi úplně nové konzoly na sále ATS a začít si i zvykat na atmosféru společného sálu ATS. Stejně jako řídící, si na své společné pracoviště zvykali i technici RIS a LTS z ATMS. Tím úplně největším přínosem tří období paralelního provozu byl ale pocit důvěry. Důvěry veškerého personálu v kvalitu a provozní stabilitu instalovaných systémů a technologií, jistoty, že veškerá provozní i technická dokumentace prošla podrobnou prověrkou, je kompletní a zcela aktuální. V neposlední řadě si všichni ověřili, že se v novém prostředí cítí docela příjemně a pohodlně.

A protože i ten poslední paralelní provoz ze soboty 27. ledna na neděli 28. ledna 2007 dopadl úplně stejně dobře jako ty dva předchozí, bylo rozhodnuto provozní přechod uskutečnit 17. února 2007 ve 22.30 MČ. Dodnes určitě pilot linky KLM 429, letící na lince z Amsterdamu do Dubaje netuší, že to byl právě on, kdo svým hlášením na sektoru ACC zahájil řádný provoz střediska IATCC v Jenči u Prahy.

V úvodu článku jsem se zmínil, že projekt výstavby nového střediska byl významný svým rozsahem a náročností. Projekt IATCC byl ale významný ještě z jiného důvodu. Významný skutečností, že se provozní přechod uskutečnil za 20 měsíců (!) od kolaudace stavby a náročný přechod k poskytování ATS z úplně jiné lokality se zdařil na první pokus.

Fakt, že v anglickém Swanwiku to trvalo sedm let, v Langenu v SRN přibližně stejně dlouho, ten náš český úspěch tak trochu podtrhuje.

**Důležitými osobami v celém projektu byli i zástupci společností BOVIS Lend Lease, a. s., a STOPRO ARCHITECTS, spol. s r. o. Položili jsme jim tři stejné otázky v souvislosti s projektem IATCC Praha a jeho desetiletým vývojem.**

**Ing. arch. Viktor Tuček, projektant ateliéru STOPRO pro středisko IATCC**

1. Projekt výstavby střediska IATCC v Jenči byl pro Vás osobně i ateliér STOPRO, který jste tehdy reprezentoval, jistě významný nejen svým specifickým zaměřením, ale i rozsahem. Jistě jste během uplynulých deseti let prošel celou řadou dalších projektů, byl ale v něčem projekt výstavby IATCC odlišný od těch dalších?

Práce na projektu střediska IATCC byla pro mne za celou moji dosavadní praxi nejtěžší a zároveň nejkrásnější. Myslím, že podobně to vnímal i celý náš tehdejší tým z ateliéru STOPRO. Měli jsme štěstí hned od počátku, kdy náš koncept uspěl v konkurenci s řadou dalších architektonických ateliérů. Potom v dalších fázích projektu byl nesmírně důležitý perfektní systém vedení projektu. Vznikl tak tým složený z projektového manažera, zástupců ŘLP a nás projektantů. Společně jsme nad projektem strávili stovky hodin velmi

19. 9. 2003



19. 11. 2003





tvrdých diskuzí při hledání nejlepšího řešení. S takovým profesionálním řízením projektu a potom i vlastní stavby jsem se od té doby už nesetkal a vždy si na to při různých problémech vzpomínám.

2. *Můžete se pokusit zavzpomínat a pokusit se definovat, jaká etapa projektu IATCC byla z Vašeho hlediska ta úplně nejobtížnější?*

Projekt měl několik těžkých fází. Zpočátku bylo obtížné pochopit celou složitou provozní a technickou strukturu a přetavit ji do konkrétní architektonické formy. Potom bylo potřeba již vymyšlenou koncepci razantně upravit tak, aby byla úspornější. To také nebylo snadné, ale nejtěžší etapa nastala při realizaci. Tehdy nastaly těžké chvíle při často vyostřených debatách se stavbaři z firmy HOCHTIEF, se kterými jsme válčili jako na každé stavbě. Za náš projektový tým měl nejtěžší situaci hlavní inženýr projektu Michal Novák. I ve vedení stavby však byli lidé, kteří svému řemeslu rozuměli, a tak ve výsledku odvedli vynikající práci

3. *Můžete čtenářům Stripu prozradit, jakou činností se nyní profesně zabýváte?*

Musím přiznat, že od dokončení projektu jsem už neměl štěstí na velké projekty. Řadu z nich jsem ještě ve STOPRU připravoval, ale pak i díky krizi k nim nedošlo. V roce 2010 jsem z ateliéru STOPRO odešel, a následující tři roky pracoval jako architekt urbanista na úřadě MČ Praha 10. Nyní se ale zase věnuji tomu, co mě nejvíce baví, tedy kreativní práci architekta. V současné době pracuji na několika projektech rodinných domů, ale třeba také na studii parku OSN v Krči na Praze 4. Společně se synem Ondřejem, který je také architekt, projektujeme rekonstrukci kulturního domu a městského úřadu v Chlumci u Ústí nad Labem nebo kreslíme územní plán Dobronína u Jihlavy.

V současné době mám největší radost, že mohu pracovat na úpravách interiéru sálu ATS a jeho zázemí v rámci projektu Neopteryx. Vždycky když do Jenče přijdu, tak si uvědomím, jak výjimečný projekt IATCC byl a jak moc záleží na lidech, kteří se na něm podíleli. Byla to pro nás všechny hezká doba a velká škola.

