

ROČNÍK XVIII ČÍSLO 182 DUBEN

STRIP 2017

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



Personálie

Dovolujeme si vás informovat, že od 1. května 2017 bude **novou funkcí vedoucí oddělení právního vykonávat Mgr. Ivana Sýkorová.** **red**

Pracovní výročí

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

Petr Havran,
vedoucí řlp I,
DRSL/SLRL/LKTB-LPS **20 let**

Miroslav Jindra,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Miloš Landa, PhD.,
Instruktor na stanovištích II,
DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Martin Štemberk, Ing.,
vedoucí řlp II - Watch supervisor,
DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Oldřich Pírek,
vedoucí řlp I,
DRSL/SLRL/LKTB-LPS **30 let**
Stanislav Petrášek,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **35 let**
**Redakce všem zaměstnancům
srdečně blahopřeje!**

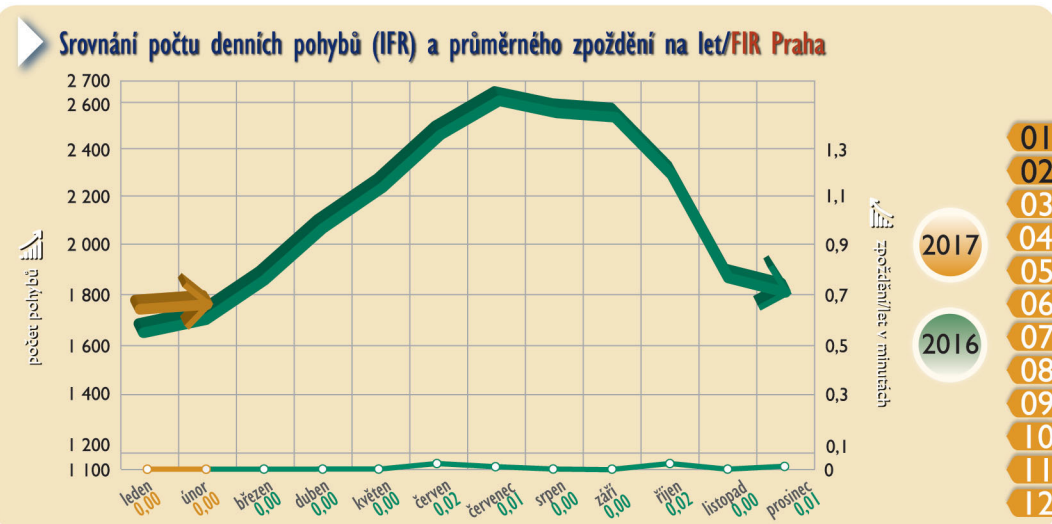
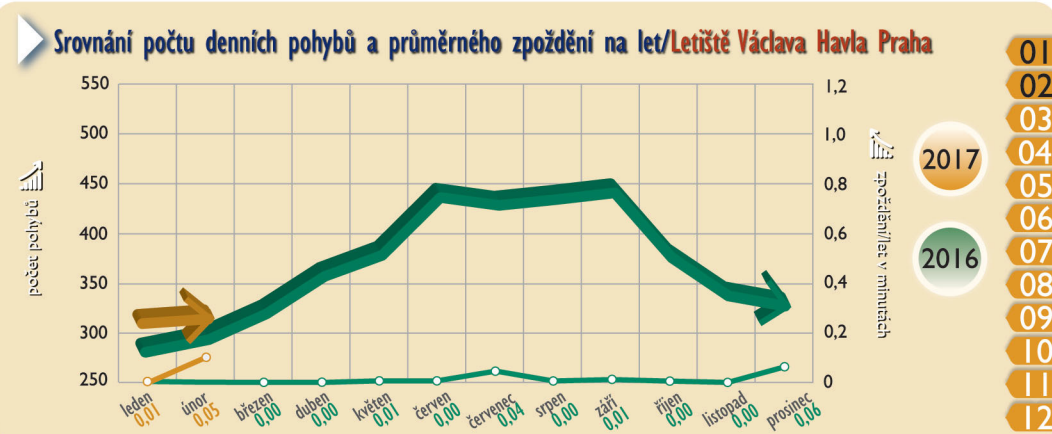
Výročí Letiště Praha

Letiště Praha v rámci oslav 80. výročí od zahájení provozu odhalilo své vize rozvoje na další desetiletí. Představilo klíčové strategické projekty, které zahrnují rozvoj terminálů a navazujících ploch pro letadla, zkapacitnění dráhového systému, ale i úpravu veřejného prostoru před terminály a rozvoj širšího území letiště. Jejich realizace umožní v budoucnu odbavovat 21 mil. cestujících. Letiště Praha plánuje investovat do nejdůležitějších projektů – rozšíření Terminálu 2, ze kterého se stane hlavní odbavovací místo pro cestující i jejich zavazadla a do stavby nové para-

lelní vzletové a přistávací dráhy – částku na úrovni zhruba 27 mld. Kč (1 mld. EUR). Význam a využití letecké dopravy pro přepravu cestujících neustále roste a letecký provoz v Evropě se má podle aktuálních prognóz v následujících 20 letech zdvojnásobit. Dnes Češi v průměru realizují 0,58 zahraničních cest ročně, z toho 40 % jich vycestuje letecky. V důsledku zvyšování životní úrovně lze ovšem předpokládat, že se toto číslo do 20 let navýší na 1,24 výjezdů na osobu a v kontextu celkového nárůstu letecké dopravy se kapacitní nároky na Letiště Praha významně zvýší. Aktuální prognóza předpovídá v dalších 20 letech průměrný meziroční růst cestujících o 3,4 %. **TZ LVHP**

Statistiky provozu

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



únor 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích ÚNOR 2016/2017

BRNO	
2016	2017
IFR 894	IFR 899
VFR 1 973	VFR 1 815
2 867	2 714
MLČ 1 001	MLČ 942
OSTRAVA	
2016	2017
IFR 534	IFR 480
VFR 487	VFR 352
1 021	832
MLČ 419	MLČ 334
KARLOVY VARY	
2016	2017
IFR 266	IFR 175
VFR 155	VFR 133
421	308
MLČ 212	MLČ 120

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 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.	
2016	2017	16/17		2016	2017	2016	2017
8 600	8 951	4,08		360 (26. 2.)	407 (27. 2.)	36 (26. 2.)	42 (10. 2.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %		nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2016	2017	16/17		2016	2017	2016	2017	2016	2017
49 354	49 913	1,13		1 902 (26. 2.)	1 985 (10. 2.)	164 (26. 2.)	170 (27. 2.)	0,00	0,01

Řídící je zvyklý nést svou kůži na trh a nedělat chyby

Vedoucí střediska VLNSP Zdeněk Herman patří mezi zaměstnance oceněné na předvánočním setkání podniku. Zasloužil se o implementaci nového nařízení EK v oblasti výcviku (340/2015) do procesů v ÚLŠO. Velmi aktivně se podílel také na celkovém zkvalitnění výcviku řídicích letového provozu spočívajícím například v zavádění nových postupů, ale zejména v systematickém vzdělávání odborného personálu, který se na výcviku podílí. Navíc se stále věnuje také instruktorské činnosti a je studenty opakovaně hodnocen jako jeden z nejlepších instruktorů působících v ÚLŠO.

