

ROČNÍK XVIII ČÍSLO 184 ČERVEN

STRIP 2017

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



Pracovní výročí

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

Jan Kubíček, Ing.,
Metodický pracovník LNS,
DPLR/SRPI/OPM **15 let**

Aleš Mitana,
Technický dohled II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **15 let**

Petr Stauch,
Supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/NAVCOM **15 let**

Petr Pajdlhauser,
Specialista LIS NOF – VS,
DPRO/LIS/NOF **20 let**

Ivan Pavlik, Bc.,
Specialista LIS NOF – VS,
DPRO/LIS/NOF **20 let**

Otto Černovický,
Vedoucí řlp I,
DRSL/SLRL/LKTB-LPS **25 let**

Miloslav Koflák,
Vedoucí řlp II – Watch supervizor,
DPRO/SPLS/APP/TWR **25 let**

Pavla Koflaková,
Kontrolor traťové přípravy II,
DPRO/SPLS/ARO **25 let**

Pavel Sláma,
Instruktor na stanovištích II,
DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**

Milena Kuthanová,
sekretářka,
DPRO/ATMS/S **25 let**

Zora Kottová,
Ekonom II,
DPERFIN/SFIN/UC **25 let**

**Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!**

Z důvodu odchodu do starobního důchodu skončil k 31. květnu 2017 svůj pracovní poměr u ŘLP ČR, s. p., **Ing. Vítězslav Chromík**, Ekonom specialista na Oddělení controllingu DPERFIN/SFIN na LKMT. **Ke stejnému datu končí** svůj pracovní poměr u ŘLP ČR, s. p., také náměstek sekce centrální logistiky **Ing. Zdeněk Prejsek**.
Jménem celého podniku redakce všem těmto zaměstnancům děkuje a přeje hodně zdraví a duševní pohody!

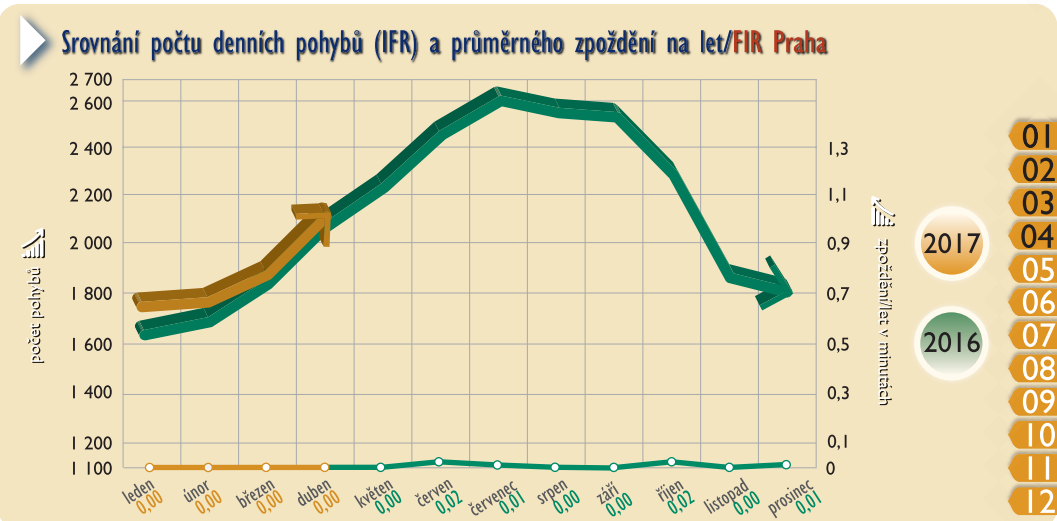
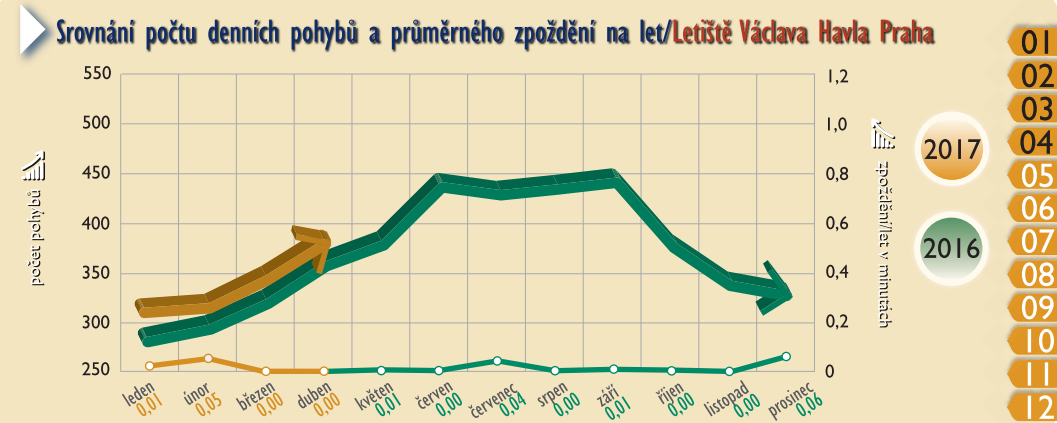
Květinový den 2017

