

ROČNÍK XVIII ČÍSLO 183 KVĚTEN

STRIP 2017

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PRŮMYSLU ČR, S. P.



Pracovní výročí

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

Robert Schmelz, Supervizor na TS II, DPRO/ATMS/LTS/CADIN	15 let
Martin Štěpánek, Technický dohled II, DPRO/ATMS/NAVCOM	15 let
Roman Weber, Metodický pracovník LNS, DPLR/SMLNS/OPLNS	15 let
Martin Přinesdom, Administrátor SIMU, ÚGŘ/ÚLŠO/OSS	15 let

Radim Šerý,
Administrátor SIMU,
ÚGŘ/ÚLŠO/OSS

Petr Dušák, Specialista LIS NOF, DPRO/LIS/NOF	20 let
Pavel Pokorný, Řídící odbavovací plochy, DPRO/SPLS/SMC	20 let
Josef Poustka, Řídící odbavovací plochy, DPRO/SPLS/SMC	20 let
Magdaléna Veverková, Správce rehabilitačního centra, DRSL/SCL/TPS	25 let
Eva Sovová, Specialista LIS NOF, DPRO/LIS/NOF	25 let

Otakar Liška, Ing.,
Metodický pracovník LNS,
DPLR/SMLNS/ORLNS

**Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!**

Z důvodu odchodu do starobního důchodu skončili svůj pracovní poměr u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Jiří Štěpánek (k 31. 3. 2017), Instruktor simulátoru, Oddělení simulátor E2000	40 let
Jana Mašková, JUDr., (k 30. 4. 2017), Vedoucí oddělení právního, Oddělení právní	40 let
Jménem celého podniku redakce všem těmto zaměstnancům děkuje a přeje hodně zdraví a duševní pohody!	

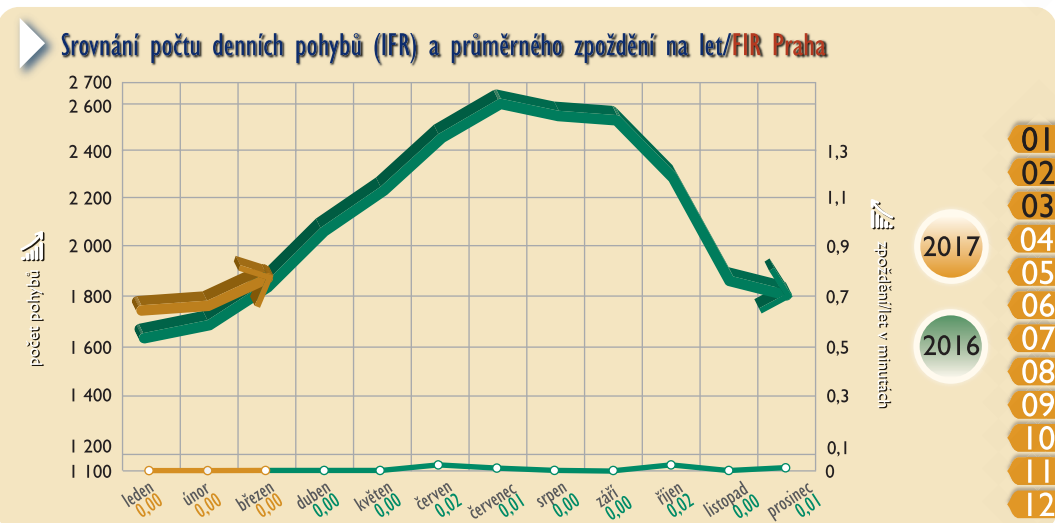
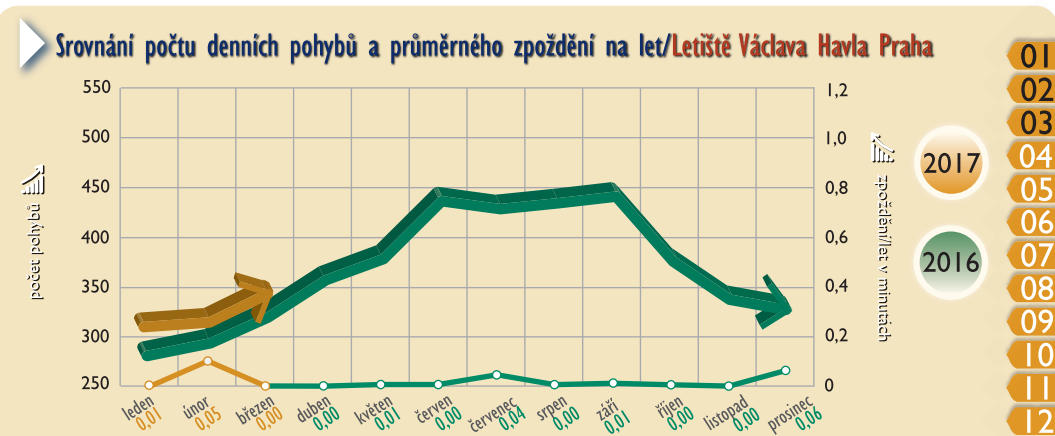
ELDP 2016 k vyzvednutí

Ve mzdové účtárně jsou k dispozici Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2016. Jeden stejnopis předkládáme zaměstnanci k podpisu a zakládáme do evidence, druhý je vydán zaměstnanci. Je proto nutné, abyste se nejspězději do 30. 6. 2017 dostavili k jeho podpisu a k převzetí kopie pro vaši potřebu. Zaměstnankyně mzdové účtárny vám budou k dispozici v pracovní dny od 7.30 do 11.00 hodin a od 12.30 do 14.00 hodin, popřípadě po předchozí telefonické dohodě s MÚ. Mzdová účtárna se nachází v objektu IATCC Jeneč, 2. n. p. dveře číslo 102 a 103.

DPERFIN/PAM

Statistiky provozu

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



březen 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích BŘEZEN 2016/2017

BRNO	
2016	2017
IFR 932	IFR 1 251
VFR 2 701	VFR 3 443
3 633	4 694
MLČ 1 237	MLČ 1 408
OSTRAVA	
2016	2017
IFR 483	IFR 620
VFR 732	VFR 1 209
1 215	1 829
MLČ 445	MLČ 885
KARLOVY VARY	
2016	2017
IFR 271	IFR 216
VFR 169	VFR 385
440	601
MLČ 160	MLČ 143

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 návky 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
10 090	10 782	6,9		393 (28. 3.)	437 (31. 3.)	36 (18. 3.)	38 (3. 3.)

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
57 355	58 486	1,9		2 068 (31. 3.)	2 223 (31. 3.)	161 (17. 3.)	163 (23. 3.)	0,00	0,00

Řídící je zvyklý nést svou kůži na trh a nedělat chyby

Zajímá vás, jak se budoucí řídící rozhodují, zda na oblast nebo na věž? A dá se odhalit talent pro řízení letového provozu na ACC nebo APP/TWR? V této druhé části rozhovoru se Zdeňkem Hermanem se to dozvíte stejně tak, jako jak to měl on sám, když nastupoval do kurzu. A víte, do jaké míry zasahuje Evropská Unie do výcviku řídících, co by podle Zdeňka Hermana měl mít a umět dobrý instruktor a jak on sám přistupuje ke studentům? Odpovědi na všechny otázky se dozvíte na následujících řádcích.

Vraťte se spolu ještě k vašim začátkům zde v ŘLP. Vy jste nastoupil jako oblasťní řídící letového provozu, služba na věži vás nelákala?