**Ing. Vladimír Genčí, vedení týmu BLL v projektu IATCC**

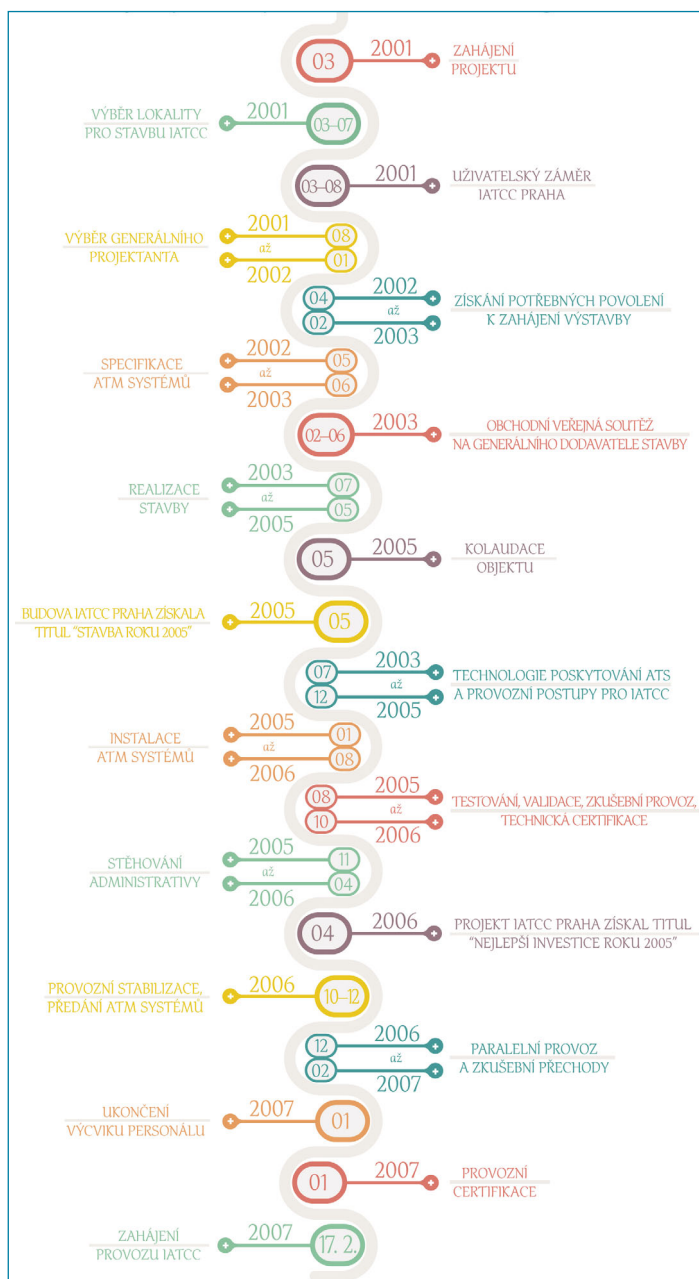
1. *Projekt výstavby střediska IATCC v Jenči byl pro Vás osobně i firmu BLL, kterou jste tehdy reprezentoval, jistě významný nejen svým specifickým zaměřením, ale i rozsahem. Jistě jste během uplynulých deseti let prošel celou řadou dalších projektů, byl ale v něčem projekt výstavby IATCC odlišný od těch dalších?*

Ano, projekt byl pro BLL, ale zejména pro mne velice zajímavý, protože k takovému projektu se člověk dostane jen jednou za život. Osobně si cením profesionality všech zúčastněných jak na straně ŘLP, a to ze všech 3 podprojektů (systémy, postupy, stavba), tak i na straně projektanta (Stopro) a nakonec i spolupráce s GD, firmou Hochtief při pohledu zpět byla velmi dobrá. Bylo to ale také tím, že každý cítil, že projekt ŘLP Jeneč byl opravdu prestižní a všichni se mohou i po 10 letech spokojeně ohlédnout, že snad ŘLP v tomto objektu může dobře fungovat. Velice dobrý pocit jsem měl i z toho, že nakonec se podařilo postavit projekt, který byl ve své době srovnatelný, ne-li lepší, než obdobná střediska, která jsme měli v době projektování ŘLP Jeneč jako vzor (Heathrow, Langen, Schiphol). Také jsem pak cítil jako velké zadostiučinění, když do Jenče následně jezdily delegace z dalších zemí, aby od nás Čechů popisovali.

2. *Můžete se pokusit zavzpomínat a pokusit se definovat, jaká etapa projektu IATCC byla z Vašeho hlediska ta nejobtížnější?*

Myslím, že to asi byla doba výběru vhodného pozemku pro výstavbu ŘLP, ale zejména následně pak organizace výběrového řízení na generálního projektanta (vzpomínám např. na ateliér ADNS a jeho projekt à la DISK či „studii“ Vlado Miluniče atd.), kdy proti sobě šla „navrhovaná velká architektura“ a na druhé straně nutnost utilitárního objektu s ohle-

## Co přechodu předcházelo aneb harmonogram projektu IATCC Praha



6. 1. 2004



24. 2. 2004





dem na vysokou funkčnost a také bezpečnost. (V té době se již začala intenzivně řešit otázka teroristických útoků, a proto i to obklopení řídicího sálu dispečerů podružnými technickými provozy apod.). Poté, co se nakonec ateliéru STOPRO, byť v té době neznámému, svým návrhem (ing. arch. Viktor Tuček, HIP ing. Vladimíra Štichová) podařilo přesvědčit celou výběrovou porotu, že jejich návrh je opravdu nejlepší, to byla již v uvozovkách jen standardní dřina dotáhnout projekt a stavbu do řádného konce.

### 3. Můžete čtenářům Stripu prozradit, jakou činností se nyní profesně zabýváte?

Poté, co na podzim roku 2008 zkolaboval stavební trh, skončila následně i společnost Bovis Lend Lease v roce 2009 svoje působení u nás v ČR. Ale nakonec se všem zaměstnancům (v té době něco kolem 120 osob) tehdejšího BLL podařilo velmi dobře uplatnit právě s využitím zkušeností z velkých projektů (např. dostavba letiště Terminál Sever 2, Obchodní centrum Praha Jih Chodov, Brno Modřice Hypernova, administrativní budova Diamond Point Praha 8 atd....). Já osobně jsem bezprostředně po ukončení pracovního poměru začal pracovat pro italskou developerskou společnost (tehdy ICKM), která do té doby postavila například obytný komplex s přibližně 600 byty v Podbabě za dnešním Kauflandem, nebo obdobný obytný komplex, 360 bytů na Podvinném Mlýnu v Praze 9. Od roku 2009 jsem v této společnosti jako technický zástupce developera měl na starosti například výstavbu infrastruktury pro 66 rodinných domů ve Zbuzanech a to od ÚR, přes SP až po kolaudaci a prodeje, nebo jsem měl na starosti přípravu a rekonstrukci obytného domu Kamenická 14, Praha 7 a v současné době mám na starosti například výstavbu obytného domu s 19 luxusními byty v ulici Na Hřebenkách, Praha 5.