Stejně jako v minulém roce i letos se konal další ročník veřejné sbírky Ligy proti rakovině známý pod názvem Český den proti rakovině nebo také „květinový den“ zaměřený na nádorová onemocnění hlavy (vyjma mozku) a krku (nádory ORL).

Účelem sbírky je získání finančních prostředků na nádorovou prevenci, zlepšení kvality života onkologických pacientů, podpora onkologického výzkumu a vybavení onkologických pracovišť. Chtěla bych všem, kteří si ve středu 10. května zakoupili kytičku měsíčku lékařského s modrou stužkou moc poděkovat. **Díky vám letos ŘLP odeslalo na účet sbírky 9707 Kč!**
Hana Masopustová/DPERFIN/SFIN/CO

Statistiky provozu

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



duben 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích DUBEN 2016/2017

BRNO	
2016	2017
IFR 826	IFR 1170
VFR 3 022	VFR 2 851
3 848	4 021
MLČ 1 018	MLČ 1 022
OSTRAVA	
2016	2017
IFR 498	IFR 446
VFR 1 441	VFR 657
1 939	1 103
MLČ 805	MLČ 315
KARLOVY VARY	
2016	2017
IFR 240	IFR 356
VFR 497	VFR 426
737	782
MLČ 225	MLČ 251

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 návzik postupů IFR přiblížení.

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017
10 848	11 560	16/17 6,6	424 (8. 4.)	471 (28. 4.)	38 (15. 4.)	38 (23. 4.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017	2016	2017
61 766	63 807	16/17 3,3	2 254 (29. 4.)	2 313 (28. 4.)	166 (29. 4.)	182 (7. 4.)	0,00	0,00

Poznávat nová místa a snažit se je malovat je dobrodružství

Možná zrovna vy míváte čas od času obraz umístěný v pokladně naší budovy v Jenči a netušíte, že jeho autorem je jeden z našich kolegů Petr Dušák, specialista LIS NOF. Velmi skromný a vnímavý člověk, který tvrdí, že malovat umí každý a jen to v sobě musí objevit. Při pohledu na některé jeho obrazy o tom však silně pochybuji, jejich barevnost a kontrastní pojetí je dechberoucí. Prolistujte si letošní výroční zprávu nebo se zajděte podívat do odpočinkové místnosti kolegů z LIS NOF, kde Petr Dušák vždy vystavuje své nejnovější dílo. Inspirativní zážitek si odnesete každopádně.

Petre, v poslední době je o vaši osobu nebývale velký zájem, především díky vašim obrazům ve výroční zprávě. Navíc nyní ve Stripu vychází s vámi i rozhovor. Jak to nesete?