Skutečně nelákala, to je pravda. Ono to tak trochu souvisí i s tím, že většina mých kolegů řídících má zároveň k této práci i velké koníčky, a tím je létání. Jsou to piloti v různých aeroklubech nebo je baví letadla pozorovat, fotografovat, kdežto mně se toto úplně vyhnulo. Práce řídícího mě velmi baví, ale je to stále práce. Svůj volný čas věnuji odlišným aktivitám.

Jak si vlastně budoucí řídící vybírá, zda chce sloužit na oblasti nebo na věži?

Vzhledem k tomu, že jsem součástí týmu přítomného při výběrových řízeních na pozici řídícího letového provozu, máme možnost se uchazečů již v tomto raném stadiu ptát právě na jejich volbu mezi ACC a TWR. Zkušenosti ukazují, že v některých případech rozhoduje právě ten koníček, tedy to, že je baví létání a mnohdy ho i provozují a rádi by letadla při práci viděli naživo. Při službě na oblasti uvidí na monitoru pouze tečky. Je ale spousta kandidátů, kterým nezáleží na tom, kde budou sloužit, láká je hlavně ta samotná profese řídícího letového provozu.

U mě osobně to byl trochu jiný příběh. Tím, že jsem se k podniku dostal přes volnočasové hraní fotbalu s kamarády, kteří pracovali převážně na oblasti, přišlo mi přirozené jít pracovat také na oblast a přišli jsem o tom nepřemýšlel.

Dá se dopředu odhadnout, zdali někdo má vlohy spíše k řízení na APP/TWR a někdo zas na ACC?

Já sám jsem byl přítomen hned několika diskuzím na toto téma, kde se například řešilo to, jakými mechanismy zkusit odhadnout u uchazečů právě to, na co se ptáte, nejlépe již na začátku samotného výcviku. Nesouvisí to jen s kvalifikací pro ACC, APP nebo TWR, ale také se stanovištěm, kde by měli práci řídícího vykonávat. Stává se nám totiž, že v průběhu výcviku neuspějí někteří žáci proto, že náročnost provozu zde v Praze je největší a ne každý to dokáže zvládnout. Kdyby se ale přihlásil jako řídící třeba na stanoviště s menší hustotou provozu, tak tam by mohl potenciálně uspět. A může se stát, že ve výcviku máme žáka, který neuspěje ani na takovém stanovišti, takže ve výsledku se musíme rozloučit hned se dvěma účastníky výcviku třeba jen proto, že nebylo vhodně vybrané stanoviště.

Těžko se to dá posoudit, zvlášť v našich podmínkách. Třeba v Německu, podle mých informací, se vybírá na jaké stanoviště bude uchazeč přidělen až po tom, co ukončí vstupní výcvik. Kdežto u nás už rovnou budoucí řídící nastupují výcvik s informací, kde posléze budou svou práci vykonávat, a to i místopisně, takže vědí i do jakého regionu a na jaké stanoviště půjdou.

Osobně netuším, jaká kritéria pro takové rozlišování v Německu používají, ale pokud bychom chtěli zavést stejný systém u nás, musel by se najít někdo, kdo by dokázal zodpovědně říct, kde je daná pozice složitější nebo jednodušší a kde musí pracovat řídící, kteří zvládnou i extrémní zátěž a jsou ti „talentovanější“ a naopak. Z mého pohledu si troufám říci, že stanovit něco takového je téměř nemožné.

Jak moc se liší výcvik pro budoucí řídící na věži a na oblasti?

Používají se všude úplně odlišné techniky řízení, jiné druhy rozstupů a postupy. Například pokud bychom cvičili žáka pouze na TWR, tedy bez APP (u nás je to vždy kombinace APP a TWR), jeho výcvik by trval rozhodně kratší dobu než na ACC. Nemyslím si, že by se vyloženě jednalo o menší náročnost, spíše jde o to, že objem požadovaných znalostí je menší. Pro práci na oblasti je výcvik trochu komplexnější. Zásadní rozdíl je asi v tom, zdali má daný člověk schopnost a předpoklady plánovat věci dlouho dopředu. Na oblasti je to nutnost, kdežto na APP/TWR není nutné vidět až tak daleko dopředu, tam je nutné využívat zase jiné schopnosti.

Pokud by se náš český řídící rozhodl pracovat v jiném evropském ŘLP, znamenalo by to pro něj problém?

V zásadě neznamenal a dokonce i celý systém v rámci Evropské Unie je nastaven tak, aby to zvládl. Proto se pravidla pro výcvik řídících letového provozu regulují, a proto probíhá výcvik všude podle stejných norem a pravidel. Pokud tedy úspěšně absolvujete vstupní výcvik například v Německu, platí vám průkaz řp-žáka ve všech zemích EU.

Něco jiného je ale místní výcvik, kde už se konkrétní jedinec vzdělává přímo na stanovišti, kde bude v budoucnu sloužit, tedy například na ACC Praha. Místní výcvik je pak u každého ŘLP jiný, proto pokud by český řídící odešel pracovat do jiné země EU, nemusel by začínat od začátku, ale musel by tam absolvovat právě místní výcvik, tedy musel by se naučit znát vzdušný prostor dané země a postupy, které tam používají.

Mohli bychom se od obecných odpovědí posunout opět k vám osobně. Kdy a proč jste začal vykonávat i další přidružené funkce jako například instruktor?

Úplně přesně vám to neřeknu, ale nějaký čas to už je, řádově kolem roku 1995 až 1997. Ještě dříve byla doba, kdy zacvičoval každý každého a vzhledem k provozu jsme si to mohli dovolit. Jenže pak začal provoz hodně růst a náročnost na jednotlivé provozní pozice se zvyšovala. Byla tak vytvořena doložka, která ustanovovala novou funkci provozního instruktora, což byl většinou zkušenější řídící letového provozu, který jako řp pracoval nejméně pět let a ten tak mohl řp-

žáky po ukončení výcviku na simulátoru v živém provozu zacvičovat. Na tuto pozici jsem byl vybrán, a s tím pak šly ruce i ostatní aktivity týkající se výcviku, které mě více méně hned od začátku začaly velmi bavit.

Tak to máte štěstí, ne každému se povede vykonávat takovou práci, která ho i baví a naplňuje. V souvislosti s tímto se vás musím zeptat i na ocenění, které jste převzal z rukou generálního ředitele na předvánočním setkání na Žofíně.

Takové ocenění mi samozřejmě potěšilo, pravdou je, že ani tak ne proto, že jsem to já, kdo byl oceněn, ale spíše pro co jsem byl oceněn.

Mimochodem stát s panem generálním ředitelem na pódiu bylo docela zábavné, s Honzou Klasem jsme totiž spolu kdysi skládali zkoušky na řídícího letového provozu ve stejný den. Potkali jsme se spolu poprvé v kurzu a také jsme spolu napoprvé neudělali ostrou zkoušku, napodruhé už ano.

Ráda bych se zastavila u nařízení EK v oblasti výcviku, o jehož implementaci do procesů ÚLŠO jste se zasloužil. O co se konkrétně jedná?

Už jsme se o tom tak trochu zmínili v otázce práce řídícího v jiné zemi EU. V rámci všech těchto zemí je výcvik regulován a snaží se, aby probíhal všude stejně nebo alespoň podobně. My výcvik obecně dělíme do tří částí, a to na Vstupní výcvik, který probíhá v rámci Letecké školy, druhá část je Místní výcvik probíhající již zde v Jenčí na konkrétním stanovišti s instruktory z provozu a z jednotlivých středisek a třetí část je Provozní výcvik. Po úspěšném absolvování těchto tří částí se pak dotyčný může stát řídícím letového provozu.