### Ing. Petr Beránek, člen vedení týmu BLL v projektu IATCC

1. Projekt výstavby střediska IATCC v Jenči byl pro Vás osobně i firmu BLL, kterou jste tehdy reprezentoval, jistě významný nejen svým specifickým zaměřením, ale i rozsahem. Jistě jste během uplynulých deseti let prošel celou řadou dalších projektů, byl ale v něčem projekt výstavby IATCC odlišný od těch dalších?

Projekt IATCC byl (a i v budoucnu bezpochyby bude) pro mě osobně jedním z nejvýznamnějších projektů mé profesní dráhy. Vyjma unikátnosti a specifčnosti projektu vidím zásadní odlišnost oproti jiným komerčním projektům, na kterých jsem pracoval, v přístupu k filozofii fungování střediska IATCC v období jeho navrhování i realizace – vždy jsme měli na paměti nadčasovost projektu (projekt byl navrhován na využití pro dalších přibližně 50 let) a kvalita spolu s bezpečností byly skutečně na 1. místě. Tyto atributy nejsou u běžných komerčních projektů zdaleka tak akcentovány. Projekt IATCC byl pro mě výjimečný i tím, že jsem měl možnost být jeho součástí od úplného začátku (tvorba uživatelského záměru a výběr nejvhodnější lokality pro umístění projektu) až téměř po jeho uvedení do provozu.

2. Můžete se pokusit zavzpomínat a pokusit se definovat, jaká etapa projektu IATCC byla z Vašeho hlediska ta nejobtížnější?

Těch obtížných situací v průběhu přípravy i realizace projektu IATCC byla celá řada a netroufám si vybrat pouze jedinou. Nicméně, jako klíčové vidím nyní s odstupem času, následující dvě fáze. Pro úspěch projektu byl zcela zásadní výběr nejvhodnější architektonické studie a jsem dodnes přesvědčen, že byla vybrána správná varianta, která nejlépe odrážela v té době aplikovaný přístup pro řešení moderních středisek řízení letového provozu v Evropě.

Druhou klíčovou fází byla vlastní výstavba projektu IATCC, kdy bylo potřeba zajistit, aby se několikaletá projektová příprava promítla ve stejném standardu a kvalitě i do vlastní stavby. Zde bych rád poděkoval všem kolegům z pracovních skupin projektu z řad ŘLP ČR i kolegům z BLL a především kolegům a dodnes přátelům z podprojektu Stavba.

### 3. Můžete čtenářům Stripu prozradit, jakou činností se nyní profesně zabýváte?

Po odchodu ze společnosti Bovis Lend Lease se od roku 2007 zabývám v podstatě výhradně developerskou činností. Měl jsem možnost pracovat na různých stavebních projektech odlišného zaměření a k volbě této další profesní dráhy mi výrazně dopomohly zkušenosti získané právě na projektu IATCC. Z realizovaných projektů bych jmenoval projekt polyfunkčního centra QUADRIO na stanici metra Národní třída v Praze 1, který jsem měl možnost vést v jeho realizační fázi, a který byl svým rozsahem i komplexností bezesporu velmi náročným a zajímavým projektem. Nicméně projekt IATCC zůstává v mém srdci jako specifický a ojedinělý projekt a jsem šťastný, že jsem mohl být jeho součástí.

**Zajímavé vzpomínky na období příprav přechodu v IATCC a na vše, co následovalo poté, mají i naši dlouholetí zaměstnanci, z nichž někteří přímo vedli podřízené projekty.**

### Jaroslav Beňa, vedoucí projektu IATCC

I mě ve vzpomínkách dohonilo únorové 10. výročí provozního přechodu do IATCC. Protože projekt, jenž se oficiálně nazýval IATCC Praha a který jsem vedl, byl velmi úspěšný, a tak bych vám rád připomněl některé jeho události.



Provoznímu přechodu do IATCC provedenému 17. 2. 2007 ve 22:30 hodin předcházely v září a říjnu 2006 aktivní technické paralelní provozy, včetně zátěžových testů ATM systémů. Účelem testů bylo ověření stability, funkčních vlastností, chování ATM systémů a následná kontrola odstranění drobných závad.

V závěrečné fázi testování ATM systémů v IATCC byly v prosinci 2006 a lednu 2007 provedeny tři paralelní provozy v režimu H24 s obsazením ATS pracovišť 1:1 s pracovišti v TB. Jejich cílem bylo ověření funkčních vlastností a stability ATM systémů s reálnými daty a ověření definované technologie práce. Paralelní provozy byly zakončeny zkušebními přechody, jejichž součástí bylo poskytovat letové provozní služby z IATCC po stanovenou omezenou dobu. Protože všechny tři plánované zkušební přechody proběhly bez závad, byl v souladu s časovým plánem zahájen dne 11. 2. 2007 poslední paralelní provoz před provozním přechodem. Paralelní provoz byl ukončen 17. 2. 2007. V tomto období ÚCL vystavilo všechna potřebná Osvědčení o provozní způsobilosti, certifikační tým podepsal Závěrečný protokol o způsobilosti k poskytování ATS z IATCC a ředitel DPLR a DPRO podepsali Závěrečné protokoly, čímž mohlo být vystaveno Provozní osvědčení pro zahájení poskytování ATS z IATCC.