Musím přiznat, že mě to mírně znervózňuje. Jsem spíše introvertní povahy a nejsem rozhodně zvyklý být středem pozornosti. Je to pro mě trochu svazující. **Tomu rozumím. Na druhou stranu si říkám, že je hezké, že můžeme našim kolegům v podniku ukázat, že se dá krásně skloubit umění a práce v technickém prostředí...**

Ano, to je i jeden z aspektů vámi zmiňovaného zájmu, který mě těší. Přeci jen každý z nás, ač třeba pracujeme ve stejném oddělení, je jiný a má individuální zájmy a náplň svého volného času. Třeba se najdou i další mí kolegové, kteří se také věnují umění, ale zatím neměli příležitost to s námi sdílet. Myslím, že každého z nás do jisté míry obohatí, když se dozví, čím se jeho kolega zabývá ve volném čase.

Prozradíte, jak jste se k malířství vůbec dostal?

To je poměrně zajímavá historie, rozhodně to nebylo nijak plánované, spíš naopak. V roce 1988 jsem se rozhodl emigrovat a dostal jsem se do Spojených států amerických. Přesněji, původně byl můj cíl Německo, protože jsem uměl jejich řeč a částečně jsem pracoval jako průvodce pro německé turisty. Ale bohužel v té době již tento náš soused z ekonomických důvodů zastavoval přijímání nových občanů, a proto jsem se dostal až do USA. Znamenalo to pro mě obrovskou životní změnu a také velký obrat v přemýšlení a životních hodnotách, dalo by se říci, že vznikl jakýsi přetlak, který bylo nutné vnitřně zpracovat. V té době jsem pracoval u geodetické firmy a jednou jsme s kolegou byli vysláni zaměřovat potrubí a zakreslit ho do plánů. A já jsem o přestávce namaloval toho mého kolegu, jak tam stojí se zápisníkem a jemu se to kupodivu natolik líbilo, že mě o obrázek poprosil s tím, že si ho vezme domů. A shodou okolností jeho sestra vedla malířské kurzy, na které mě pozvala. Začal jsem tedy díky ní malovat a vzdělávat se v technikách kreslení daleko intenzivněji a po mém návratu domů po třech letech jsem nastoupil do kurzů i k českým malířům. **To je dost netradiční příběh, myslíte, že je to náhoda nebo osud?**

Těžko říci, svádí to spíše k souhře náhod a příznivých okolností, ale mám již zkušenost, že se později vždycky ukáže pravý opak. Tedy že to bylo spíše řízení osudu a že jsem po té své cestě měl přesně tam doputovat.

Jaké to tehdy bylo, najednou se ocitnout za velkou louží?

Především jiné. Mé představy o Americe

byly zcela odlišné od reality, navíc jsem se dostal do malého státu Vermont ležícího na severovýchodě USA při hranicích s Kanadou, kde je krásná příroda a malebná krajina, zejména na podzim, a sem se stěhují bohatí Američané, kteří už mají dostatečně vyděláno a užívají si zde především zimní radovánky.

Zpočátku to tedy pro mě vypadalo blbě, ale nakonec se mi podařilo najít práci u zeměměřičské společnosti, tam jsem působil dva roky, potom následovalo stěhování do opět úplně odlišné oblasti – na jih do Texasu, konkrétně do obrovského města Houston. Tam jsem ale v zeměměřičství pokračoval, což znamenalo být v naprosté většině pracovní doby venku na polích, loukách nebo v lesích.

To mi zní jako báječná inspirace pro malování krajin...

Rozhodně, tamnímu prostředí se nedala upřít a obrazy krajin jsou do dneška mou velkou výzvou.

Původně jsem začínal se zátiší, protože to se dá naaranžovat všude, jak v ateliéru, tak i doma, takže tomuto tématu jsem se zpočátku své tvorby věnoval nejvíce. Ale postupem času jsem maloval i jiná témata.

V poslední době se hodně snažím vyjždět ven a malovat přímo v krajině to, co vidím před sebou a kolem sebe. Je to o hodně jiné, než v bezpečí domova, venku je vše daleko intenzivnější a mám možnost kontaktu s kolemjdoucími.

Máte tedy v okolí nějaká oblíbená místa, kam se rád vracíte?