To, co dokáže Evropská Unie regulovat, je právě Vstupní výcvik, protože ten může, a měl by, být pro všechny totožný. V rámci obecného nařízení je tak stanoveno jaké předměty a nakolik dobře a do jaké hloubky je musí budoucí řídící znát. Po úspěšném absolvování Vstupního výcviku kandidáti dostanou od ÚCL průkaz, který se jmenuje „řp-žák“ s příslušnou doložkou, zdali jde o licenci pro ACC nebo APP či TWR. V tuto chvíli ještě nemůže řídit provoz, ale už se může vykákat jakousi základní licenci, potvrzením, že Vstupní výcvik už má za sebou.

Další dvě části výcviku jsou už regulované EU daleko méně, především ve smyslu stanovení počtu a specifikace jednotlivých částí, tedy jestli obsahují přechodovou fázi, předprovozní výcvik a další. Stanovuje také, které části jsou povinné a které nikoliv. Ale už nenastavuje, co přesně má obsahovat, např. dohody o využívání vzdušného prostoru s Armádou ČR, protože to už je, celkem logicky, v každé zemi rozdílné. Vráťme-li se ke vstupnímu výcviku, tak kromě toho, co musí

obsahovat, určuje nařízení EK i jednotlivé kvalifikace lidí, kteří v konkrétních fázích výcviku mohou působit. Například bývalý řídící letového provozu, který je sice zkušený, ale už není držitelem platné licence, se může podílet na vzdělávání v rámci vstupního výcviku ovšem už nikoliv v rámci výcviku místního.

Implementace takového nařízení do procesů ÚLŠO se stala poměrně velkým oříškem. Nutno podotknout, že ŘLP ČR bylo mezi prvními, ne-li úplně prvním, kdo s implementací začal – jako jediný jsme tenkrát nepožádali o roční odklad a rovnou se do toho pustili, což znamenalo předělání a zpracování veškeré nové dokumentace a plánů výcviku. Přišli mnoho času jsme na to neměli, ale zvládli jsme to díky skvělé partě kolegů, kteří spolu navzájem efektivně spolupracovali, a třeba i já jsem se od nich naučil spoustu nového. Díky tomu máme dneska schválený výcvik podle norem EU a dokonce tu už byla několikrát i Evropská agentura pro bezpečnost letectví EASA, která to oficiálně potvrdila.

Zdeňku, vy jste v kolektivu studentů velmi oblíbený, jaký by vlastně měl být dobrý instruktor?

Myslím, že určitá dávka talentu nebo vrozených schopností je nutná, zcela všechno se naučit nelze. Samozřejmě, že existuje spousta znalostí, které se člověk naučí časem v různých vzdělávacích kurzech, a spoustu toho pochytí také od kolegů. Co je ale podle mě nejdůležitější, je schopnost empatie, tedy schopnost vžít se do role studenta a představit si, jak se asi v daném momentě cítí, a tak k němu přistupovat. Nemyslet si o něm, že je hlupák, který neví, co po něm chcete a který se nechce vzdělávat. Nepamatuji si totiž, že bych kdy měl nějakého takového neochotného studenta, naopak, všichni, co sem přišli, se to naučit chtějí a zajímá je to. Ovšem každý má svou vlastní metodu, jak co pochopit a jak na co přijít. A být průvodcem v tomto momentě je podle mě asi nejdůležitější role každého instruktora. Techniky a postupy, ty se naučí každý, kdo do kurzu přijde, ale řídit letadla, navigovat je za použití právě těch technik a pochopit, jak je využívat, to je chvíle, kdy se láme chleba a tam začne být jasné, kdo má šanci uspět a kdo nikoliv.

Myslím, že ke konci našeho povídání možná dokážu odhadnout, co byste si po pracovní stránce přál do budoucna...

To je jednoduché, opravdu bych chtěl, abychom měli vyšší úspěšnost výcviku. Jsem si jist, že za tu dobu, co zde působím, jsme museli ukončit výcvik spoustě uchazečů, kteří mohli být dobrými řídícími letového provozu, ale z nějakého důvodu nejsou. Přál bych si proto, aby se nám toto podařilo do budoucna změnit a procento úspěšnosti výcviku alespoň o kousek zvýšit.

text nwt

Fotografie na titulní straně

Na květnové titulní straně našeho zpravodaje se opět skví jedna z fotografií přihlášených do minulého ročníku fotoamatérské soutěže zaměstnanců „3L“. K probouzejícímu se jaru totiž jako jeden ze symbolů neodmyslitelně patří pražský Petřín, z něhož právě tuto fotografii pořídil **Tomáš Tržický z ÚSMPO/OSV**. Mimochodem, věděli jste, že tento 327 metrů vysoký kopec v centru Prahy vystřídá v průběhu staletí několik názvů? Říkalo se mu také Hora, Kopec nebo Vrch sv. Vavřince, jemuž je zasvěcen kostel stojící na temeni Petřína. Kronikář Kosmas popisuje Petřín jako velmi skalnaté místo – pro velké množství skal (latinsky *petra*) se mu údajně začalo říkat právě Petřín.

Autor ke svému snímku dodává následující. Jen párkrát za rok si najdu čas se cíleně vydat za fotografováním. Podaří se to občas velmi brzy ráno. Petřín však na jaře nemohu vynechat. A právě zde vznikl předkládaný snímek, který jsem pořídil až po časném fotografování východu Slunce nad siluetami pražských věží. Z lehkého poklusu zpět k parkovišti mě vytrhl letný pohled vzhůru k obloze, kde jsem jen pár desítek metrů nad sebou spatřil neslyšně plout horkovzdušný balón. Rychle jsem vytáhl fotoaparát, našel vhodné zarámování záběru s pozadím věží Týnského chrámu a pořídil záběr. Svědků onoho ranního letu nebylo v petřínských svazích mnoho, ale co by to bylo za fotografování v centru města, aby se znenadání neobjevila skupinka fotografovajících turistů ze země vycházejícího Slunce. Uznějte, že to tematicky do sebe docela zapadá. Balón unášel vítr dál nad město a já ve spěchu pokračoval dál směrem k Jenči. Použitá technika: zrcadlovka Pentax K-5 s objektivem o ohniskové vzdálenosti 135 mm.

red

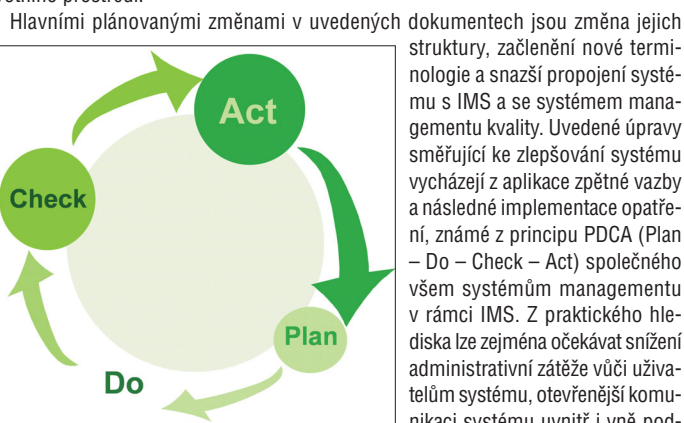
Implementace aktualizovaného vydání ISO 14001:2016 v ŘLP ČR, s. p.