Zdeňku, dnešní rozhovor se nám povedlo časově sladit i díky vaší službě zde v Jenči. Pracujete na směny?

Na pravidelné směny už přímo nikoliv, ale vzhledem k tomu, že si stále držím licenci řídicího letového provozu, docházím sem do Jenče a odsloužím si vždy jen určitou směnu podle rozpisu. Pracuji tedy klasicky od pondělí do pátku, ale v průměru tak jeden den z těchto pěti trávím zde na sále ATS.

To tedy znamená, že váš pracovní kolektiv se i několikrát za týden změní. Myslíte si, že je těžké s kolegy vycházet?

Já musím říct, že v tomto ohledu mám celý život opravdu štěstí a vždy se mi dařilo vycházet se svým nejbližším pracovním okolím bez potíží. Samozřejmě to neznamená, že se s každým ihned staneme nejbližšími přáteli, ale nikdy jsem neměl s lidmi okolo sebe v práci problémy.

Vy jste nastoupil do podniku v září 1982, což mě zvlášť zaujalo, neboť je to rok, v kterém jsem se já narodila.

No vidíte, to je opravdu zajímavé porovnání. Pravdou je, že když porovnám své začátky a dnešek, tak se doba neuvěřitelně zrychlila. Na všechno se spěchá, nikdo nemá na nic čas, řeší se úkoly za pochodu a řeší se jich hned několik najednou. To před třiceti lety rozhodně takové nebylo. Technologie i systém fungování podniku byly zcela rozdílné, priority taktéž. Dnešní doba je hodně dynamická.

Nastupoval jsem jako operátor výpočetního střediska a pamatuji se, že tenkrát mělo ŘLP jeden z nejmodernějších počítačů možná v celém socialistickém bloku. Uměl tenkrát asi třetinu věcí, co umí dnes běžný mobilní telefon. 😊 Nastupoval jsem sem do Jenče, ta byla tenkrát detašované pracoviště a má práce spočívala v tom, že jsem několikrát denně šel někde na konzoli zmáčkout jakýsi příkaz, a to bylo v kostce všechno. Můj první velký samostatný úkol byl upevňovat postupně na zdi stavebních buněk sloužících jako kanceláře skelnou vatou jako izolaci, aby nám nebyla zima.

Tak to jste opravdu začal, jak se tak říká, „od píky“.

Ono to bylo zaviněno spíš tím, že v tu dobu jednoduše tolik práce nebylo a my jsme se museli nějak zaměstnat. Tady v Jenči tenkrát pracovalo asi patnáct lidí s výpočetní technikou a stál zde vysílač, který obsluhovalo asi deset techniků. Ve zhruba stejném období nastoupil i můj tehdejší kolega Vláda Čížek, se kterým jsem mimochodem právě obouchával ty zdi skelnou vatou a našlo by se i pár dalších kolegů, kteří nastupovali jako já, někteří jsou dnes už zařazeni v podnikovém sociálním programu. Já jsem se s nimi seznámil vlastně přes sport, fungoval zde fotbalový tým, za který jsem hrával

a v něm jsem se poprvé dozvěděl, že vůbec existuje nějaké takové povolání, jako je řídicí letového provozu.

Jak jste se vůbec o ŘLP dozvěděl?

Úplně jednoduše, na škole, kterou jsem tenkrát navštěvoval, visel na nástěnce inzertát, že ŘLP hledá operátora výpočetního střediska. To byl tenkrát můj cíl, tak jsem se přihlásil a nastoupil do podniku. A shodou náhod i známostí právě přes fotbal, jsem se začal o pozici řídicího letového provozu více zajímat a nakonec jsem se i já přihlásil do kurzu. Licenci jsem pak získal v roce 1988.

Je možné vůbec porovnat požadavky na řídící před třiceti lety a dnes?

Rozhodně byly jiné. Těžko se porovnává, jestli tehdy byly více či méně náročné, protože je nutné brát v potaz i okolnosti, jako je jiná doba i kultura ve státě, jiní lidé, jiné podmínky. Dnes máme k dispozici obrovské množství podpůrných prostředků, techniku i technologii včetně „Safety Nets“, když už je to potřeba. Tenkrát jsme však řídili procedurálně, museli jsme si všechno umět sami představit pouze na základě informací od posádek letadel, které jsme zapisovali na papírové proužky a z toho zpětně odvozovali, jak vypadá situace ve vzduchu. Bylo to náročnější po jiné stránce než dnes, ale pravdou je, že tenkrát zdaleka nelétalo tolik letadel.

Mezi řídicími letového provozu jsou dnes jak kolegové vaší generace, tak i mladí řídící, kteří nastupovali relativně nedávno. V podniku i mimo něj se ale děje spousta změn, vstupují v platnost nové normy i nové postupy, které se řídicích přímo dotýkají, a není vždy jednoduché se s nimi ztotožnit především právě pro starší dispečery.

Tak teď nechci, aby to vypadalo, že chválím sebe, ale trůfám si říci, že se s tím zvládáme vypořádat rozhodně se ctí, protože za staršími řídicími stojí ohromné množství zkušeností, a ty jsou v tomto povolání neocenitelné. Samozřejmě nám třeba trochu déle trvá, než přijdeme na správný způsob, jak se se změnou vypořádat, jak ji uchopit a sžít se s ní, ale ve výsledku nám pomohou právě ty mnohaleté zkušenosti.

Když se vrátím například k tomu procedurálnímu řízení, tak dnes se s tím už žádný nový kolega nepotká a je pro něj obtížné si vůbec představit, že by šlo řídit provoz tímto způsobem. Navíc dnes je celý systém létání ve vzdušném prostoru velmi uvolněný, když jsem začínal já, tak byly k dispozici tři letové cesty o dané šířce a v té jsme se mohli pohybovat. Dneska se dá s trochou nadsázky říci, že celý vzduch je náš.

Pravdou ale je, že řídící jsou obecně poměrně konzervativní a tradiční, měnám se brání, protože my fungujeme



právě na bázi té každodenní rutiny, kterou bezpečně ovládáme, a každá změna nám tuto rutinu narušuje.

Jak vy vnímáte vztahy mezi řídicími letového provozu navzájem a s ostatními částmi podniku?

Řídící si vytváří opravdu tak trochu takový svět sám pro sebe. Je to podle mě dáno hlavně náročností tohoto povolání a svou kůži na trh, být stoprocentně soustředěný a nedělat chyby, když už se chyba stane, tak za ní plně nést následky, jsme zvyklí velmi rychle analyzovat situace a rychle se rozhodovat. Řídíme se pravidly, která v ostatních neméně důležitých profesích v podniku neplatí nebo nejsou důležitá, povolání řídicího je natolik jiné, že to opravdu může vytvářet určitou bariéru, i proto, že z určitého pohledu jsou řídící nosnou profesí podniku.