22. 3. 2004



18. 6. 2004





## Jak mohlo IATCC také vypadat?



návrh č. 1



návrh č. 2

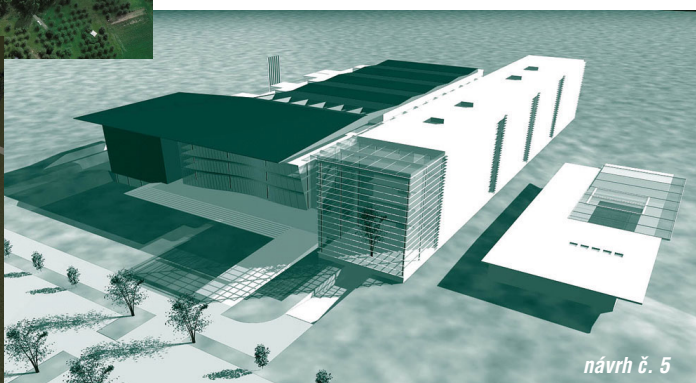


návrh č. 3

Těchto pět návrhů postoupilo do užšího kola výběru. Návrh č. 1 zpracovala *projektová kancelář AGA-Letiště, s. r. o., návrh č. 2 studio A, s. r. o./VPÚ DECO Praha, a. s., návrh č. 3 atelier ATREA spol. s. r. o., a návrhy č. 4 a 5 společnost STO-PRO ARCHITECTS, s. r. o.* Je patrné, že zvítězil návrh č. 4, ovšem do dnešní podoby měl ještě hodně daleko.



návrh č. 4



návrh č. 5

V předstihu provozního přechodu ACC a APP byl dne 16. 2. 2007 proveden přechod pracoviště FIC a AMC. Dnem 26. 2. 2007 bylo ukončeno hotovostní obsazování pracovišť ACC a APP v Technickém bloku pro případ nestandardní situace na nových pracovištích v IATCC. Toto datum mně připomněla fotografie, kterou vidíte vlevo a která má uvedeno ve vlastnostech souboru u údaje *vytvořeno* datum 26. 2. 2007 10:59.

Poskytování ATS z IATCC bylo zahájeno s plánovaným omezením kapacity provozu – tj. s 50% sektorovou kapacitou a 22 příletů na LKPR. Tato provozní omezení byla projednána a odsouhlasena agenturou Eurocontrol, projednána s dopravci, dotčenými institucemi ČR a poskytovateli letových provozních služeb sousedních států. Omezení provozu bylo snižováno postupným navyšováním provozní kapacity až na 100 % sektorové kapacity a 28 příletů na LKPR, což znamenalo, že od 2. 3. 2007 byly z IATCC poskytovány letové provozní služby bez omezení kapacity provozu.

Provozní přechod provedený v plánovaném termínu byl vyústěním úspěšné realizace projektu ve všech jeho částech, zejména ve splnění cílů jeho třech podprojektů.

Podprojekt ATM systémy řídil 18 dílčích projektů rozdělených podle oborů ATM systémů definovaných pro nové středisko tak, aby všechny požadované systémy nutné pro zahájení poskytování letových provozních služeb z IATCC byly ověřeny v rámci zkušebního provozu a uvedeny do provozního využívání. Jeho součástí byla i výstavba dvou nezávislých slaboproudých přípojek.

Cílem podprojektu ATM postupy bylo stanovení základních principů a pravidel technologie práce, jejich ověření bezpečnostními studiemi a následné rozpracování do konkrétních směrnic pro výkon služby na jednotlivých pracovištích v IATCC. Zajištění koordinace činností s DPRO při zajištění výcviku personálu ATS a koordinace postupu provozní certifikace všech nových systémů pro IATCC s ÚCL ČR.

Podprojekt Stavba řídil výstavbu objektu IATCC podle schválené projektové dokumen-

tace včetně požadované infrastruktury. Výstavba objektu IATCC byla zahájena 1. 7. 2003 a dokončena 30. 4. 2005. Kolaudační rozhodnutí bylo vydáno 16. 5. 2005. Stěhování administrativních složek podniku do IATCC bylo zahájeno po nákupu nábytku v listopadu 2005 a ukončeno v lednu 2006. Součástí podprojektu Stavba byla i výstavba dvou nezávislých VN přípojek z rozvodu STE Kladno a Řeporyje.

Projekt IATCC Praha byl oficiálně zahájen začátkem roku 2001. Pro řízení a koordinaci projektu byla zřízena Kancelář projektu IATCC Praha, která měla osm kmenových zaměstnanců. Prvními našimi úkoly bylo definování projektu včetně zajištění lidských zdrojů, stanovení a implementace pravidel projektového řízení a také výběr lokality pro výstavbu nového národního střediska, dále jsme byli vysláni do několika evropských středisek, abychom sbírali zkušenosti pro to naše.

Výčet všech aktivit a činností v průběhu šestileté realizační fáze projektu, které směřovaly k naplnění cíle projektu, by byl opravdu velmi dlouhý a zabíral by několik čísel Stripu, a tak se zmíním pouze o těch, které svědčí o úspěšnosti a kvalitě řízení projektu.

V září 2005 byl objektu IATCC udělen titul „Stavba roku 2005“. Vypisovatelem soutěže Stavba roku bylo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR a Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR. V dubnu 2006 byl stavbě IATCC udělen v rámci soutěže o nejlepší investiční záměr v roce 2005 TOPINVEST titul „Nejlepší investice roku 2005“. Vypisovatelem soutěže TOPINVEST bylo Ministerstvo průmyslu

„**Projekt IATCC byl nejrozsáhlejším projektem našeho podniku, byl také finančně nejnáročnějším projektem, který byl realizován a byl také nesporně i nejúspěšnějším projektem, který řídili a koordinovali lidé z ŘLP ČR, s. p.**“

30. 8. 2004



26. 11. 2004





a obchodu ČR, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR. O kvalitě řízení projektu hovoří také čerpání finančních prostředků, které bylo nižší, než stanovil plán. Rozpočet projektu IATCC Praha byl stanoven ve výši 3,6 miliardy korun. Celkové čerpání bylo 3,070 mld Kč, přičemž 1,4 mld Kč bylo použito na stavbu vč. infrastruktury a 1,67 mld Kč na ATM systémy. Projekt IATCC Praha byl financován výhradně z vlastních zdrojů ŘLP ČR, s. p., ve výši 74 % a z komerční půjčky v rozsahu 26 % bez požadavků na státní garance.

Od července 2003 do dubna 2004 byl projekt podroben hloubkové kontrole NKÚ. Po více než půlročním dokladování, vysvětlování a zdůvodňování kontrolorům neshledalo NKÚ žádné zásadní pochybení. I tato kontrola prokázala kvalitu řízení projektu IATCC Praha.

Zahájením poskytování služeb řízení letového provozu z IATCC v plánovaném termínu byl beze zbytku splněn cíl a poslání projektu IATCC Praha. Své úkoly splnili i všichni zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., kteří byli za realizaci tohoto největšího rozvojového projektu v historii našeho podniku odpovědní.