Systém životního prostředí (Environmental Management System, EMS) dle normy ISO 14001 je v ŘLP ČR, s. p., implementován již od roku 2009 jako součást integrovaného systému managementu (IMS). V roce 2014 proběhla jeho úspěšná certifikace společně s certifikací systému managementu kvality. V březnu tohoto roku opět proběhl další externí audit, který ověřil funkčnost a stabilitu EMS.

V roce 2015 byla na mezinárodní úrovni vydána nová verze normy ISO 14001, nicméně český překlad této normy vyšel až v roce 2016. Nové vydání normy reaguje na měnící se environmentální podmínky, včetně jejich vnímání společnostmi tak, aby byly v rovnováze se sociálně-ekonomickými potřebami. Zároveň nová struktura normy umožňuje podniku lepší integraci se systémem managementu kvality, a to zejména díky výrazně větší kompatibilitě obou systémů, používání některých identických textů, společných obecných termínů a základních definic. V předchozím vydání normy ISO 14001 tyto skutečnosti nebyly zohledněny a v případě integrace systémů bylo vždy nutné hledat kompromisy mezi hledisky obou systémů, vedoucí ke sjednocenému přístupu.

Norma ISO 14001 obsahuje nově problematiku vztahu k obchodní strategii a obecnému managementu a mj. požadavek zvýšené potřeby jak interní komunikace podnikové vize, tak strategie vůči externím zainteresovaným stranám. V případě našeho podniku se jedná o komunikaci podnikových aktivit spojených se životním prostředím vůči partnerům, kterými jsou provozovatelé letadel, provozovatelé letišť Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary, orgány státní správy a široká veřejnost.

V průběhu roku 2017 budou s odkazem na nově vydanou normu ISO 14001 aktualizovány vnitropodnikové dokumenty související s problematikou ochrany životního prostředí – Příručka životního prostředí a Směrnice pro činnost v oblasti životního prostředí.



Hlavními plánovanými změnami v uvedených dokumentech jsou změna jejich struktury, začlenění nové terminologie a snazší propojení systému s IMS a se systémem managementu kvality. Uvedené úpravy směřují ke zlepšování systému vycházejí z aplikace zpětné vazby a následné implementace opatření, známé z principu PDCA (Plan – Do – Check – Act) společného všem systémům managementu v rámci IMS. Z praktického hlediska lze zejména očekávat snížení administrativní zátěže vůči uživateli systému, otevřenější komunikaci systému uvnitř i vně podniku a větší zaměření na výkonnost systému, tedy snazší aplikovatelnost a použitelnost v praxi.

text a grafika Kateřina Vojtková, ÚGR/ÚPB/OBK
vojtkova@ans.cz

Objektiv



V pondělí 10. dubna v odpoledních hodinách se konalo neformální setkání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., se zaměstnanci podniku nazvané „Káva s generálním ředitelem“. Konferenční sál se krátce před jednou hodinou zcela zaplnil a po krátkém uvítání přítomných zaměstnanců přistoupil nejvyšší představitel našeho podniku k první části programu setkání. V té informoval přítomné o tom, že vzhledem ke končícímu mandátu současného generálního ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) pana Franka Brennera byly na evropské úrovni zahájeny procesy, které povedou k výběru jeho nástupce od 1. ledna 2018 a potvrdil, že na základě nabídky od členů CANSO a s podporou orgánů státní správy České republiky nominaci a následnou kandidaturu na tuto pozici po vlastní úvaze přijal. Zdůraznil však, že nejvyšší prioritou a záměrem generálního ředitele zůstává další rozvoj našeho podniku a posilování jeho pozice na domácí i mezinárodní pozici. Dalším důležitým tématem se stal projekt Plánování a řízení rozvoje zaměstnanců, který byl poprvé představen na Grémiu generálního ředitele dne 29. 3. 2017. Jan Klas k tomuto tématu uvedl, že cílem tohoto projektu je nabídnout šanci pro manažerské talenty v podniku a dát tak příležitost všem, kteří mají vlastní návrhy, vize, strategie či nápady, aby je prezentovali před komisí a podíleli se tak na tvorbě fungujících a flexibilních konceptů konkrétního stupně řízení a uspořádání podniku. Ukončení přihlášek bylo 14. dubna, nyní probíhá jejich sumarizace, v polovině tohoto roku bychom se mohli dočkat prvních organizačních změn na úrovni top managementu a finalizace personálního obsazení by měla být dokončena na začátku roku 2018.

V druhé části setkání pak dostali zaměstnanci prostor pro své dotazy a náměty.

red

Databáze letišť pro rok 2017 k dispozici



Na konci měsíce března vyšlo nové aktuální vydání Databáze letišť 2017, jedná se o jubilejní dvacátý ročník. V tomto leteckém průvodci naleznete soubor aktuálních informací pro lety VFR Česká republika a Slovenská republika včetně leteckých map, a to Letecké navigační mapy VFR 1:500 000 ČR+SR a Letecké plánovací mapy VFR 1:1 000 000 ČR+SR (mapa spodního vzdušného prostoru) a dále Letecké mapy ICAO 1:500 000 ČR vydané Leteckou informační službou ŘLP ČR. Publikace obsahuje všechna letiště, UL plochy a heliporty ČR a SR, barevné mapky s leteckými informacemi, komunikační frekvence, detailní popis vzdušného prostoru, užitečné telefony a adresy, letové postupy, radiopostupy, letový plán, mezinárodní lety, meteo informace a jejich dekódování, východy a západy slunce, převody jednotek, tabulky, dekódování zkratk, JAR FCL – udržování kvalifikací. Kniha je svázaná kvalitní kroužkovou vazbou.

Databáze letišť pro rok 2017 jsou k dispozici ve skladu MTZ v podskladu papíru a drogerie (6296), nikoli ve skladu reklamních předmětů. Skladové číslo pro českou verzi je 905200000076, pro anglickou verzi 905200000077. Cena jednoho kusu výtisku je 473 Kč bez DPH.

red

Nový simulátor L 410 v CATC plně v provozu



Po dvouletých přípravách byl 31. března letošního roku slavnostně uveden do provozu **nový plně letový simulátor letounu českého výrobce Aircraft Industries L 410 UVP-E20**. Tento simulátor je instalován ve výcvikovém středisku Czech Aviation Training Centre (CATC) na letišti v Praze-Ruzyni a je jediný svého druhu na světě: umožňuje pilotům nacvičovat vybírání nevyčíslených poloh a řešení nestandardních situací, s nimiž se za letu mohou setkat. Takto náročný výcvik bylo na tomto typu letounu téměř nemožné provádět, anebo pouze ve velmi omezené míře. Simulace na trenažéru L 410 FFS je natolik věrná, že piloti budou do ostrého provozu mnohonásobně lépe připraveni. Zvýší se tak bezpečnost výcviku, ale i provozu samotného. Výcviky nových i stávajících pilotů s licenci na L 410 zajišťují v CATC zkušení instruktoři. Jejich vedoucím je capt. Jiří Pískatý, pilot L 410 vycvičený v Kunovicích, který v současné době navíc létá u ČSA

na strojích Airbus. Sekundují mu instruktoři Jiří Neubauer, Vladimír Flégr, Petr Jarocký a další. Potenciál po stránce obchodní je poměrně slušný – zájem o výcviky projevíli partneři z mnoha různých koutů světa, kde letouny L 410 pro 15–19 cestujících létají. CATC bude zajišťovat výcviky pro piloty z Indonésie, Nepálu a Jihoafrické republiky. Zájemci se hlásí také například z Grónska, jihoamerického kontinentu a dalších zemí.