Zastávám názor, že provozní i administrativní část podniku by se měly navzájem respektovat, ale ani pro samotné řídící to není jednoduché, protože žijí v určité izolaci. Sám jsem měl možnost si to vyzkoušet, když jsem přešel z divize provozní na leteckou školu a blíž jsem se seznámil s tím, co má noví kolegové vykonávají za činnosti. Byl jsem překvapen

vizitka ZDENĚK HERMAN

narozen: 21. 11. 1963

rodina: manželka, tři děti

vzdělání: SEŠ

co dělám ve volném čase: kynologie

– neplést s gynekologií

co si rád přečtu: knihy autora

Roberta Merleho

na co se rád podívám: film Tenkrát

na západě

co si rád poslechnu: kapelu Led

Zeppelin nebo Jaroslava Hutku

co si často říkám: Co tě nezabije, to

tě posílí

jako malý jsem chtěl být: velký

jak výborně, zodpovědně a odborně svoje pracovní úkoly plní a poznal jsem, že jsou úplně stejně důležité jako personál provozní.

Dokončení příště.

text nwt, foto Stars events

Fotografie na titulní straně

Pro dubnové vydání zpravodaje jsme v redakci vybrali fotografii, která patří do skupiny těch dovolenkových, či ještě lépe výletnických. **Pořídila ji Lenka Vondrusová z DPRO/SONS/ACC/FDD** a vzhledem k tomu, že již pomalu nastává počasí, ve kterém už se dají podnikat různé venkovní aktivity, třeba přinese i goticko-románský hrad Loket tyčící se nad řekou Ohří někomu inspiraci pro naplňování rodinného programu. Autorka k fotografii dodává následující detaily.

Tato fotka vznikla v létě roku 2012 na takové typické rodinné dovolené v městečku Loket, v jehož středu se tyčí dominanta hradu obtékána meandrující řekou Ohří. Vzhledem k účastníkům zájezdu mezi nimiž dominoval dvouletý syn a těhotná matka s nateklými kotníky se žádný adrenalin či sportovní výkony nekonaly, kromě pravidelného stoupání do 4. patra penzionu umístěného přímo pod hradem. Na počadu dne byly proto idylické procházky kolem hradu Loket se zastávkami na dětském hřišti či v místním pivovaru Svatý Florian a také krmení koziček, které se na stráních Lokte proháněly a spásaly travu. Proto jsme z této dovolené přijeli s mnoha fotkami Lokte vyfoceného ze všech možných úhlů a za každého počasí. K pořízení snímku jsem použila Nikon D80 s objektivem Nikon 17-55mm, f/2.8G, AF-S DX, filtr B+W Pol Circular MRC Käsemann SLIM 77mm a expozici f/7.1, 1/80 exp. time, 26mm f.length, ISO 100.

red

Objektiv



V pátek 10. března hostilo Letecké muzeum Metoděje Vlacha v Mladé Boleslavi vyhlášení nejlepších sportovců v jednotlivých leteckých kategoriích. Osobností leteckého sportu za uplynulý rok se stal letecký akrobat Martin Šonka. Zasloužil se o to především získáním stříbrné medaile na mistrovství Evropy v klasické akrobacii a vítězstvím při mistrovství Evropy v akrobatickém freestyle. **Vyhlášen byl i nejlepší sportovec Letecké amatérské asociace, tím se stal pilot ultralehkých letadel a náš zaměstnanec, Vedoucí oddělení LPS Brno, Ivo Lengál – mistr světa z roku 2016.**

red, foto airZone. TV



I tento rok se v měsíci únoru v pražské Lucerně konal již XXVI. Reprezentační letecký ples, který slouží nejen jako kulturní akce pro veřejnost, ale pravidelně se na něm setkávají i zástupci české letecké obce. Generálním partnerem se opět stalo Řízení letového provozu ČR. K hudbě i poslechu hrál orchestr Karla Vlacha, zpívala Anna Slováčková, o předtančení se postarala Taneční škola Plamínek a nechybělo vystoupení leteckých modelářů a slosování o ceny. Ples pořádala společnost Aviatik, s. r. o. a Svaz letců ve spolupráci s Velitelstvím vzdušných sil AČR, Leteckou amatérskou asociací a Aeroklubem České republiky.

text nwt, foto Aviatik, s. r. o.

Projekt s účastí ŘLP ČR oceněn Evropskou komisí

POWERED BY
SESAR
JOINT UNDERTAKING



U příležitosti světové konference a výstavy ATM v Madridu byly předány ceny „Single European Sky Awards 2017“, které jsou každoročně udělovány zástupci Evropské komise. V letošním roce se o toto prestižní ocenění ucházelo na 36 různých projektů předložených více jak 90 organizacemi z pětatřiceti zemí.

Evropská komisařka pro dopravu, paní Violeta Bulcová, předávala osobně všechna ocenění jednotlivým zástupcům pěti vítězných projektů. **Jako první si cenu v kategorii „Inovace a technologie“ převzali zástupci projektu „Augmented Approaches to Land (AAL)“.** Dva roky trvajícího demonstračního projektu se pod vedením NetJets Europe a Honeywell účastnilo celkem 15 organizací včetně státního podniku ŘLP ČR.

Projekt AAL úspěšně prokázal na řadě demonstračních letů funkčnost různých pokročilých postupů přiblížení pro velká i menší letiště za použití následujících technologií: Curved Required Navigation Performance (RNP) legs; Ground-Based Augmentation Systems (GBAS); Satellite-Based Augmentation Systems (SBAS); Synthetic Vision Guidance System (SVGS) a Enhanced Flight Vision System (EFVS). Ověření těchto nových technologií a jejich možné nasazení může v blízké budoucnosti výrazně přispět k vyšší kapacitě a dosažitelnosti letišť, k omezení negativních dopadů na životní prostředí, k vyšší míře provozní bezpečnosti a v neposlední řadě také ke snižování nákladů uživatelů vzdušného prostoru. Projekt AAL byl v rámci programu SESAR 1 spolufinancován společným podnikem SESAR Joint Undertaking. Více informací o projektu včetně konkrétních výsledků je možné nalézt na webu www.aaldemo.eu.

text Lukáš Řezníček, ÚGŘ/ÚSMP/OSV, reznicek@ans.cz;

foto archiv WATM 2017



V letní sezoně bude mít Praha přímé spojení se 154 letišti

V neděli 26. března vstoupil na Letišti Václava Havla Praha v platnost nový letní letový řád. V nadcházející sezoně, která potrvá do 28. října 2017, své služby v rámci pravidelné přepravy nabídne 66 dopravců, jejichž letadla budou směřovat do 154 míst po celém světě. Na Letišti Václava Havla Praha budou létat dva nové dopravci a celkem bude Praha spojena s devíti novými destinacemi. Zároveň dochází u více než 20 stávajících tratí k navýšení počtu spojů.

České aerolinie zahájí v letní sezoně přímé pravidelné linky do **dánského Aarhusu, švédského Malmö, nebo do italské Verony**. Novou destinaci v letovém řádu dopravce bude také **islandská metropole Reykjavík**, kam se chystá létat i nízkonákladová společnost Wizzair. K novinkám se přidaly i **typicky prázdninové sezónní destinace ve Španělsku jako je Almería nebo ostrov Menorca**, které byly zařazeny do pravidelného provozu českého dopravce SmartWings.

Oproti loňské sezoně se díky dopravci Norwegian rozšíří i nabídka spojení do norských měst, **k primým linkám do Osla a Bergenu nově přibude přímé pravidelné spojení do Stavangeru**. Nabídku evropských destinací rozšíří také Ryanair se svou novou linkou do sicilského Trapani.