Tolik základní fakta o projektu IATCC Praha, u kterého se po jeho skončení vyskytovalo hned několik předpokladů NEJ. Byl nejrozsáhlejším projektem našeho podniku, byl také finančně nejnáročnějším projektem, který byl realizován a byl také nesporně i neúspěšnějším projektem, který řídili a koordinovali lidé z ŘLP ČR, s. p. Projekt IATCC Praha mimo hlavních deklarovaných cílů měl ale ještě jeden, který sice nezaujímal přední místo ve strategických dokumentech definujících cíle projektu, ale který byl o to důležitější a závažnější. Tímto cílem bylo vybudovat společný objekt pro všechny útvary podniku, které až do výstavby IATCC v Jenči sdílely různé prostory na letišti a některé i mimo něj. Vytvořit společný a příjemný prostor zaměstnancům k práci a umožnit tak i lepší komunikaci napříč celou firmou. Nejen já se domnívám, že se to povedlo.

#### Jan Sedlák, v projektu IATCC vedl podprojekt Stavba

Provoznímu přechodu v únoru 2007 předcházela dlouhá a složitá vývoj. Okolo trochu tajemného zarostlého areálu s typicky německými domky bytovek jsem jezdil od dětských let a přemítal, co tam vlastně je. Odpověď jsem dostal až po mém nástupu k ŘLP v roce 1996, kdy jsem jako vedoucí SPTS – dnes CL, zjistil, že areál je v naší správě.

Historie areálu v Jenči sahá až do 30. let minulého století s postupným vývojem a redukcí jeho využívání v 90. letech, kdy zde bylo již jen vysílací ústředí a bytovky. Situace areálu nebyla moc dobrá, chybělo zasíťování a nebyla žádná vize jeho využití. Začali jsme ještě několik let před ustavením projektu na výstavbu nového střediska přemýšlet, jak využít rozlehlé zahrady u vysílacího střediska a objekt vysílače. Bytovky byly plně obsazené nájemníky, vesměs našimi zaměstnanci. Po jednání s obcí Jeneč se naskytla příležitost v letech 96–98 areál postupně vybavit přípojkou plynu, vody a díky příspěvku obce Jeneč i možností připojit se na kanalizaci obce. Areál se tak stal využitelný pro novou výstavbu, což bylo ověřeno účastí v soutěži na umístění nového centra Eurocontrolu – projekt CEATS, kam byl areál nabídnut pro výstavbu střediska. Nabídka sice neuspěla, ale ukázala potenciál areálu pro novou výstavbu.

Nedlouho poté, po roce 2000, bylo stále jasnější, že dosavadní umístění firmy na letišti nenabízí žádný rozvojový potenciál. Technický blok u terminálu sever už nebylo možno zvětšit a objekty u terminálu jih už byly blízko svých kapacitních možností. Jednání s majiteli okolních pozemků u terminálu jih nebyla úspěšná s ohledem na nedokončená restituční řízení, popř. nereálně vysoké požadované ceny. „Akcí“ areálu Jeneč prudce stouply a začátkem roku 2001 bylo rozhodnuto o umístění nového střediska právě sem.

Ještě předtím byl pro zajištění realizace střediska ustaven projekt pod vedením ing. Beni. Součástí projektu byl i podprojekt Stavba, který zajišťoval výstavbu všech objektů včetně jejich technologií a komplexní připojení areálu na vnější síť. Pro zajištění tak rozsáhlé výstavby nebyly uvnitř ŘLP kapacity, a tak byla vypsaná soutěž na manažera projektu, kterou vyhrál Bovis LL (BLL) a od března 2001 se BLL pod vedením ing. Beránka zapojil do práce na projektu. Ve spolupráci s BLL byla vypsaná architektonická soutěž, která vyvrcholila v prosinci 2001 předložením návrhů a modelů budoucího střediska od 16 architektonických ateliérů. Vybrat vítěznou nabídku nebylo jednoduché, každá nabídka přinášela něco svérázného někdy i futuristického. Po důkladném zvažování výhod jednotlivých návrhů a dvou kolech hodnocení, byla vybrána nabídka od ateliéru STOPRO, autor návrhu ing. arch. Tuček. Smlouva na projekt byla podepsána v březnu 2002, a tím začalo hektické období intenzivní projekční činnosti, protože plán stanovil zahájení výstavby na polovinu roku 2003, což vypadalo téměř nereálné. Účast BLL na projektu se ukázala jako velmi cenná právě v této etapě. BLL, který měl široké mezinárodní zázemí a měl informace a zkušenosti z výstavby obdobných středisek, dokázal přenesením získaných zkušeností urychlit postup projektování, kdy bylo možné použít již vyzkoušená řešení nebo se naopak poučit z problémů jiných středisek. Všichni, kdo se této etapy účastnili, cítili nadšení pro to, co dělají, a každý si uvědomoval, že se jedná o práci na výlučném projektu, který se již nebude opakovat. Nadšení se podařilo přenést na projektanty i těch nejmenších částí a i díky tomu pokračovaly práce rychle vpřed. Dokonce i orgány státní správy nekladly tak tuhý odpor, jak jsme čekali, a tak jsme nakonec včas získali i pověstně problematický posudek EIA.

Díky nasazení všech, bylo vydáno územní rozhodnutí ještě v roce 2002 a stavební povolení následovalo v únoru 2003. Veřejné zakázky v té době pro nás sice nebyly povinné, ale vždy jsme postupovali formou soutěží a jinak tomu bylo i při výběru generálního dodavatele stavby. Soutěže se podáním nabídky zúčastnily 4 firmy, které byly schopny postavit tak velký a složitý projekt. V soutěži tak najdeme firmy Skanska, Metrostav, Strabag a pozdějšího vítěze Hochtief. Cenově a obsahově nejvhodnější nabídku předložil Hochtief, neboť obsahovala vše požadované a cenově byla přitom o 150 mil. Kč nižší než nabídka nejdražší.