Slavnostního *grand openingu* nejnovějšího přírůstku do flotily simulátorů se koncem března zúčastnila asi stovka hostů, včetně zástupců kanadského výrobce simulátorů CAE, kunovického podniku Aircraft Industries, ale také představitelů vedení Řízení letového provozu, s. p. Čestným hostem pak byl ministr dopravy České republiky pan Dan Ůok. Během slavnostního večera zazněly proslovy milých hostů, zúčastnění měli rovněž možnost prohlédnout si kokpit nového simulátoru. Jižní hala Hangáru B pak téměř hodinu rezonovala tóny skladeb Mozarta, Bizeta a Rossiniho v podání komorního orchestru L'Armonia Terrena. Sváteční atmosféru kromě vážné hudby dokonale doladily světelné efekty a bohatý banket. Při této příležitosti byla navíc zahájena výstava fotografií z expedice letce a popularizátora letectví Jiřího Pruší, která je v prostorách CATC k vidění do začátku června.

Přejme novému simulátoru mnoho výcvikových hodin a spokojených pilotů!

text Petra Biache/CATC; biache@catc.cz
foto Nada Murmaková, Jaromír Kainc



Úspěšný dubnový workshop k projektu MALORCA



Dne 12. 4. 2017 se v IATCC v Jenči uskutečnilo jednání „1st Stakeholder Workshop“ k projektu MALORCA, o kterém jsme informovali v předchozím čísle Stripu. Cílem dubnového workshopu byla prezentace dosavadních výsledků projektu a následná diskuze účastníků rozdělených do několika pracovních skupin – diskusní témata byla předem známá a bylo možno si vybrat celkem ze čtyř: kvalita audio signálu a přístup k datům; interakce uživatele s výstupy rozpoznávání hlasu, odchylky od frazeologie; vhodné způsoby validace konceptu; využití rozpoznávání hlasu, následující kroky. Nutno podotknout, že diskusním skupinám dodalo na významu nad očekávání početné a různorodé publikum, které reprezentovali odborníci z celkem 26 různých organizací. Velkou skupinu tvořili zástupci deseti poskytovatelů služeb řízení letového provozu, což ukazuje na obecný zájem o technologii rozpoznávání hlasu, resp. využití metody automatického strojového učení. Velkou poctou, především pro projektový tým, byla účast dvou zástupců ze SESAR Joint Undertaking (SJU), jež vykonává funkci hlavního hodnotitele tohoto projektu. Mezi účastníky se také objevili zástupci několika univerzit, Letiště Praha a průmyslu. Jednotlivé prezentace a výstupy z diskusních skupin je možné získat na stránkách projektu MALORCA (www.malorca-project.de).

Ráda bych poděkovala všem, kteří se workshopu zúčastnili nebo se na něm jakkoliv podíleli. Věřím, že workshop plánovaný na konec projektu (začátek příštího roku) ve Vídni bude mít nejméně tolik účastníků jako ten náš.

text Aneta Černá, DPLR/SRPI/OPM, foto nwt

Inspirovat

„Moc rád sním o létání. Vznášet se vzduchem, dívat se na svět seshora, cítit vítr ve své tváři a dotýkat se oblaků musí být něco úžasného.“

Oliver Neubert (*1961), německý autor knížek pro děti žijící ve Vancouveru

„Říká se, že cestující na letišti balí mozek do kufru ještě doma; vždycky jsou dezorientovaní, roztržití a najednou neschopní postarat se sami o sebe. „Letištní mozek“, to už je oficiální fenomén. Jedině tak se dá vysvětlit, proč se naprosto normální člověk najednou promění ve zcela neužitečného tvora, jakmile vkročí na terminál. Jako by se lidé v tu chvíli vzdávali jakékoli osobní odpovědnosti. Dokážou ztratit pas, letenku, kufr, manžela i rozum, to všechno ještě mezi odbavením a bránou.“

Imogen Edwards-Jonesová (*1968), britská spisovatelka a novinářka, proslula sérií Babylon založené na románu Hotel Babylon z roku 2004 ze zákulisí hotelového prostředí; z knihy Letiště Babylon

„Letci cítí určitou spřízněnost v pohledu na zemi, která jakoby ještě byla nespoutaná lidstvem. Chtějí ji vidět z tohoto dechberoucího pohledu a stále znovu se utvrzují v tom, že příroda stále existuje, žije si po svém, neohraničená a nespoutaná.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru Jonathan Livingston Racek z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře

„Nezáleží na tom, kolik hodin člověk nalétal s instruktorem, první samostatný let je něco úplně jiného. Člověk je naprosto nezávislý, ale zároveň nemůže spoléhat na cizí pomoc, leží na něm veškerá zodpovědnost a připadá si ve vzduchu sám a sám.“

Charles Augustus Lindbergh, ml., (1902–1974) známý také jako Lucky Lindy nebo Osamělý orel byl americký letec; v roce 1927 uskutečnil první sólový přelet Atlantského oceánu

„Létání ve formaci je hlavně o souhře a o důvěře. Pilot druhého letadla se při letu nekouká před sebe, ale na svého vedoucího. Musí mu věřit, že ho nenavede někam do stromů. A ten první zase musí věřit druhému, že ho neškrtně křídlem nebo vrtulí.“

Milan Mikulecký (*1974), český pilot, člen týmu Státní reprezentace v letecké akrobacii a zakladatel Historické letky Republiky Československé

připravila nwt

Historie přechodu na anglosaskou soustavu a QNH v ČR



V době, kdy jsem zahájil kariéru řídicího letového provozu, což bylo v roce 1965, se v tehdejší ČSSR používaly striktně jednotky SI a tlak pro nastavení výškoměru se používal QFE, takže letadla měla po přistání na výškoměru nulu. Tento systém spolu s jednotkami se používal v celém tzv. východním bloku. Bylo to v souladu s tím, co používali vojáci. Nám řídicím to však činilo nemalé potíže. Zvláště řídicí na ACC měli obtížnou koordinaci se sousedními stanovišti v SRN a Rakousku, kde se používaly pro vyjádření vertikální polohy letadla stopy. Naše letové hladiny v metrech neodpovídaly letovým hladinám ve stopách. Později na konci šedesátých let se met-

rové letové hladiny upravily tak, že některým hladinám bylo přidáno 50 m. Tím se koordinace mírně zlepšila. Posádky letadel ze států, kde se používaly stopy však měly stále problémy s převáděním metrů na stopy. Měly totiž výškoměry ve stopách. Problémy tak nebyly plně odstraněny. Na začátku sedmdesátých let s příchodem nových leteckých předpisů řady L se našel způsob, jak situaci změnit a obejít zákon, jenž stanovoval používání metrů. Podstata spočívala v tom, že letové hladiny (výškoměr je nastavený na tlak 1013,25 hPa) se nevyjadřují ve skutečné hodnotě, ale v tzv. symbolech, např. 7000 stop se udává jako 70. Této skutečnosti jsme proto využili a prohlásili, že letové hladiny se udávají v symbolech a nikoliv ve stopách. Tímto byl odstraněn problém na ACC, byl s vojenskými stanovišti jsme museli koordinovat v metrech, a tudíž jim hodnoty přepočítávat. Problém však byl v hladinách pod převodní výškou. Tam se totiž i nadále používaly metry, což ani tak nevadilo nám řídicím, ale především posádkám letadel. Byly totiž zvyklé ještě používat QNH, což je tlak na nadmořskou výšku letišť, a měly tak v nejkritičtější fázi letu o práci postarano. Jakákoliv chyba v převodu jednotek by měla fatální následky. To se týkalo i používání odlišného nastavení výškoměru. V polovině 80. let sílila kritika ze strany zahraničních provozovatelů a i od posádek ČSA byla požadována změna. Poslední kapkou byl let letecké společnosti ARIANA s letadlem DC10, které v důsledku chyby, resp. neuvědomění si skutečnosti, že se u nás používá při přiblížení QFE, létala nad Jižním městem v 90 metrech.