S dalšími novinkami se na Letišti Václava Havla Praha objeví dva noví dopravci. Od 8. května navýší britská letecká společnost Flybe počty letů do Londýna, a to na letiště Southend. Praha tak získá přímé spojení už s pátým londýnským letištěm, a to s frekvencí pětikrát týdně. Od 22. května pak do Prahy začne létat gruzínský dopravce Georgian Airlines, který bude dvakrát týdně zajišťovat přímé pravidelné spojení do svého domovského hlavního města Tbilisi.

Nejvíce linek leteckých dopravců bude během této sezony směřovat do Itálie (17 destinací), Velké Británie a Španělska (obě 14 destinací). Následují Francie, Rusko a Řecko s deseti destinacemi spojenými s Prahou přímou pravidelnou linkou.

Mezi nejoblíbenější destinace s nejvyšším počtem spojení z Letiště Václava Havla Praha budou stejně jako v minulém roce patřit Moskva (Šeremetěvo), Paříž (letiště Charles de Gaulle), Amsterdam, Frankfurt a Varšava.

TZ LVHP

Několik slov k hospodaření podniku v uplynulém roce

Každé první čtvrtletí je mezi ekonomy obdobím bilancování uplynulého roku. Finišuje se na sestavení roční účetní závěrky, která nám dává konečné informace o výsledcích předcházejícího období a nastává čas hodnocení, jaký ten uplynulý rok byl. **A opět můžeme konstatovat, že rok 2016 byl z pohledu hospodaření rokem velmi úspěšným a dosažený výsledek hospodaření patří mezi ty nejlepší v historii podniku. Zároveň se podařilo naplnit cíle Výkonnostního plánu pro druhý rok druhého referenčního období v rámci celoevropského systému sledování výkonnosti poskytovatelů LPS.** Podrobnější informace o hospodaření podniku v uplynulém roce uvádíme v následujících odstavcích.

Rok 2016 lze hodnotit z hlediska dosaženého výsledku hospodaření jako jeden z řady úspěšných v novodobé historii podniku, tedy od roku 1993, kdy vzniklo samostatné ŘLP ČR. **Hospodářský výsledek před zdaněním (jinými slovy hrubý zisk) dosáhl výše 479,6 mil. Kč, což znamená meziroční nárůst tohoto ukazatele o 17,7 procenta. Z hlavní činnosti, tedy z poskytování letových provozních služeb, byl vygenerován provozní hospodářský výsledek ve výši 462,0 mil. Kč.** Zbývající podmožinu hrubého zisku tvoří finanční výsledek hospodaření ve výši 17,6 mil. Kč. Zároveň je třeba konstatovat, že vynikající výsledek hospodaření je odrazem mimořádného, od vzniku ekonomické recese v roce 2008, dosud nevídaného nárůstu letového provozu. Tento pozitivní výsledek byl rovněž dosažen i příznivým vývojem ostatních výnosů podniku a v neposlední řadě i realizovanými nákladovými úsporami oproti schválenému ročnímu plánu.

Jak už bylo naznačeno, v oblasti poskytování letových navigačních služeb dosáhl objem letového provozu původních předpokladů. V případě traťové služby řízení byl zaznamenán významný meziroční růst o 8,1 procenta, v případě letištních služeb došlo po letech propadů a stagnace k rekordnímu meziročnímu nárůstu výkonů, a to o hodnotu 8,3 procenta. Přestože šlo o výjimečný vývoj, objem letového provozu na letištích je i po osmi letech na 86,5 procenta rekordního roku 2008.

Celkový objem výkonů traťového provozu vyjádřený ve výkonových jednotkách dosáhl v roce 2016 hodnoty 2 737,0 tis. přeletových jednotek. Stanovený plán traťových výkonů v přeletových jednotkách tak byl splněn na 103,8 procenta. Na dynamiku vývoje traťového provozu měly vliv rostoucí objemy nízkonákladových přepravců (Ryanair +38 procent, WizzAir +26 procent) nad naším územím. Dále příznivým faktorem je rozvoj dopravců z oblasti blízkého východu. U Turkish Airlines byl i přes nepříznivou vnitropolitickou situaci ve druhém pololetí zaznamenán růst o téměř tři procenta, čímž „šlape na paty“ dosud druhým Emirates. Příznivý vývoj byl zaznamenán i u Qatar Airways (+22 procent) a u Etihad (+7 procent). I u dopravců z ostatních teritorií byly zaznamenány tak příznivé hodnoty meziročního vývoje. Tuzemští dopravci se svými výkony z první desítky nejvýznamnějších uživatelů vzdušného prostoru vytrhali již v uplynulých letech.

V oblasti letištní a přiblížovací služby byl v roce 2016 zaznamenán již zmíněný rekordní nárůst výkonů o 8,3 procenta v přiblížovacích jednotkách. Celkový objem výkonů letištních a přiblížovacích služeb vyjádřený ve výkonových jednotkách dosáhl v roce 2016 hodnoty 83,3 tis. přiblížovacích jednotek. Hlavním faktorem tohoto vývoje bylo oživení vývoje u Aeroflotu (+14 procent). Rostoucí výkony byly zaznamenány u nízkonákladových dopravců, Ryanair (+11 procent), Norwegian (+8 procent) a EasyJet (+6 procent). Pozitivní vývoj zaznamenaly i výkony ČSA, které meziročně narostly o 6,3 procenta. Přestože ČSA i v roce 2016 byly nejvýznamnějším uživatelem letištních služeb, jejich podíl poklesl na 17,8 procenta v porovnání s téměř polovičním podílem v předkrizovém roce 2008. S ohledem na výše uvedené faktory byl plán letištních výkonů v přiblížovacích jednotkách plněn na 98,3 procenta.

Rok 2016 byl dalším, v pořadí již pátým rokem aplikace celoevropského systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb, jež přináší významné změny i v oblasti hospodaření mnohých poskytovatelů letových navigačních služeb. V rámci tohoto systému musí každý členský stát přispět k naplňování stanovených celoevropských cílů výkonnosti prostřednictvím Vnitrostátního plánu výkonnosti. Ten pak definuje konkrétní výkonnostní cíle pro jednotlivé oblasti na celé referenční období, nyní na druhé, tj. na roky 2015 až 2019. Klíčovým výkonnostním ukazatelem pro oblast nákladové efektivity bylo stanovení vnitrostátní jednotkové sazby pro traťovou službu řízení. Pro rok 2016 byla schválena a aplikována vnitrostátní jednotková sazba ve výši 1029 Kč (ve stálých cenách roku 2009). Její výše zachovává současný sestupný trend vývoje jednotkové ceny a přispívá k naplňování celoevropských cílů v oblasti nákladové efektivity.

Jak už je konstatováno výše, výsledek hospodaření podniku za rok 2016 je jeden z nejlepších v novodobé historii podniku. Plánovaný hospodářský výsledek byl dosažen a překročen. Byly splněny veškeré ukazatele stanovené Výkonnostním plánem pro druhý rok druhé referenční periody. Zároveň byly splněny a překročeny ukazatele stanovené podniku zakladatelem pro rok 2016.