Například u Hostivic leží Litovický rybník, kde je opravdu ideální prostředí pro malbu, stejně tak jako Prokopské údolí, poblíž něhož i bydlím, nebo třeba jižní Čechy. Co mě hodně baví je spojení malování se svobodou cestování. I to byl konec konců jeden z důvodů, proč jsem emigroval, tohle tady tenkrát neexistovalo. Možnost poznávat nová místa a zároveň se snažit je kreslit a malovat je docela dobrodružství.

Malujete také poslepu, tedy bez předlohy, pouze na základě momentálního silného vjemu?

Ten postup tvorby probíhá spíše naopak. Většinou začínám malovat s pomocí například fotografie, která mi slouží jako reálný zdroj. V určité fázi ale fotografii odložím a zbytek dotvářím v souladu s vlastním pojetím reality tak, jak se mi vytvořila v hlavě během tvoření podle předlohy. Mým cílem není namalovat přesné tahy podle fotografie, ale vložit do reálného základu více invence. K tomuto procesu se samozřejmě malíř musí dopracovat časem, v začátcích jsem se naopak snažil mít všechno podle vzoru, jenže časem mi to přestalo stačit a potřeboval jsem dát vyniknout více ze svého nitra.

Každý autor se vyznačuje svým vlast-



ním originálním pojetím, určitými typickými znaky, podle kterých ho lze identifikovat. Našli bychom něco takového i u vás?

Není to úplně lehké, protože jsem pro takové hodnocení subjektivně zaujatý, ale na většině mých obrazů najdete světlé barvy, pastelové tóny, nikoliv šerosvit. Občas tihnu u některých svých děl dokonce k tomu ještě původní barvy více zvýraznit, aby celkový dojem byl optimistický.

Kterého autora ze zahraničí nebo z Čech obdivujete?

Určitě Edwarda Hoppera, který patřil k hlavním představitelům realistického směru v americkém malířství. Jeho malby vždy vyzařují velmi silnou atmosféru. Dále pak Johna Singera Sargenta malujícího na přelomu 19. a 20. století především portréty, namaloval ale také řadu nádherných akvarelových obrazů ze svých cest, například z Benátek.

Akvarel obecně je nejtěžší technika, protože se během malování nedá příliš opravovat a napravovat drobné chyby. U ní se hned pozná, když to člověk umí, protože výsledné dílo s sebou potom nese neuvěřitelnou lehkost.

Z českých autorů pak obdivuji impresionistu Antonína Slavíčka, jehož obrazy mají úžasnou barevnost.

Kdyby někdo chtěl obdivovat vás, mohu prozradit, že v budově ŘLP visí jeden z vašich velkých obrazů, je to přímo v pokladně ve 2. patře a je na něm zobrazena naše slavná herečka Lída Baarová. Jaký je příběh tohoto díla?

Zaujala mě černobílá fotografie s krásnou tvářící této herečky a dostal jsem nápad transformovat tuto fotografii do barvy a zároveň se třeba i trochu odchýlit od věrnosti podobě s cílem dát vyniknout expresionistickým prvkům. Experimentoval jsem tedy hodně s barvami a zároveň mé dojmy byly umocněny i tím, že jsem v té době četl její příběh a vnímal ji jako velkou legendu. Navíc jsem nepoužil štětec, protože ten by mě

vizitka

PETR DUŠÁK

narozen: 3. 2. 1962

rodina: vyrůstal jsem v Chebu, jsem svobodný

vzdělání: Střední průmyslová škola zeměměřičská

co dělám ve volném čase: maluji, kreslím, hraju tenis a jezdím na kole

co si rád přečtu: něco z historie

na co se rád podívám: dokumenty o umění

co si rád poslechnu: rock

co si často říkám: nic není takové, jak vypadá

jako malý jsem chtěl být: posunovačem vagonů s praporkem

táhl k větší přesnosti, než jsem chtěl docílit, ale mým hlavním nástrojem se stala špachtle. Namaloval jsem ho před dvěma roky a celá práce na něm mi trvala přibližně měsíc.

A jak se dostal do pokladny?