Na základě této skutečnosti bylo rozhodnuto tehdejší FMD zpracovat návrh na změnu systému. Byl ustanoven tým ve složení: ing. Gorgol, ing. Vrbata za FMD, p. Černohorský a p. Pizinger za RLP ČSSR a ing. Hodulák a p. Štěpán za SLI (nyní ÚCL), dále byli přizváni i zástupci provozovatelů. Prvním a zásadním problémem bylo přesvědčit pracovníky metrologického ústavu o nutnosti udělení výjimky ze soustavy SI pro civilní letectví. Zde měli pracovníci FMD neobyčejné štěstí, protože narazili na pracovníka, který byl plachtař, cítil se tak částečným odborníkem a udělení výjimky podpořil. To bylo zásadní rozhodnutí. Poté se rozběhly práce na samotných změnách, což zabralo značnou část času – musely se přepracovat předpisy, AIP, směrnice atd. Když se práce dostaly do své druhé poloviny, přišla informace z ICAO týkající se změny tříd vzdušného prostoru. Z tohoto důvodu se celý přechod na QNH a stopy zpozdil, protože tyto změny dostaly prioritu a nejprve se musela zajistit jejich implementace. Nakonec se vše podařilo vyřešit společně a od začátku 90. let se začala používat jako jednotka rychlosti letadel uzel, neboť až na malé výjimky byly v letadlech instalovány rychloměry v uzlech. Užívala se i jednotka km/hod. a rovněž i jednotka námořní míle a i zde bylo možné použít km. Pouze u krátkých vzdáleností jako je dohlednost se používají metry i nadále.

Přechod na jednotku uzel pro rychlost větru se uskutečnil asi o dva roky později, neboť proti byly aerokluby, ale i ty se nakonec podařilo přesvědčit. Zde bych chtěl představit, že do té doby používaná jednotka m/sec. s ničím nekorespondovala, neboť rychloměry letadel byly buď v km/hod. nebo v uzlech.

Ocenění si rozhodně zaslouží oddělení IOZLT a především jeho vedoucí ing. Hodulák, neboť při zpracovávání dokumentace pro AIP odvedli výbornou práci. Rovněž je třeba vydvihnout účast pracovníků LIS publikace, na jejichž bezchybné práci závisel celý bezproblémový přechod. Před zavedením změny se po celé republice pořádaly semináře s účastí ing. Vrbaty, J. Vlasáka, ing. Tykala a B. Štěpána především za účelem vysvětlení důvodů přechodu a zdůraznění přínosu pro bezpečnost létání. Vzpomínám si, že jeden pilot se mě snažil přesvědčit, že je lepší létat na QFE, protože vždycky ví, jak je vysoko a když má výšku rozhodnutí 60 m, že může jít ještě o 10 m níž. Vysvětlili jsme mu, že to je právě přínos přechodu na QNH, že jde-li ke stanovenému číslu a nejsou dané podmínky, dochází k nezdařenému přiblížení.

Malá historka vztahující se k seminářům. Ty nebyly nijak jednoduché a pro nás poměrně vyčerpávající. Když jsme se z jednoho takového semináře na Moravě vraceli domů v nočních hodinách, ptal jsem se jednoho kolegy, kdy mám z D1 odbočit k místu jeho bydliště. Rozespálý něco zamumlal a já se dál musel ptát, jak se jmenuje místo, kde bydlí. Odpověď zněla: „Počkej, já si vzpomenu.“ Nakonec si opravdu vzpomněl, ale chvíli to trvalo.

V závěru mi ještě dovolu, abych se věnoval upřesnění některých faktů. Pojednání o přechodu na anglosaskou soustavu by mohlo být chápáno jako snaha přiblížit se k západu, což by bylo mylné. Myslím, že důvody byly popsány dostatečně. Tím hlavním bylo sjednocení postupů a tedy zvýšení bezpečnosti. Pokud si někdo myslí, že soustava SI byl výmysl bývalých východních států, tak je na velkém omylu. Metrická soustava byla již před druhou válkou používána např. v Německu i Francii. K používání soustavy SI se zavázala většina států světa, včetně USA a Kanady. Na konci 70. a začátku 80. let minulého století ICAO prosazovalo zavedení jednotek SI a dokonce už stanovilo termíny pro zavedení. Nicméně díky tomu, že státy, výrobci letadel i provozovatelé nebrali tyto návrhy vážně, zatím k zavedení nedošlo. Není bez zajímavosti, že v ČR je samozřejmě povoleno používat i jednotky SI pro rychlost nebo větší vzdálenosti, ale je zřejmé, proč se v praxi nepoužívají – letadla jsou až na malé výjimky vybavena přístroji v anglosaské soustavě. Používané jednotky jsou uvedeny v AIP ČR.

Rád bych ještě upozornil na skutečnost, že jednotkou času je sekunda a nikoliv vteřina, ta se používá pro úhel. Když jsem chodil jako externista vyučovat na SPŠD dopravní předmět Řízení letového provozu, tak jsem žákům oznámil, že jednotka používaná pro teplotu – stupeň Celsia – je odchylka od soustavy SI, ale v letectví i v ČR je stanovena. Na dotaz, jaká jednotka mu v SI odpovídá, 90 % studentů odpovědělo chybě a uvedlo Fahrenheit. Kdo si to myslí rovněž, tak se mýlí. Je to Kelvin.

text a grafika Bohumil Štěpán, stepan.bohumil@seznam.cz

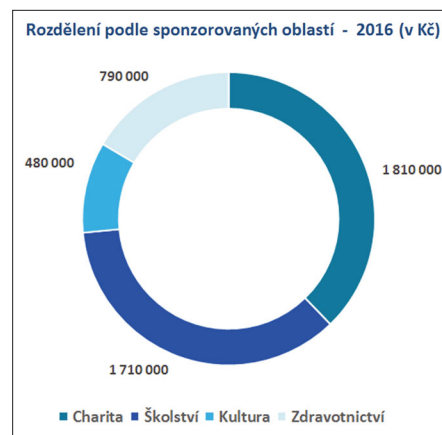
Sponzorské aktivity

V roce 2016 rozdělil podnik v rámci své sponzorské činnosti částku ve výši 4 790 000 Kč. Obdarováno bylo 61 žadatelů z celkem 105 obdržených žádostí a sponzorské řízení probíhalo opět ve třech kolech. Nejvíce podporovanými oblastmi byly charita a školství (viz graf níže). Charitativní oblast je zaměřena především na pomoc dětem a dospělým s fyzickým nebo mentálním handicapem, nejčastěji na zakoupení rehabilitačních pomůcek, speciálně upravených automobilů, na různé formy rehabilitací nebo na podporu tvořivých dílen. Dále do této oblasti náleží pomoc dětem z dětských domovů, vážně nemocným nebo starým lidem, kteří jsou odkázáni na pomoc zdravotního personálu v hospicích nebo v domácí péči a v neposlední řadě také podpora jednotek dobrovolných hasičů. V oblasti školství obvykle podporujeme mimoškolní aktivity dětí zaměřené na sport nebo přispíváme školám na zakoupení moderních didaktických pomůcek, které si ze svých běžných rozpočtů nemohou dovolit. V oblasti charity jsme v loňském roce podpořili Nadaci Charty 77, Nadaci Dětský mozek, Nadaci Leontinka, Vítejte...o.p.s., společnost Autistik, Na dlaních, z. s., Centrum Orion, z. s., Sdružení dobrovolných hasičů Čim, Jednotku dobrovolných hasičů Obce Kuklík a další.