Účetní závěrka za rok 2016, jež byla auditována opět bez výhrad, bude dne 18. dubna 2017 projednána a přezkoumána Dozorčí radou podniku. Po schválení roční účetní závěrky zakladatelem bude čistý zisk ve výši 383,8 mil. Kč přidělen do fondů podniku. **Finanční situace podniku zůstává nadále příznivá a vytvořené zdroje dávají reálný předpoklad stabilního vývoje podniku v dalších letech referenčního období.**

DPERFIN

Udělování ocenění za celoživotní přínos pro české resp. čs. letectví, kosmonautiku a jeho propagaci za 2016

Dne 13. března 2017 se v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky při mimořádném zasedání Podvýboru pro inovace, letectví a kosmonautiku Hospodářského výboru uskutečnilo již deváté slavnostní oceňování osobností českého letectví a kosmonautiky. Oceňování jsou jednotlivci či kolektivy, kteří profesně přispěli k hospodárnému a zejména bezpečnému rozvoji letectví a kosmonautiky České republiky. Zpravidla se jedná o konstruktéry letadel, piloty, pedagogy, vědecké i provozní pracovníky či kolektivy a týmy, přičemž na ocenění skutečně mohou „dosáhnout“ pouze ti nejlepší z nejlepších.

Prvním krokem, aby se jednotlivci či kolektivy vůbec mohli dostat na seznam oceňovaných, je předložení návrhu kandidáta jedním z členů Rady pro výběr a oceňování osobností českého letectví a kosmonautiky, včetně jeho řádného zdůvodnění. Rada následně posoudí návrh s přihlédnutím k celoživotnímu přínosu kandidáta v oblasti civilního letectví a při získání dostatečného počtu hlasů je kandidát zařazen do seznamu osobností. Vzhledem k tomu, že se posuzuje celá škála činností v oblasti civilního letectví, je výběr poměrně náročný a složitý a není výjimkou, že kandidáti jsou na seznamu osobností i několik let, než dojde k jejich kýženému ocenění. **Není ale překvapením, že za-**



městnanci státního podniku Řízení letového provozu České republiky se řadí pravidelně mezi favority při návrzích na ocenění, přičemž mezi již dříve oceněné zástupce našeho podniku se v pondělí 13. března zařadil i Ing. Ladislav Regent, který převzal ocenění Osobnost českého letectví za rok 2016 za celoživotní vynikající práci ve svém oboru a záchranu života spolupracovníce. Tímto mu srdečně gratulujeme. Náměstek ministra dopravy Mgr. Kamil Rudolecký, odpovědný mimo jiné i za oblast civilního letectví, který se rovněž účastnil tohoto slavnostního aktu předávání ocenění, dlouhodobě profesionalitu pracovníků Řízení letového provozu České republiky oceňuje. Mezi další oceněné patřil Ing. Jaromír Štolc, bývalý ředitel OCL MDČR, a to za dlouholetou a obětavou práci při vedení Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR, náš legendární pilot Ing. Václav Vašek, plk. v. v. za mimořádné a vynikající pilotní umění a za vysokou profesionalitu při obhajování zájmů vojenského i civilního letectví nebo třeba český akrobatický a bývalý bojový pilot Vzdušných sil AČR Ing. Martin Šonka za účinnou propagaci čs. letectví v zahraničí.

text red, Jaromír Štolc, foto archiv PILK

V Madridu proběhl 5. ročník World ATM Congress 2017

Ve dnech 7.–9. března proběhl 5. ročník World ATM Congress 2017. Veletrh, který je zastrešovaný organizací CANSO ve spolupráci s ATCA, se konal, tak jako předchozí ročníky, v Madridu. Jedná se o největší veletrh v oblasti ATM, který kombinuje prvky výstavy a konference. I pro náš podnik je WATMC nejvýznamnější mezinárodní akcí, která nabízí ideální příležitost k upevňování vztahů se současnými obchodními partnery, navazování nových kontaktů a zároveň nám také dává možnost dozvědět se více o novinkách a trendech v odvětví ATM. Na letošním kulatém ročníku se sešlo rekordních 7575 návštěvníků a 230 organizací z více než 130 zemí, což potvrdilo, že se jedná o klíčové setkání většiny aktérů našeho odvětví. Hlavním tématem konference se stal způsob, jak nejlépe vytvořit správné podmínky s cílem usnadnit požadované změny vyplývající z nových technologií, nových součástí vzdušného prostoru jako jsou drony, zvyšující se konkurence a tlak na zlepšení výkonu. Na fotografii níže je tým Letecké školy, který zajišťoval hladký průběh v místě expozice.



V Madridu jsme reprezentovali podnik prostřednictvím vystavovatelské expozice a na rozdíl od roku 2016, kdy jsme vystupovali pod značkou ANS CR, jsme letos propagovali značku CANI (Czech Air Navigation Institute). Naším cílem byla kromě prezentace Letecké školy a poskytovaných služeb i komunikace značky a nového loga



CANI, a to jak samotným designem stánku v barvách Letecké školy, tak i pomocí doprovodných reklamních předmětů. Kromě expozice jsme se do propagace CANI zapojili také v rámci edukativní zóny, kde Petr Stiborek (viz fotografie vlevo) prezentoval vzdělávací projekt ve spolupráci s ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile se sídlem ve Francii), a to ATM Managerial Development Training. Tento program nabízí zkušeným řidičím letového provozu a servisnímu personálu ATM systémů další profesní rozvoj. Cílem sedmimodulového programu je vychovat novou generaci středního managementu. Připravenou čelit nadcháze-

jícím výzvám na poli ATM. Každý úspěšný absolvent bude oceněn certifikátem APC (Advanced Professional Certificate), který vydává ENAC. Program, který je naplánován na 18 měsíců a který se bude konat převážně v Praze, s výjimkou 4. modulu ve Francii, by měl být odstartován letos v říjnu. Více informací najdete na <http://www.cani.cz/courses/atm-managerial-development-training/atm-managerial-development-training/>.

Na našem výstavním stánku probíhala po dobu veletrhu celá řada obchodních jednání. Za zmínku určitě stojí setkání s partnerem jednoho z nejvýznamnějších projektů CANI, společnosti BHANSA, jehož cílem je výcvik nové generace řídicích letového provozu. Ten umožní Bosně a Hercegovině převzít odpovědnost za poskytování letových navigačních služeb také ve svém horním vzdušném prostoru. Celý projekt, na kterém se podílí několik zahraničních subjektů, zastřešuje a koordinuje CANI. Na fotografii vpravo je generální ředitel Slovenia Control Franc Zeljko Županec a generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas při podpisu partnerské smlouvy o spolupráci pro projekt výcviku v Bosně a Hercegovině.

text Petra Sýkorová, ÚGR/ÚLŠO/OMO;
foto Róbert Tomka, DPLR/SMLNS/OPLNS



Víte, co mají spol

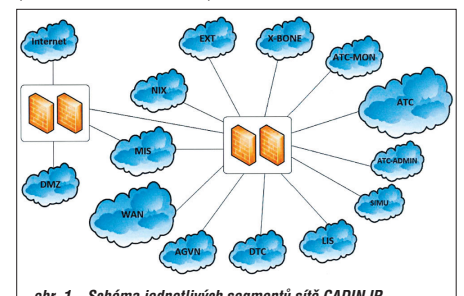
Datové sítě patří mezi systémy, které nejsou navenek (alespoň pro koncové uživatele) vůbec vidět a je to svým způsobem i jejich cílem. Jejich existenci si totiž v praxi uživatelé většinou uvědomí pouze v případě, že něco nefunguje tak, jak by mělo. Cílem tohoto článku je tedy seznámit čtenáře Stribu se základními principy přenosu dat a některými zkratkami, se kterými se v této oblasti mohou v našem podniku setkat.