Pokud si dobře vzpomínám, tak dámy z pokladny již dříve viděly některé mé předchozí obrazy v naší odpočinkové místnosti a když jsem k nim později přišel kvůli pokladnímu dokladu, v položertu mě vyzvaly, abych jim také něčím zkrášlil kancelář. Po delší době se na to nějak pozapomnělo, já mezitím namaloval právě Lídu Baarovou a pověsil ji opět k nám do odpočinkové místnosti. Po čase mi došlo, že by se svou barevností hodila právě do pokladny, kde jsou zdi vymalované na žluto. Pokladním se obraz líbil a mám radost, že ho vystavují.

Dokončení příště.

text a foto nwt

Generální ředitel ŘLP ČR s. p.,
vás zve na neformální společenské setkání

Open Sky Jeneč X

23. 6. 2017
16–22 hod.
venkovní areál
IATCC



Fotografie na titulní straně

První strana červnového podnikového zpravodaje nabízí vám, čtenářům, opět snímek vybraný z minulých ročníků fotosoutěže zaměstnanců „3L“. Dal by se jistě zařadit na pomezí kategorie „3L“ – Lidé, Letadla, Létání a kategorie Cestování, neboť scetovalejší čtenáři jistě poznají místo, které snímek zobrazuje. Po dubnové a květnové titulní straně s fotografií zachycující krásy naší české země se tak pro tentokrát přesouváme o více než 1200 km dále. Konkrétně tuto fotografii pořídil **Adam Tatar z DPRO/SONS/ACC/IFR** a napsal nám k ní následujících pár řádků.

Snímek byl pořízen jednoho květnového dopoledne v blízkosti Královské greenwickské observatoře. Letoun zachycený na snímku patří společnosti Adria, toho dne letící z Londýna do Tallinnu. Městská část Greenwich je velmi vyhledávaná spotterry, protože ti nemusí na fotokořist dlouho čekat. Má se totiž všeobecně za to, že čtyři z pěti letounů, mířících od východu na nejvytíženější londýnské letiště Heathrow, přelétají nultý poledník právě nad zmíněnou observatoří. Pořízení snímku tak nebylo žádné umění, připočtu-li fakt, že i počasí stálo na mé straně. Jako fotograf-nováček bych však řekl, že pro fotografování letadel z Greenwichského parku není špatných termínů. Například v zimních měsících určitě nabízí úchvatné zasněžené scenerie.

red

Objektiv



V dubnu letošního roku navštívili senioři-pamětníci své bývalé stanoviště TWR na starém letišti a zavzpomínali spolu se svým vedoucím, mimochodem zakladatelem stanoviště APP, panem Karlem Dvořákem, na zde prožitá léta. Původní nápad Jindry Kroha se podařilo uskutečnit s pomocí Petry Hladké ze sekretariátu Divize provozní, za což jí, pracovníkům Policie a Armády ČR děkujeme. **text a foto senioři TWR Praha**

ŘLP ČR, s. p., už jen s novým logem



V souladu s časovým harmonogramem své činnosti byla ke konci dubna tohoto roku ukončena existence pracovní skupiny, která měla zajistit výhradní implementaci nového loga podniku. Z hlediska externích vztahů je používání nového loga zajištěno již delší dobu, z hlediska interního se mohou zaměstnanci setkat se starým logem ještě na podnikových ID kartách a na výplatních páskách. Nové logo na všech zaměstnaneckých ID kartách bude umístěno při jejich kompletní výměně v roce 2019. Výplatní listiny budou nahrazeny elektronickou formou od ledna 2018. **rkl**

Návštěva delegace z ATMB CAAC v Praze



V rámci pokračujícího dialogu mezi ŘLP ČR, s. p., a ATMB (Air Traffic Management Bureau) CAAC z Čínské lidové republiky se ve dnech 15.–21. 5. 2017 v Praze uskutečnila návštěva čínské delegace pod vedením pana Li Qigua, náměstka ředitele ATMB CAAC. Cesta do České republiky byla vyústěním dlouhodobé snahy Čínsko-českého leteckého spolku o posunutí spolupráce v leteckém odvětví na vyšší úroveň. S ohledem na předchozí zkušenosti s tímto partnerem a poměrně neucelené informace, které se dosud podařilo o čínském nebi získat, bylo velkou neznámou, jaký přínos návštěva pana náměstka může přinést.