V oblasti školství jsme podpořili dětské oddíly Klubu sportovního tenisu Karlovy Vary, TJ Sokola Červený Újezd, Red Dragons Hořovice, Českého lva – Union Beroun, z. s., nebo Sportovního klubu MINERS Kladno. Na zakoupení didaktických pomůcek jsme přispěli Základní škole Charlotty Garrigue Masarykové v Lánech, Základní škole Mendelova, Základní škole v Chýni, Fakultní základní škole PedF UK „U studánky“ a dalším.

V oblasti kultury jsme již tradičně podpořili projekt Národního divadla, vzdělávací projekt Pražské komorní filharmonie nebo Nadační fond Festival komorní hudby.

Poslední podporovanou oblastí je zdravotnictví, kde jsme v roce 2016 podpořili Nemocnici na Františku, Všeobecnou fakultní nemocnici v Praze, Kliniku diabetologie pražského IKEM, Oddělení dětské neurologie Thomayerovy nemocnici v Praze, Fakultní nemocnici Královské Vinohrady nebo Nemocnici v Novém Městě na Moravě.



A jak spoluprací s RLP ČR, s. p., vnímají naši sponzorští partneři?

Mgr. Bohumil Kettner, ředitel školy

„Naše Fakultní základní škola PedF UK obdržela od RLP ČR, s. p., v roce 2016 významný finanční dar ve výši 100 000 Kč, který jsme využili na vybavení naší školy moderními učebními pomůckami – zakoupení interaktivních a didaktických pomůcek.“

Tento finanční dar umožnil 628 dětem naší školy

ŘLP ČR, s. p., v roce 2016 aneb komu jsme loni pomohli

a školky využívat pomůcky, které bychom jinak z poskytnutého rozpočtu neměli šanci dětem poskytnout. Podařilo se nám tak zakoupit moderní pomůcky a umožnit tím našim dětem efektivnější a zajímavější výuku.“

David Pospíšil, Národní divadlo

„Řízení letového provozu České republiky jakožto partner/donátor Národního divadla představuje významnou podporu umělecké činnosti uměleckých souborů baletu, činohry, opery a Laterny magiky. Tento výjimečný vzájemný vztah, který trvá již více jak 10 let, se projevuje při tvorbě dramaturgického plánu uměleckých souborů ND, především pak při realizaci jejich mimořádných uměleckých projektů.

ŘLP ČR je tak jedním z dalších základních kamenů Národního divadla. Více jak desetiletá úzká vzájemná spolupráce dvou zcela odlišných institucí je příkladem reálného propojení světa businessu a světa umění, které tak navazuje na tradice a i podstatu vzniku Národního divadla.“

Prof. MUDr. František Saudek, DrSc., Přednosta Kliniky diabetologie Centra diabetologie, Vedoucí laboratoře Langerhansových ostrůvků Centra experimentální medicíny IKEM

„Výzkum v Laboratoři Langerhansových ostrůvků je převážně financován výzkumnými granty, jejichž výše a dostupnost do značné míry limitují další rozvoj. V posledních třech letech se projekt „Kolagenáza pro izolaci Langerhansových ostrůvků“ rozhodl podporovat státní podnik Řízení letového provozu ČR. Protože výzkum transplantačních metod nevede přímo ke vzniku nového komerčního léku, ale spíše biologické metody, není podporován farmaceutickými firmami. Za těchto okolností je tato nezištná podpora významná nejen svým finančním, ale také morálním přínosem. Ukazuje, že společnost se o osudy diabetických pacientů zajímá, a to aniž by hleděla na svůj bezprostřední prospěch. IKEM se řadí k předním světovým centrům, jež se zabývají transplantační léčbou diabetu. Podíl na tom má rovněž Řízení letového provozu. Společnou vizí obou pracovišť je poskytování účinných a bezpečných metod založených na sofistikované přesnosti, spolehlivosti a odpovědnosti, ať již v oblasti zdravotnictví či letecké dopravy.“

Marek Uhlíř, ředitel Cesty domů

„Cesta domů poskytuje odbornou péči umírajícím dospělým i dětem a jejich blízkým, kteří o ně pečují. Zároveň se snaží přispívat ke společenským a legislativním změnám, které umožní zlepšení péče o umírající lidi v naší zemi. Oceňujeme společensky odpovědný přístup Řízení letového provozu České republiky. Také díky této spolupráci se nám daří plnit lidem na konci života přání zemřít doma mezi svými blízkými – tam, kde to mají rádi a cítí se bezpečně. Řízení letového provozu přispělo na nákup automobilu pro zdravotníky Cesty domů, kteří denně dojíždějí do domácností našich pacientů.“

Tomáš Vyhnálek, ředitel oddělení fundraisingu Člověka v tísní

„Přesně před dvěma lety postihlo Nepál katastrofální zemětřesení. A díky ŘLP jsme mohli na místě pomoci těm nejpotřebnějším. Před 14 dny jsem se Šimonem na místě natočil poděkování pro vás a já se k němu taky připojuji. Moc díky za to, že když je nejhůř a ve světě je zemětřesení, tsunami, nebo nějaký další průšvih, můžeme se na vás obrátit a ta spolupráce pak někde na místě zachraňuje životy.“

Ludmila Bursa Havránková, ÚSMP/VV, havrankova@ans.cz



Při nepálském zemětřesení v dubnu 2015 dosáhly otřesy síly 7,8 stupně a měly za následek téměř 9000 mrtvých a 22 000 zraněných lidí. Státisíce lidí se ocitly bez domova. Následovala okamžitá humanitární pomoc, do které se zapojil i ČvT. Na pomoc obětem zemětřesení vyhlásil ČvT veřejnou sbírku SOS Nepál, díky které se podařilo vybrat celkem 33 300 000 Kč. Člověk v tísní poskytoval například materiál na stavbu provizorních obydlí a základní potřeby lidem v nejpostiženějších oblastech Nepálu.

Videopoděkování Šimona Pánka, ředitele Člověka v tísní, z Nepálu, určené přímo pro ŘLP ČR, s. p., naleznete zde: <https://www.youtube.com/watch?v=j2vFjnmPI0s>.

foto Petr Pospíchal



ŘLP ČR, s. p., přispěl také organizaci Cesta domů na koupi automobilu. Na fotografii je vedoucí sestra Pavel Klimeš.