Výstavba střediska začala po podpisu smlouvy a již v průběhu léta 2003 byly provedeny základy části objektů, postaveny jeřáby a vše se dalo do pohybu. Já jsem v červnu 2003 předal CL svému nástupci a šel se plně věnovat výstavbě střediska. Výstavba probíhala intenzivně za jakéhokoli počasí, v zimě se hojně používalo vytápění a vyhřívání betonových prvků, a tak vše probíhalo plynule a bez větších zdržení. To platilo i pro takové akce jako bylo přivedení přípojek vysokého napětí z Kladna a Řeporyjí, každá trasa měla délku cca 16 km, budovaly se průchody obcemi a podchody dálnic. Maximálně se zhodnotilo i to, co bylo vybudováno s předstihem – voda, plyn, kanalizace. Existence těchto přípojek výrazně zjednodušila a zrychlila průběh výstavby.

V roce 2004 se na objekt střediska postupně montovaly fasády a neuvěřitelně spousty vnitřního vybavení nezbytného pro oživení a provoz objektu. Koncem roku 2004 se už v mnoha místnostech dalo poznat, k čemu budou sloužit, podhledy a příčky postupně zakrývaly holé betonové stěny. Tempo dokončování objektů bylo vysoké, a tak již 6. 5. 2005 jsme kompletní a plně funkční objekt převzali od Hochtiefu a dne 25. 5. 2005 proběhla úspěšná kolaudace objektu. Naš „stavební“ přechod tak zdánlivě proběhl téměř dva roky před tím dnes připomínaným, ale čekalo nás ještě mnoho práce.

V objektu bylo připravováno stěhování nejdříve administrativy, návazně technické provozu. Byla vypsaná soutěž na dodávku nábytku včetně montáže, která skončila až skoro na Vánoce. Probíhala rozsáhlá školení správců objektu, zkoušky certifikované napájecí soustavy objektu – všechno bylo pro obsluhu nové a bylo nezbytné se se vším sžít, navíc nebylo od koho se učit. Obdobně řízený objekt v té době v ČR a okolí neexistoval. Zvládnutí nové technologie bylo nezbytné pro vytvoření podmínek pro práci kolegů z obou ostatních podprojektů vedených Ivo Lengálem a Jadou Vlasákem. Těm nastala po peč-

18. 1. 2005



2. 6. 2005





livé přípravě, kdy nám často pomáhali konzultací nebo radou s řešením problémů a nejasností při výstavbě, hektická doba, která středisko přivedla až k vzpomínanému provoznímu přechodu 17. 2. 2007.

#### Ivo Lengál, v projektu IATCC vedl podprojekt ATM systémy

Nechce se ani věřit, že přechod do nového střediska řízení IATCC v Jenči proběhl již před deseti lety. Všem kolegům, kteří se projektu IATCC 2006 měli možnost účastnit, již v průběhu přípravy a realizace projektu pravděpodobně docházelo, že se jedná o jeden z nejvýznamnějších projektů v historii podniku. Já jsem si to uvědomil naplno až několik let po skončení projektu. Až zpětně jsem si začal uvědomovat ten obrovský objem práce, jednání, korespondence a dokumentace, který se musel udělat koordinovaným způsobem napříč všemi profesemi u podniku a vše samozřejmě v nějakém omezeném časovém úseku tak, aby se naplnil cíl projektu – začít z nového střediska poskytovat letové provozní služby.

Podprojekt ATM systémy byl rozdělen do 18 dílčích projektů, z nichž každý řešil „balíček“ ATM systémů spadající pod jednoho odborného vedoucího projektu. Mimochodem jsme vedoucím dílčích projektů podle toho familiárně

**„Jen fakt, že se podařilo dodržet stanovený termín dokončení a připravenosti k provoznímu využívání, je v evropském kontextu unikátní. Svým způsobem geniální tah byl, že termín dokončení projektu od samého začátku byl již obsažen v názvu projektu a každý jej měl v povědomí.“**

říkali Balíčkáři, tedy názvem zjevně inspirovaným kousem českým povídkovým filmem Knoflíkáři. Každý z dílčích projektů znamenal sám o sobě někdy více a někdy méně složitou obměnu technických systémů, která normálně probíhá s různou periodicitou stále. Hlavní potíž projektu IATCC 2006 byla právě ve faktu, že u všech systémů muselo dojít k obměně naráz, resp. v časovém harmonogramu sladěného do logického sledu. Jen u minimálních systémů došlo pouze k prostému přesunu.

Jak už to u rozsáhlejších projektů bývá, tak se objeví problémy většinou tam, kde je na počátku nepředpokládáte. U nás to bylo zdržení v přípravě nové radiotelefonní ústředny (VCS), kdy došlo k dokončení přejímky od výrobce a všech akceptačních testů až v říjnu 2006. V té době již u všech ostatních systémů intenzivně probíhal paralelní ověřovací provoz, tedy režim z pohledu systémů velmi podobný standardnímu provoznímu využívání.

Další komplikací byla účast Armády ČR, tedy hlavně způsobu naplnění civilně-vojenské integrace. Koncept integrace se navíc teprve v průběhu projektu upřesňoval, takže se průběžně vyvíjely i požadavky na propojení našich systémů a také na instalaci, umístění a režim obsluhy vojenských systémů v IATCC. Paradoxně vojenské systémy byly v Jenči nainstalované hned po dokončení stavebních prací v roce 2005. Obrazovky na sektorech vojenské oblasti (MACC) svítily v provozním sále jako první, aby se nakonec v připravované podobě nepoužily. Dokončení integrace je ale už jiný příběh.

Jen fakt, že se podařilo dodržet stanovený termín dokončení a připravenosti k provoznímu využívání, je v evropském kontextu unikátní. Svým způsobem geniální tah byl, že termín dokončení projektu od samého začátku byl již obsažen v názvu projektu a každý jej měl v povědomí. Samozřejmě může někdo namítnout, že se k přechodu do nového střediska došlo až v roce 2007, to ale nemění nic na faktu, že vše bylo připraveno koncem roku 2006. Pamětníci si vzpomene, že týden před Vánoci 2016 došlo v rámci paralelního testování systémů i k tzv. cvičnému přechodu a na několik hodin byl noční provoz řízen již z Jenče, takže rok 2006 byl dodržen!

#### Martin Křiklan, za tým SIMU IATCC

Na „přechodový“ rok 2007 dnes vzpomínám se značným respektem nejen k práci všech lidí, kteří se na projektu jako takovém podíleli, ale také i s uvědoměním si celkové výjimečnosti celého provozního přechodu.