Základním a na první pohled velmi jednoduchým úkolem datových sítí je přenést data z místa A do místa B. V současné době naprostá většina datových přenosů mezi ATM systémy ŘLP probíhá na základě IP (Internet Protocol) protokolu, jehož principem je paketový přenos. Tento protokol je dnes celosvětovým standardem a můžete se s ním setkat doslova na každém kroku. Proto se i v tomto článku soustředíme pouze na oblast IP sítí, přestože součástí přenosové infrastruktury ŘLP jsou i další důležité systémy a protokoly.

Paketový přenos pak znamená, že v data síti putují rozdělená do menších bloků dat (tzv. paketů). Kromě vlastních přenášených dat obsahuje každý z těchto paketů i další informace důležité pro jeho cestu v síti, např. identifikaci odesílatele a příjemce dat, tzv. IP adresu. Tyto údaje používají jednotlivé uzlové body sítě k tomu, aby si paket postupně předávaly a zajistily jeho doručení správnému adresátovi. Dalším základním a důležitým principem každé dobře navržené IP sítě je to, že pro přenos dat z bodu A do bodu B lze využít více různých cest. Výběr té optimální zajišťují směrovací protokoly na základě různých parametrů. Jedním z nich je logicky snaha o doručení co nejkratší cestou, resp. v co nejkratším čase. Směrování ale může ovlivnit např. i aktuální vytížení přenosových kapacit sítě, případně výpadek některého z uzlů či datového spoje mezi dvojicí sousedních uzlů sítě.

CADIN IP

Tolik tedy z úplně základní velmi zjednodušené teorie a pojďme se podívat, jak jsou datové sítě konkrétně řešeny v praxi RLP. **Začneme od sítě, jejíž provoz si zajišťujeme kompletně vlastními silami a která je označena zkratkou CADIN IP (Czech Aeronautical Data Interchange Network).** Tato síť byla uvedena do provozu v roce 1999 v rámci stejnojmenného projektu a stejný název je použit i pro jedno z oddělení sekce ATMS, které má provoz této sítě na starosti. Tato síť má relativně standardní topologii, ve které je použit následující základní princip záložních cest pro přenášaná data. Koncové systémy (servery a pracovní stanice ATM systémů) jsou připojeny dvěma nezávislými cestami do dvou různých, tzv. přístupových uzlů sítě a každý z přístupových uzlů sítě je připojen dvěma nezávislými cestami na dva různé uzly v páteřní části sítě. Tímto způsobem je zajištěna odolnost proti výpadkům jednotlivých částí sítě, zamezení tzv. SPOF (Single Point of Failure).



obr. 1 – Schéma jednotlivých segmentů sítě CADIN IP

Síť CADIN IP se pak pro zajištění spolehlivosti a zejména bezpečnosti provozu interně dělí ještě do mnoha dílčí fyzických i logických podsítí, tzv. segmentů

ečného zkratky CADIN, IP Connect, X-Bone a PENS?

(obr. 1). Každý z nich slouží jiné skupině uživatelů resp. systémů:

→ **ATC**, segment vyhrazený pro výměnu dat mezi ATM systémy přímo poskytujícími podporu pro řízení letového provozu;

→ **AGVN** (Air Ground Voice Network), segment určený pro potřeby G/G (ground/ground – telefonní) a A/G (air/ground – radiové) hlasové komunikace řídicích letového provozu;

→ **ATM NIX**, datový uzel sloužící pro bezpečné a efektivní propojení privátních IP datových sítí organizací civilního letectví působících na letišti Václava Havla Praha a AČR za účelem výměny dat pro podporu ATM (pozn. tento segment je analogie internetového NIX - Neutral Internet eXchange);

→ **EXT**, propojení s okolními ANSP a dalšími externími partnery;

→ **WAN** (Wide Area Network), segment sloužící pro připojení všech mimopražských lokalit (regionální letiště LKKV, LKMT, LKTB a radiolokační body PISEK a BUKOP);

→ **RRSN** (Record and Replay System), segment vytvořený pro účely záznamu hlasu, obrazu a CPDLC komunikace řídicích letového provozu;

→ **DTC** (Development and Testing Center), segment pro vývojovou platformu ŘLP;

→ **SIMU**, segment využitý pro provoz simulátorů ŘLP;

→ **LIS**, segment vyhrazený pro systémy ve správě střediska LIS;

→ **MIS**, segment pro kancelářské prostředí a provoz např. ekonomických a personálních podnikových systémů;

→ **DMZ**, segment oddělující privátní datovou síť CADIN IP od Internetu a zajišťující nutné spojení pro kancelářské systémy, ale také výsocy zabezpečený VPN přístup pro potřeby vzdáleného přístupu a servisní podpory ATM systémů.

IP Connect

Posuňme se geograficky výše na úroveň celé České republiky, na část sítě označenou WAN. **Zde se do hry kromě oddělení CADIN zapojují významnou měrou i externí poskytovatel datových služeb, konkrétně firma O2 Czech Republic. Na základě příslušné smlouvy nám tento dlouholetý a spolehlivý partner zajišťuje datové spojení mezi jednotlivými lokalitami ŘLP pod obchodním názvem služby IP Connect.** Řešení je zde principiálně obdobné, jako v případě výše popsané lokální sítě CADIN, jednotlivé lokality (tj. primárně IATCC, LKKV, LKTB a LKMT) jsou připojeny dvěma nezávislými trasami do páteřní sítě operátora (obr. 2). Dále je rovněž zajištěno, aby datové toky z různých segmentů (primárně ATC, AGVN a MIS) putovaly nezávislými cestami a byly při přenosu dat sítí O2 striktně odděleny nejen od provozu ostatních zákazníků, ale i navzájem mezi sebou. S využitím služby IP Connect je řešen rovněž i přenos dat z radiolokačních bodů PISEK a BUKOP a z lokalit systému P3D WS.