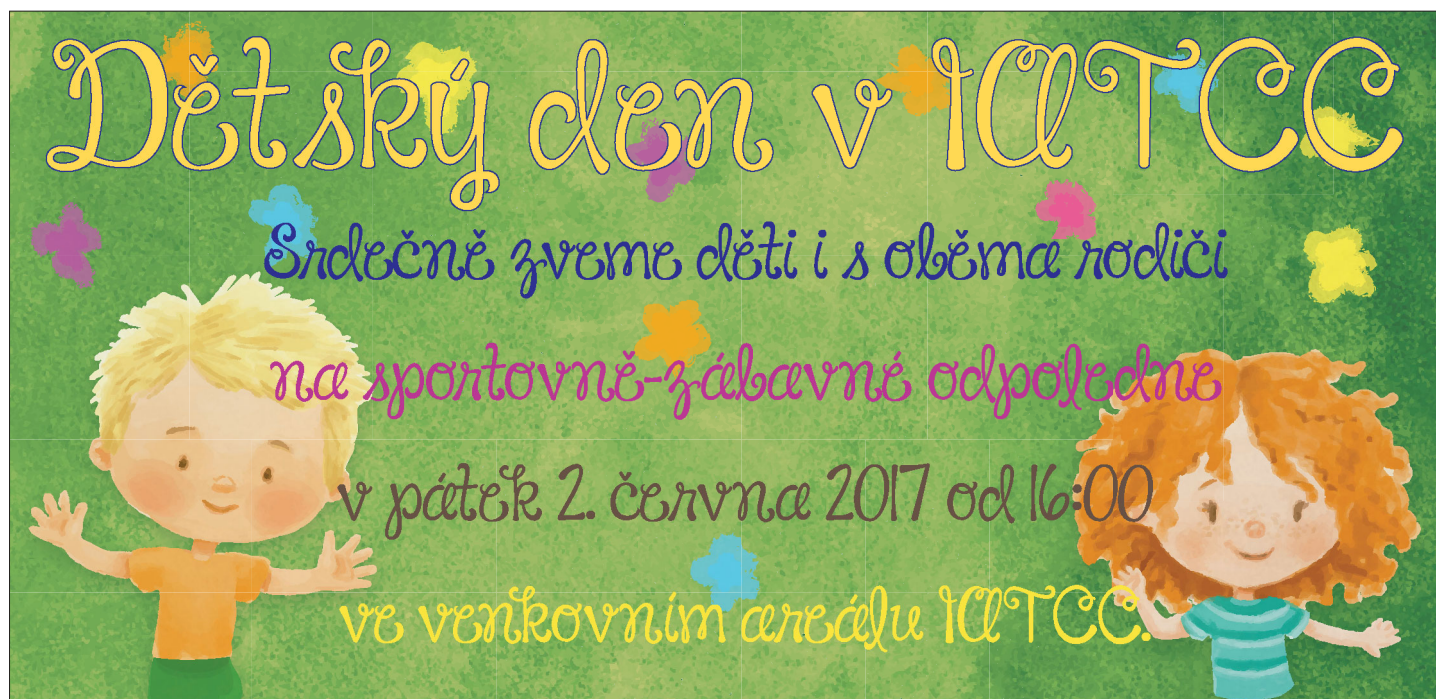
foto Linda Tichotová

Mezinárodní safety kurzy v Praze

Na přelomu dubna a května tohoto roku se uskutečnil v CATC mezinárodní dvou-týdenní kurs „Aircraft Accident Investigation“, kterého se zúčastnilo 19 odborníků z Itálie, Kosova, Malajsie, USA, Černé Hory, Rakouska, Izraele, České republiky, Maďarska, Portugalska, Keni, Dánska a Nizozemí. Tyto kurzy jsou organizovány od roku 2001 organizací Southern California Safety Institute (SCSI) v součinnosti s Ministerstvem dopravy a výcvikovým střediskem – dříve ČSA a nyní s CATC. Kromě tohoto kurzu se návazně uskuteční ještě kurzy *Flight Safety Officer*, *Operation Risk Management* a *Unmanned Aircraft Systems*. O tom, že tyto kurzy mají ve světě velkou prestiž, svědčí skutečnost, že až doposud navštívilo Prahu za tímto účelem přes 700 expertů doslova ze všech částí světa. Špičkoví instruktoři a ideální podmínky vytvořené CATC patří k základním faktorům úspěchu. **text Ing. Ladislav Mika, MD**

foto Petra Biache/CATC





KKC 2017 – Bavorské radovánky s chutí stříbra

Rok se (opět) s rokem sešel a půvabná šéfredaktorka měsíčníku, který právě držíte v rukou, ode mě očekává další referát opěvující sportovní talent českých řídicích letového provozu – já bych jí samozřejmě nerad zklamal (zvlášť když v tomto případě nemusím, výjimečně, realitu lakovat narůžovo), proto s chutí do toho!

Naši západní kolegové dodrželi svoje loňské slovo a pozvali nás k účasti na jubilejním dvacátém ročníku svého turnaje v halovém fotbale, kterému říkají KKC Cup. Jak jsme byli poučeni, tento byl zrozen v polovině devadesátých let v Bavorsku, proto se logicky oslava jeho letošních kulatin odehrávala právě zde (konkrétně tedy v městečku Freising, které se nachází nedaleko mnichovské letiště Franze Josefa). Cesta do místa konání probíhala bez závad, firemní vozidlo šlapalo jako hodinky, pitný režim byl všemi náležitě dodržován, zkrátka paráda. Horší to pak bylo v předvečer turnaje, kdy se někteří naši účastníci příliš zapovídali na uvítací party se svými přeshraničními kolegy a nestihli tak nepsanou týmovou večerku. Kapitánka týmu však moudře rozhodla, že případné potrestání rebelů bude odvislé až od (ne)úspěchu v turnaji samotném – motivace klíčových hráčů se tedy ještě zvýšila.

Turnajový formát byl jednoduchý – dvanáct týmů rozděleno do dvou skupin, z každé postupují dva nejlepší týmy do semifinále, dále už klasické play-off. Turnaj byl jednodenní, zápasy trvaly jen devět minut hrubého času, nebylo tedy času nazbyt. Rozhodli jsme se proplout základní částí hracího dne jako nůž máslem, to se nám (pochopitelně) podařilo podle stanoveného plánu. Za zmínku stojí snad jen džentlmenská remíza s druhým neněmeckým týmem (Vídň), kdy na hřišti vládla dívčí krása nad tou fotbalovou, na každé straně se totiž s kulatým nesmyslem lopotily též dvě dívky (u nás to byla již zmíněná kapitánka Věrka a hostující posila z Memmingenu čili Magda). Jediná herní aktivita, která nám v zápasech základní skupiny činila problémy, bylo zahrávání rozehrávek z autu – toto bylo nutné činit rukama stylem „kutululů“. V přestávce před vyřazovací částí jsme tedy toto trénovali na chodbách haly a výsledky se dostavily!

Ovšem zpět k samotnému průběhu turnaje – ve skupině jsme skončili druzí, náš semifinálový soupeř z Lipska nás trochu podcenil a po slepených gólech dua Přísný/Husa byla cesta do finále volná. Zde se možná trochu projevila naše vrozená skromnost spojená s respektem vůči našemu finálovému soupeři, domácímu týmu Mnichova – poslední zápas turnaje jsme jedna nula prohráli a celkově tak skončili na báječném stříbrném stupínku. Jestli se mezi čtenáři vyskytuje nějaký nevěřící Tomáš, může se tento přijít podívat k nám na řídicí sál, kde máme trofej za druhé místo vystavenou na čestném místě – je moc hezká!

Mám-li hledat příčiny našeho úspěchu, nemohu nezmínit bojovný kolektivní výkon bez ohledu na příslušnost k barvám oblastním, vězně-přiblížovacím či informačním, byli jsme zkrátka vzornými reprezentanty našeho řlpáckého národního týmu. Taktéž naše kapitánka Věrka opět demonstrovala svůj um v práci s lidmi, rozhodně by jí slušela nějaká drobná manažerská pozice v rámci nedávno oznámené reorganizace (tedy pokud by o takovou měla sama zájem, toto není předem konzultovaná placená reklama). Neusínáme však na vavřínech, bereme naše umístění jako závazek do budoucna, již příští týden začínáme s přípravou na KKC 2018 v Braunschweigu... nebo možná až týden přespříští, přinejhorším.

Jakub Vilhelm, APP/TWR LKPR
vilhelm@ans.cz