Domnívám se, že dnes v novodobé historii civilního letectví nenajdeme žádný jiný středisko, kterému by se podařilo poskytovat své služby z nové lokality během tak krátkého časového úseku, s tak minimálním dopadem a omezením letového provozu, jak tomu bylo právě před deseti lety u naší firmy.

Je celkem pochopitelné, že si všichni v únoru rádi připomeneme desetileté výročí úspěšného provozního přechodu, ale pro tým lidí pracujících na Oddělení simulátoru, nastal důležitý okamžik již o něco dříve. V roce 2006 jsme ještě sídlili v přízemním patře budovy Technického bloku a provozovali čerstvě upgradovaný (portovaný) HiFi simulátor, který byl uzpůsoben pro výcvik řídicích ACC/APP, a to v počtu 2+2 pracoviště pro každé stanoviště, s podporou šesti pseudopilotů. Obě stanoviště v průběhu roku obsadila simulátor svými požadavky na udržovací, zdokonalovací i pokračovací výcvik. Na přelomu léta a podzimu dále nastala potřeba aktualizovat všechna cvičení pro po-

kračovací výcvik ACC. Veškeré tyto aktivity si vynutily využití simulátoru ve dvousměnném provozu po dobu téměř tři čtvrtě roku.

Od poloviny roku 2005 probíhala paralelně s těmito aktivitami v IATCC i výstavba nového simulátoru. Tento se měl samozřejmě stát věrnou kopií nového systému. S příchodem prvního prázdninového dne jsme měli možnost zahájit předprovozní testy nového simulátoru. Po odstranění několika „dětských nemocí“ se nám v podzimních měsících povedlo získat souhlasné stanovisko ÚCL k provedení přechodového praktického výcviku, který

pak byl v prosincových dnech úspěšně zahájen. Z pohledu řízení lidských zdrojů se jednalo o řadu předem velice pečlivě naplánovaných činností, které se týkaly cca 160 řídicích letového provozu. Hlavním obsahem praktického výcviku (v rozsahu 4 výcvikových dnů na osobu) bylo seznámení se s novou konzolí, ergonomií pracoviště a především s úplně novým komunikačním systémem. Během tohoto praktického výcviku v IATCC probíhal současně i pokračovací výcvik žáků APP na původním simulátoru na TB. Jarní měsíce 2007 pak byly pro tento simulátor těmi posledními. Byl využit pro dokončení PRE-OJT fáze přerušového výcviku žáků z kurzu ACC- 2005/06. Žáci ACC byli v době příprav na provozní přechod rozděleni na tři skupiny, první pokračovala ve výcviku, druhá se transformovala – rekvatifikovala na pracovníky FISO (stanoviště ACC/FIC) a třetí skupině byl výcvik pozastaven. Tato skupina poskytovala podporu přechodovému týmu a pracovníci byli nazýváni „runners“. OJT fáze ACC výcviku první skupiny probíhala již v IATCC. Někteří žáci ze zbývajících skupin se připojili až k následujícímu kurzu 06/07.

Po ukončení přechodového výcviku na simulátoru v IATCC bylo nutné se zaměřit na urychlené odstranění drobných nedostatků, které se při náročné integraci zatím nepodařilo vyřešit. V polovině dubna 2007 ÚCL podmíněně certifikovala nový simulátor IATCC pro jeho další využití. Od listopadu téhož roku je v plné HiFi kvalitě používán pro nové přichodící žáky a všechny ostatní typy a formy výcviků.

#### Jiří Hora, člen týmu podprojektu Stavba

K projektu výstavby objektu IATCC, tehdy ještě s názvem ATCC 2006, jsem se dostal krátce po příchodu do ŘLP na přelomu let 2001/2002. Tehdy jsem byl referentem na centru logistiky a můj nadřízený, dnes kolega, Jan Sedlák si mne vybral do projektu. A tím začalo velice zajímavé a často i perné období zakončené pro nás stavební kolaudací v roce 2005 a pro ŘLP zahájením provozování služeb z IATCC v roce 2007.

Účast na projektu byla neskutečnou praktickou profesní školou, ze které jsem čerpal i v následujících letech. První dva roky jsme strávili prakticky v obležení papírů (alespoň mi to tak přišlo),

**„Jedním z rébusů bylo naftové hospodářství – spleť trubek, ventilů a čerpadel, připomínající ocelové město Julese Verna. Najít chybu, tj. zjistit proč nafta neteče správným směrem, trvalo několik dní a nespočet pokusů. Při testování požárních systémů se zase řešila citlivost detekčních čidel v sání vzduchotechnických jednotek. Zde si na své přišli kuřáci, pro které to byla jediná možnost, jak si beztržně v objektu zapálit.“**

ať již při tvorbě uživatelského zadání, tak hlavně při procházení projektové dokumentace všech stupňů. V mém případě to bylo ještě okefeno skutečností, že jsem byl nucen nastoupit na základní vojenskou službu. Díky dobrým vztahům ŘLP s armádou bylo možné se i při této službě státu věnovat prakticky naplno práci na projektu. Ač jsem to tehdy nepředpokládal, tak tehdejší osobní kontakt s lidmi z AČR se mi hodil i později, při realizaci projektu OBR.





Poté co jsem odložil uniformu a stohy papírů, začala druhá, ještě zajímavější část projektu. Díky každodenní přítomnosti na staveništi, jsme objekt znali prakticky nazpaměť. Když mi v té době někdo řekl číslo místnosti, tak jsem byl schopen říct, co je to za místnost a kde ji najde. Byla to trochu i nutnost, protože rozestavěná budova se podobala bludišti, ve kterém bylo jednoduché se ztratit. Na výstavbu jsme dohlíželi společně s pracovníky firmy Bovis a naším úkolem bylo zajistit soulad díla s požadavky ŘLP, projektem a technickými normami. Obnášelo to každodenní dohled nad realizací a důsledné vyžadování dodržení projektu a kvality prací. Je to práce, která se většinou nesetkává s přílišnou oblibou u zhotovitelů, ale postupem času všichni pochopili, že naše přítomnost a připomínky jsou pro ně přínosem a jejich negativní postoje se měnily na spolupráci. I po těch letech se domnívám, že výsledkem této spolupráce je kvalitní stavba, která plní svou funkci bez zásadních potíží.