V pondělí ráno dorazili členové delegace do sídla CANI plni energie a i přes fakt, že měli za sebou celonoční let z Šanghaje, pustili se do oficiálního programu prvního dne, v rámci kterého byli čínští partneři seznámeni s organizací leteckého odvětví v České republice. Prezentace na témata z prostředí českého nebe se pod taktovkou zástupců ŘLP ČR, s. p., zaměřila na systém organizace vzdušného prostoru a konkrétně na téma CIV-MIL integrace. Delegáty rovněž zaujala prezentace aplikací, které usnadňují provoz v českém vzdušném prostoru (AIS View a IBS). Po otevřené diskuzi následoval společný oběd a prohlídka CATC, kde zástupci čínského ŘLP ocenili specifika systému řízení letového provozu v České republice a zejména hodnoty bezpečnosti a průměrného zpoždění.

Po úterním programu se zástupci českých soukromých společností z leteckého průmyslu byl na středu naplánován workshop na Ministerstvu zahraničních věcí ČR, nad kterým přijal záštitu náměstek ministra Ing. Martin Tlapa. V rámci středního dopoledne jsme si díky prezentaci pana Qigua a specialistů z jeho úřadu mohli udělat poměrně solidní obrázek o řízení letového provozu v Číně, a to jak po stránce organizační, tak po té technické. Příjemným zjištěním je fakt, že Česká republika i přes nepoměrně menší měřítko (čínský vzdušný prostor o velikosti 10 810 000 km² řídí 11 000 řídicích v 329 sektorech, oproti Jenči se v Číně řídí z 28 oblastních center, 36 APP a 220 TWR) má co nabídnout a má také co svého partnera učít, neboť letitě zkušenosti s CIV-MIL integrací v ČR nás posouvají v určitých oblastech o mnoho let kupředu a delegáti se netajili tím, že v jejich případě mají ještě na čem pracovat. Stejně jako v jiných odvětvích má i v leteckém čínská vláda smělé plány, a proto si ATMB CAAC dalo za cíl zvládnout nárůst dopravy o 55 % do roku 2020 se snížením zpoždění ze současných 19 minut pod 5 minut zároveň se zvýšením bezpečnosti. Nárůstu dopravy by mohlo pomoci také částečné otevření vzdušného prostoru pro *general aviation*, ale tento proces ještě potrvá nějakou dobu. Právě ve zkrácení této doby leží těžšíste potenciální spolupráce a v rámci neformálního zakončení vyjádřili zástupci ATMB svůj zájem o další setkání a hlubší dialog na cílová témata.

text a foto Lukáš Procházka, ÚGŘ/ÚLŠO/OMO, prochazka@ans.cz

Lépe si rozumět a identifikovat ty správné na trhu práce

V personalistice je v posledních letech často probíráno téma trhu práce a soužití skupin velice odlišných generací, u kterých nechceme hodnotit ani soudit, kdo a v čem je, nebo není lepší. Jedno je ale jisté – díky dynamickému prostředí, rychlému vývoji internetu a jiných technologií vyrůstá generace „Z“ (jak je označována populace ve věku 20–30 let) s jinými nároky na zaměstnání, jinými hodnotami a preferencemi než generace dřívější a pravděpodobně i budoucí. Pokud chce firma oslovit a získat do svých řad schopné, kvalitní zástupce této mladé generace, měla by se učit naslouchat jejich potřebám, a tomu také přizpůsobit svůj způsob komunikace, shodují se sociologové a personalisté. Tato fakta přiměla také nás zamyslet se nad tím, co můžeme udělat jinak v komunikaci směrem ven k trhu práce, čím bychom mohli oslovit potenciální nové kolegy a pomocí jakých aktivit podpořit nábor nejen řídicích letového provozu, ale i na ostatní pozice.