X-Bone

Pokud se dále posuneme na mezinárodní úroveň, **za zmínku určitě stojí regionální IP datová síť zřízená a provozovaná členy uskupení FAB CE a známá pod názvem X-Bone (Cross-Border Network).** O této síti jsme na stránkách Strip před několika lety již psali, připomeňme

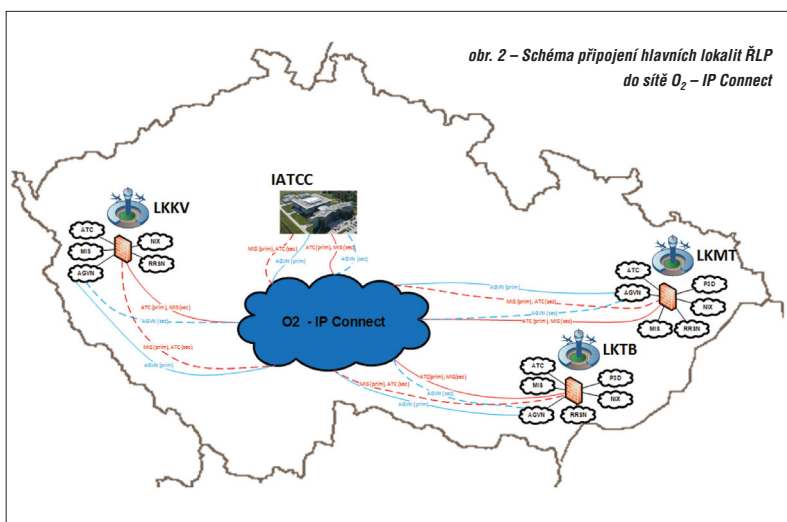
si tedy jen ve zkratce hlavní výhody řešení regionální výměny dat s využitím datové sítě oproti dříve používaným „bod – bod“ spojení. Pro spojení se všemi partnery v rámci X-Bone stačí každému ze členů sítě pouze dva aktivní datové prvky – uzly sítě. V případě partnerů mimo FAB CE (DFS/Německo a PANSO/Polsko) je nutné využít samostatnou dvojici uzlů pro každého z nich. Z pohledu datových spojů stací v případě sítě X-Bone každému z členů dvě různá navzájem nezávislá datová spojení k dalším dvěma partnerům. Zatímco si tedy v X-Bone ŘLP vystačí se dvěma mezinárodními spoji (1x Slovensko a 1x Rakousko) na pět partnerů, tak pro další dva partnery mimo FAB CE potřebujeme pro zajištění srovnatelné spolehlivosti a redundance čtyři další mezinárodní spojení (2x Německo a 2x Polsko).

PENS

Na té úplně globální celoevropské úrovni je pak **pro účely výměny dat mezi jednotlivými ANSP k dispozici síť PENS (pan-European network service).** Tato síť vznikla díky spolupráci Eurocontrolu a ANSP v Evropě za účelem naplnit stávající a budoucí požadavky na mezinárodní komunikační datovou síť. Stávajícím poskytovatelem služby PENS je společnost SITA. Podobně jako v případě sítě X-Bone je i PENS založen na efektivním sdílení infrastruktury, což zároveň snižuje náklady oproti původnímu fragmentovanému řešení. Současné využití ze strany ANSP je v oblastech výměny radarových dat, koordinačních zpráv OLDI (On-Line Data Exchange) protokolem FMTP (Flight Message Transfer Protocol) a zpráv v rámci celosvětové sítě AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network), resp. AMHS (Aeronautical Message Handling System).

V případě Eurocontrolu je síť PENS využívána na poskytování služeb tzv. NM (Network Manager). Účel této služby je více zřejmý z původního názvu CFMU (Central Flow Management Unit). Pro centrální řízení a regulaci toku letového provozu na Evropou potřebuje NM centrálně shromažďovat údaje o letovém provozu (tzn. o letových plánech). A následně zase distribuovat jednotlivým ANSP informaci o předpokládané hustotě letového provozu v jednotlivých oblastech vzdušného prostoru.

Bez sítě PENS by NM muselo



obr. 2 – Schéma připojení hlavních lokalit ŘLP do sítě O₂ – IP Connect

zřídit dvě nezávislé (z důvodu zajištění dostatečné spolehlivosti) datové linky ke každému z ANSP v Evropě. Podobně i každá dvojice ANSP by si pro účely vzájemné výměny výše uvedených dat musela mezi sebou rovněž zřídit extra datové propojení. Síť PENS toto řeší obdobným způsobem, jaký byl již popsán v předchozích odstavcích – každý z uživatelů sítě PENS je připojen dvěma nezávislými cestami do páteřní části sítě, což umožní výměnu dat libovolné dvojici uživatelů. Zároveň je zajištěno, že jednotlivé typy dat pro účely různých skupin aplikací/uživatelů, jsou při přenosu dat v síti odděleny (obr. 3).

Možnosti sítě PENS se dále do budoucna rozšiřují následujícími aktivitami a projekty:

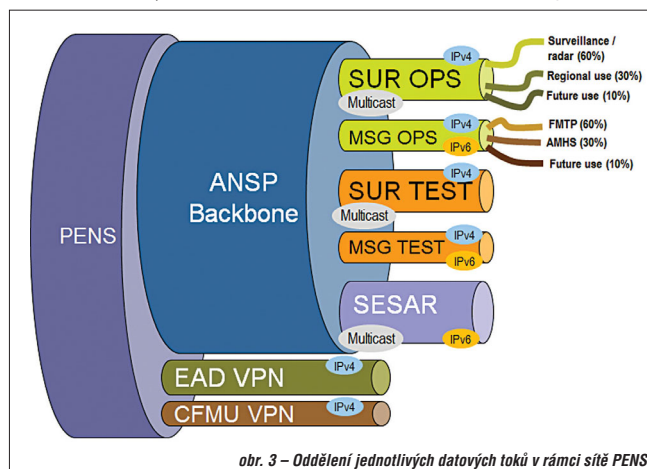
→ propojení se sítěmi operátorů ARINC a SITA (tzn. dostupnost služby datalink přes infrastrukturu PENS);

→ propojení s uživateli v Americe a Kanadě v rámci projektu NANU (North Atlantic Network Upgrade);

→ projekt NewPENS, který představuje zejména aktuálně probíhající veřejná zakázka na nového poskytovatele této služby pro období následujících 10 let s cílem zvýšení dostupnosti služby až na úroveň 99,999 % s využitím dvou nezávislých páteřních sítí, navýšení přenosových kapacit, rozšíření funkcí sítě souvisejících s bezpečností, atd.

Michal Chvojka,

DPRO/ATMS/LTS/S-LTS, chvojka@ans.cz



obr. 3 – Oddělení jednotlivých datových toků v rámci sítě PENS



Výcvik přežití v extrémních podmínkách aneb Co tě nezabije...

V roce 1972 se v Andách zřítíl dvumotorový Fokker 27. Pátrání po zmizelém letadle bylo zastaveno tři týdny po nehodě a obnoveno až po 72 dnech. Ze 45 osob na palubě se záchrany nakonec dočkalo 16 lidí. V nadmořské výšce 3600 metrů přežili navzdory drsným klimatickým podmínkám.

Členové posádek procházejí v pravidelných ročních intervalech nácvikem nouzového opuštění kabiny letadla a teoretickou přípravou základních pravidel přežití v různých podnebných pásmech. Přežití v zimních podmínkách lze v praxi simulovat jen s obtížemi. Proto se v polovině února tým instruktorů Czech Aviation Training Centre (CATC), Českých Aerolinií (ČSA) a Travel Service (TVS) rozhodl vyměnit vytopenou učebnu za drsnou přírodu Krušných hor, aby simuloval činnost nutnou pro přežití po přistání v nehostinné zimní oblasti.