V začátku samotné realizace to byla spíše opakující se rutina kontrol průběhu a kvality prací. Později, v době, kdy se objekt začal oživovat, se rutina změnila na sled různorodých činností při zkoušení technického zařízení budovy a jeho uvádění do provozu. Vzhledem k velké provázanosti systémů, ne vše fungovalo hned na 100 % a bylo nutné systematickým zkoušením jednotlivých součástí přijít na chybu, tu opravit a začít se zkoušením znovu. Jedním z rébusů bylo naftové hospodářství – spleť trubek, ventilů a čerpadel, připomínající ocelové město Julese Verna. Najít chybu, tj. zjistit proč nafta neteče správným směrem, trvalo několik dní a nespočet pokusů. Při testování požárních systémů se zase řešila citlivost detekčních čidel v sání vzduchotechnických jednotek. Zde si na své přišli kuřáci, pro které to byla jediná možnost, jak si beztržně v objektu zapálit. Dnes již na tyto události vzpomínáme všichni s úsměvem, ale v té době a s blížícím se termínem dokončení, nám mnohdy do smíchu nebylo.

Pro nás stavaře ta největší práce skončila kolaudací v roce 2005. Nicméně v době před zahájením poskytování služeb v roce 2007 jsme řešili nejen reklamace, ale také vybavení všech kanceláří nábytkem. Spočítat veškeré to vybavení, vč. například stojánků na tužky, se zdálo téměř nemožné. Chvilími to vypadalo, jako v kouzelném zámku, kde se vybavení záhadně objevuje a mizí.

V roce 2007, v návaznosti na stěhování provozních složek ŘLP do IATCC, jsme na oddělení OPM začali připravovat rekonstrukci objektu TEB. Zkušenosti načerpané při výstavbě IATCC jsem zde mohl plně využít, jelikož celou akci dozorovalo oddělení OPM bez pomoci externích pracovníků TDI. Postupem času se záběr mé pracovní činnosti rozšířil o sdělovací síť, strukturovanou kabeláž (k tomu jedna poznámka – stále mne udivuje, o kolik kilometrů kabelů se každoročně rozrůstají vnitřní rozvody v objektech ŘLP) a nejnověji i metodická administrace datových sálů.

Aktuálně se opět intenzivně věnuji objektu IATCC, konkrétně provoznímu objektu, kde zajišťuji stavební a technologickou podporu projektu Neopteryx. Tento projekt ukazuje, že technické řešení objektu navržené před patnácti lety bylo správné.

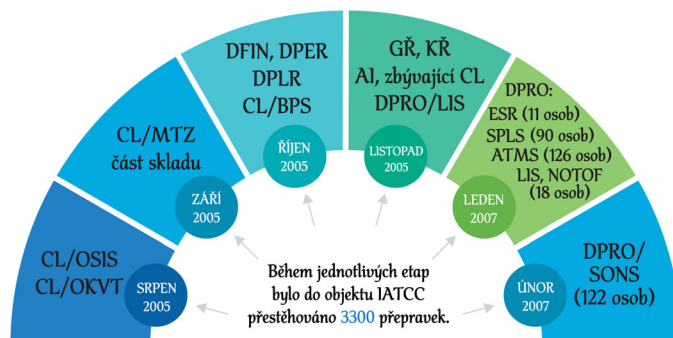
Závěrem bych rád rovněž připomněl zásluhu pracovníků firmy Bovis na hladkém průběhu výstavby IATCC. Na projektu se podílela výtečná parta lidí, a to nejen profesně, ale i lidsky. I přestože od dokončení uplynula již značná řádka let, tak si při každém setkání vzpomene na historky z výstavby a rovněž i na Jiřího Kutu, který nás nečekaně opustil v průběhu stavby.

Osobně jsem hrdý na to, že jsem byl součástí týmu podílejícím se na realizaci tohoto

objektu. Věřím, že budova IATCC se může i dnes směle srovnávat se zahraničními středisky a rovněž, že poskytuje zaměstnancům podmínky odpovídající významu služeb poskytovaných ŘLP.

## Kdy jsme se stěhovali do IATCC

zdroj: Tomáš Hájek/DRSL/SCL/TPS; DPERFIN/SPER



## a kolik nás bylo před 10 lety a kolik nás je nyní



Milí čtenáři, tímto končí první část naší speciální přílohy věnované desetiletému výročí zahájení provozu v IATCC Jeneč. Redakce velmi děkuje všem autorům, kteří se zhostili nelehkého úkolu a vrátili se ve své profesní kariéře o více než deset let nazpět, aby nám zprostředkovali své vzpomínky a zážitky. Již nyní však máme nychystané texty od dalších našich kolegů z ŘLP, kteří nám také vyšli vstříc, a proto se v příštím čísle zpravodaje můžete těšit třeba na to, jak probíhal přechod z pohledu oddělení manažerských a informačních systémů, na zhodnocení bezpečnosti v IATCC v porovnání se starým letištním objektem a na další velmi zajímavé texty.

texty red a jednotliví autoři, grafika nwt,  
foto Jiří Hora/DPLR/SRPI/OPM

# XVI. ročník amatérské fotografické soutěže zaměstnanců „3L“

**Redakce Stripu vyhlašuje XVI. ročník amatérské fotografické soutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.**

### Podmínky fotosoutěže

#### a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky

#### b) forma

- Černobílá a barevné snímky od formátu 18 x 24 na lesklém fotografickém papíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku. V případě, že autoři fotografií požadují pro účely výstavy užití jejich vlastního dodaného originálu, může být tento o maximální velikosti 30 x 45 cm.
- Digitální snímky na přenosném médiu

#### Účastníci

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- souhlasí se zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu, na panelech výstavby v prostorách IATCC Jeneč a na podnikovém intranetu
- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

### Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

### Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího oddělení vnějších vztahů Richarda Klímy

### Ocenění

- **1. cena (v kategorii „3L“)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **2. cena (v kategorii „3L“ a všechna témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- **3. cena (v kategorii „3L“ a všechna témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **Cena za kategorii ŘLP (obor + podnik)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **Cena za kategorii „Příroda“** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč
- **Cena za kategorii „Portrét“** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč
- **Cena za kategorii „Cestování“** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

**Uzávěrka soutěže je v pátek 28. dubna 2017.**

red