Za tímto účelem vznikla na začátku roku skupina z řad zaměstnanců napříč celým podnikem, koordinovaná kolegy z personálního oddělení, která se úspěšně rozrůstá o nové kreativní a aktivní členy a díky níž se začínají realizovat mnohé podněrné náborové aktivity.

Během měsíců března a dubna jsme se zúčastnili čtyř veletrhů pracovních příležitostí pořádaných pod záštitou místních univerzit v Plzni, Praze, Brně a Ostravě. Na veletrzích jsme na stánku i prostřednictvím přednášek aktivně prezentovali podnik a poptávané pozice řídicích letového provozu i pozice techniků. Zájemci z Plzně a Prahy se mohli zapojit do anketní soutěže a vylosování výherci obdrželi pomyslnou vstupenku na zážitkový den „Řídicí letového provozu na zkoušku“. A že se pro většinu zúčastněných jednalo o opravdu výjimečný zážitek, svědčí úryvky z několika komentářů účastníků:

„... Z celého dne mám výborný zážitek na celý život!! Vše doporučuji všem, kteří budou mít takovou možnost jako já, aby se zúčastnili. Mně tento den určitě ovlivnil v dalším rozhodování do budoucna. Doufám, že mě třeba jednou tyto lidé, kteří mě provázeli, přijmou do týmu mezi sebe...“. (PŠ, student ČVUT Praha)

„... Děkuji vám za skvělý den v ŘLP. Slyšel jsem, že u vás pracují samí pohodoví lidé a opravdu tomu tak je. Organizace i harmonogram tohoto dne byl vynikající. Než jsem se šel k vám podívat, tak jsem nad touto prací ani neuvažoval a teď jsem rozhodnutý, že bych rád zkusil přijímací test...“. (LV, student ZČU Plzeň)

Náš velký dík patří celému realizačnímu týmu (Martin Sládek, Jakub Hocek, Martin Křiklan, Miloš Zadák, Radim Kvasnica, Petr Dvořák, Petr Kumpán, Josef Mokry a kolegové pseudopiloti), kteří do všech třech běhů akce nastoupili s velkým nadšením a osobním nasazením, mnohdy i na úkor svého volného času. Jedna ze tří „zážitkových“ skupin byla vybrána v rámci prezentované přednášky na ČVUT Fakultě dopravní v dubnu, kde kolegové Martin Sládek a Jakub Hocek promlouvali ke studentům o práci v Řízení letového provozu ve vztahu ke svým profesím řídicího letového provozu a vedoucího instruktora a zástupce vedoucího střediska NAVCOM.



Průběžně vzniká materiál, kterým plánujeme „nasytit“ nové náborové *microsite*, tedy podpůrné webové stránky menšího rozsahu a užšího zaměření, než je hlavní webová prezentace podniku, která je s nimi však úzce spjata. Všechny aktivity se snažíme pečlivě obrazově i hlasově dokumentovat, abychom v rámci kampaně na sociálních sítích měli k dispozici zajímavý a pestrý materiál a dokázali moderně zaujmout naše fanoušky a potenciální zákazníky.

Na začátku roku byla zahájena realizace natáčení náborového videa pro oslovení uchazečů na technické pozice a již brzy přibude též plánované nové video o řídicích letovém provozu. V současnosti končí nábor na pozici „řlp žáků“ se začátkem kurzu v říjnu 2017 a navazující nábor se začátkem kurzu v dubnu 2018 je široce podpořen inzercí jak na oblíbených webových portálech pracovních příležitostí a sociálních sítích, tak na středních a vysokých školách.