Výcvik se podařilo realizovat díky dlouhodobé spolupráci CATC s 24. základnou dopravního letectva v Praze-Kbelích. Chata Eduard nedaleko Jáchymova představuje ideální základnu pro teoretickou přípravu. Objekt sloužící výhradně potřebám Armády ČR poskytuje technické zázemí potřebné pro úvodní instruktáž účastníků.

Den první: voda a led

Z odpolední přednášky mi utkvěly fotografie omrzlin a detailní postup záchrany života. Hypotermie neboli podchlazení nastává při snížení tělesné teploty pod 35° C. Na vlastní kůži brzy poznám příznaky mírného podchlazení, kdy tělesná teplota poklesne na hodnotu 36–34°C.

V pozdních večerních hodinách se přesouváme do prostoru výcviku. Vodní plocha s názvem „Horký rybník“ je lahůdkou pro milovníky kontrastů.

Led je natolik silný, že marně hledáme vhodný prostor pro nácvik. Úkolu se ujímá armádní instruktor a s těžkým batohem na zádech skáče tak dlouho, dokud se pod ním led neprolomí. Za okamžik vidíme jen hlavu nad vodou, zbytek vojáka je pod hladinou. Kéž bych teď mohl napsat, že po krátké instruktáži, jak se chovat na zamrzlé vodní ploše, jsme si dali horkou kávu z termosky a šli zpátky do chaty.

Realita je jiná. Sundávám si teplou zimní bundu a boty. Oblečený do trička, mikiny a zimních kalhot si vážu kolem pasu záchranné lano a bosý vstupuji na zamrzlou plochu. Opatrně se přesouvám do místa, kde před chvílí kolega „připravil“ pracovní prostor. Posledních několik metrů se plazím, abych rozložil váhu svého těla. A pak přichází okamžik, který (promiňte mi ten výraz) jedna z kolegyní komentovala slovy: „dvacet minut hnusu, ale zážitek na celý život.“ Moje tělo mizí v ledové vodě, cítím ledové jehly bodající úplně všude. Instruktor mi klade jednoduché otázky, odpovídám, a přitom vnímám svůj zrychlený tep. Zazní pokyn k opuštění prostoru. Dostat se zpátky na led není jednoduché. Po několika pokusech se mi to podaří. Opět se plazím po ledové ploše, kolegové mi pomáhají zdolat vysoký břeh. Držím se instrukcí a v mokré oblečení se válím ve sněhu. Účel světí prostředky a většina vlhkosti se vsakuje do sněhové pokrývky. Přichází další fáze. Svlékám mokré oblečení, ručně ho ždímám a znovu oblékám na promrzlé tělo. Obtížně se mi podaří nasoukat se do bot a prakticky už nezvládám zavázat si tkaničky. Prsty na ruku mám tak zmrzlé, že v nich ztrácím cit. Oblékám suchou bundu, ale není mi to moc platné. Tady většinou příběh končí, figuranti nastupují do vyhřátého auta a převlékají se do suchého. My jsme ale na armádním výcviku, takže akce pokračuje dál. Dostáváme rozkaz přesunout se na chatu. Každý sám. Bez asistence. V mokré oblečení, uprostřed lesa. Běžím co nejrychleji, zapadám do hlubokých závějů a při stoupání do kopce těžko popadám dech. Necítím nohy. Voda mi natékala do bot a každý krok vytváří podivuhodnou směsici zvuků. Patnáctiminutový přesun mi připadal jako věčnost a vyhřátá chata je pro mě oáza uprostřed pustiny. Zbývá vysušit boty a oblečení, vypít pořádný hrnek horkého čaje a čekat, co přinese příští ráno.

Den druhý: červi, oheň a sníh

Přežití v extrémních podmínkách neznamená, že si objednáte pizzu s colou. Zapomeňte na komfort a vžijte se do situace, kdy každá trocha energie rozhodne o tom, zda se vůbec vrátíte domů. Nebudu chodit dlouho kolem horké kaše. Na stole se objevila krabička s živými červy. Bylo jich víc než nás dohromady. Už chápete? Jednu část tedy zkrátím a prozradím, co bylo pak.

Absolvovali jsme krátkou prezentaci na téma pravidel přesunu v horách: věděli jste, že přežití závisí z 20 % na kvalitě oblečení a z 80 % na tom, zda umíte oblečení správně využít?

Další zásadou k přežití je vybavení. Instruktor potvrzuje moji domněnku, že „ká-pé-zetka“, neboli krabička poslední záchrany, rozhodně nepředstavuje přežitek moderní doby. Dozvídáme se, co všechno by měla obsahovat, anebo jak jednoduše lze dámský tampón využít k rozdělání ohně. Zkousím zapálit troud, ale vůbec se mi to nedaří. Teorie zněla tak jednoduše. Původně jsme dostali pouze jednu zápalku, ale když i ostatní marně bojují, instruktor rezignuje a výjimečně každému dovolí sáhnout do krabičky a vzít si sirek několik.

Navzdory slunečnému počasí odcházíme odpoledne hluboko do lesa. S sebou neseme vybavení pro stavbu sněhového úkrytu. Vstup do něj musí být výše, než vnitřní „podlaha“, jinak dovnitř proudí studený vzduch. S dalšími dvěma kolegy se střídáme a přibližně po čtyřech hodinách práce je hotový nouzový sněhový přístřešek, který se až do rána stane naším domovem. Vybavení zimním spacákem (také ho běžně vozíte v zapsaném zavazadle?), karimatkou a nafasovaným padákem (izolace není nikdy dost) zkoušíme, jaké to je, přespát v horách, a ještě pod kupou sněhu. Výsledek? Teplota uvnitř je dostatečná k přežití. Zejména pokud si „přitápíte“ třeba jen jedinou svíčkou. A pamatujte: základem je suché oblečení. Vlhká tkanina totiž funguje jako chladič a tělo připravuje o drahocennou teplotu.

Den třetí: záchrana z Plzně

Ti, kdo přežili noc v horách (uklidním vás, byli to všichni), si vlastními silami vyrábějí sněžnice pro přesun v hlubokém sněhu. Hned se poznalo, kdo byl obdarován manuální zručností a kdo se stěží dokáže poprat se svěřeným úkolem. Pokud předpokládáte, že patříte do první skupiny, zklamu vás. Moje sněžnice vypadala zoufale, stejně tak i fungovala, ale světe div se, zvládl jsem se na ní dostat až do cíle.

Blíží se finále boje o přežití. Instruktoři vybírají vhodný terén pro přistání vrtulníku. Připravujeme signalizační prostředky – trojnožky z nařezaného dřeva, které jsou vyplněny klestím a hadry s napaštěným olejem. Musíme být připraveni k jejich okamžitému zažehnutí v momentu, kdy uslyšíme blížící se vrtulník. Posádka stroje W3A Sokol, která působí pro leteckou záchrannou službu na letišti Plzeň-Líně, dostává vizuální signál a po krátkém přeletu zahajuje sestup. Akci sledujeme z několika desítek metrů a v myšlenkách děkujeme kolegům z Armády ČR za skvěle připravený program a možnost sáhnout si na dno vlastních sil. Posádky letadel se v rámci svého výcviku v CATC mohou těšit na nové praktické informace testované samotnými instruktory. Šťastné přistání kdekoliv!

Richard Kubelka, CATC, kubelka@catc.cz