Práce je mnoho a nápadů ještě více. Věříme, že se nám podaří otevřít fungující komunikaci nejen s generací „Z“, ale i s dalšími zajímavými kandidáty na trhu práce pro všechny současné i budoucí poptávané volné pozice, a že se i nadále bude ŘLP obklopotovat skvělými lidmi, kteří mají svou práci a pracovní prostředí rádi a mají vždy dost dobrých důvodů, proč se do práce těšit.

text Hana Coufalová/SPER, coufalova@ans.cz; foto Jana Hojdová

Inspirovat

„Jsem pilot vrtulníku. Dělá mi obrovskou radost, když někdy můžu jen tak letět, vystoupat do dvou kilometrů a tam se prostě vznášet a cítit se jako pták. V těch chvílích cítím svobodu.“

Roberto Cavalli (*1940), italský módní návrhář a vynálezce

„Představuji si letadlo budoucnosti, které bude startovat vertikálně, poletí normálně a zase přistane vertikálně. Takový létající stroj by neměl mít žádné pohyblivé součásti.“

Henri Marie Coandă (1886–1972), rumunský vynálezce, průkopník aerodynamiky a stavitel prvního tryskového modelu pro letadla Coandă-1910

„Když jsem začal s létáním, přišel jsem na to, že hranice mezi zeměmi, se všemi jejich silničkami a bránami a kontrolními stanovišti a nápisy Zakázáno, se dají ze vzduchu rozeznat jen stěží.“

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

„V jednu chvíli se v mém životě cosi děje a já létám. V příští minutě ale zamírím do střemhlavého letu, ale ve chvíli, kdy už málem plnou rychlostí narazím do země, se stane něco dalšího a já znovu letím.“

Melina Marchetta (*1965), australská spisovatelka s italskými kořeny, autorka románu Jednoho dne uteču (Looking for Alibrandi)

„Někdy jsou okolnosti silnější než ty, a to nejlepší, co můžешь dělat, je držet křídla rovně a mít trpělivost a spoustu štěstí.“

Warren L. „Wally“ Simpson (1924–2016), americký válečný pilot, sloužil v 2. světové válce, válce v Koreji i ve Vietnamu

„Obloha je místo, kde se matematika a magie stávají jedním.“

Tony Abbott (*1952), americký autor dětských fantasy knih, napsal jich více než 75; roku 2009 získal cenu Edgar za nejlepší román pro mladistvé Mystery

„Ve vesmírném oceánu jsou cizí hvězdy pro někoho sluncem.“

Carl Edward Sagan (1934–1996), americký astronom, autor, astrofyzik a popularizátor astronomie, astrofyziky a dalších věd; zastávce skeptického nahladu a SETI – Projektu hledání mimozemské inteligence

„Nic nelétá bez paliva, takže vždycky začni předletovou přípravu pořádným kafem.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt



Dne 4. května 2017 jsme se naposledy rozloučili s naším bývalým dlouholetým spolupracovníkem **Josefem (Pepou, Pepánkem) Demišem**. Zemřel 28. dubna po dlouhé a těžké nemoci ve věku nedožitých 77 let. Jako technik telekomunikační dílny začal pracovat počátkem šedesátých let u Správy dopravních letišť, později ŘLP a ve svém oboru pracoval až do svého odchodu do důchodu v roce 2006. Pro svou bodrou a veselou povahu byl oblíben mezi svými kolegy i kamarády. Rádi na něj budeme vzpomínat.

Kolegové ZLT LKPR

90. výročí přeletu severního Atlantiku



dené ceny. Letadlo, které neslo doplňkové označení Ryan NYP (New York-Paris) konstruktéři zkompletovali v rekordně krátkém čase 60 dní. Bylo vybaveno radiálním motorem „Wright Whirlwind J-5C 223“ s výkonem 223 HP-koňské síly (166 kW), s rozpětím křídel 46 feet a oproti původní verzi M1 o 10 feet delší z důvodu umístění těžkých nádob se 425 galony paliva. Celková zásoba paliva dosahovala objemu 450 US galonů, tj. přibližně 1700 litrů a byla umístěna v pěti palivových nádržích. Větší hlavní a přední nádrže se nacházely v přední sekci trupu před pilotem. Z důvodu tohoto umístění chybělo přední čelní sklo a Lindbergh mohl prostor okolo letadla pozorovat pouze bočními okénky. Jeden bývalý námořník dokonce instaloval do kabiny periskop z ponorky ke kontrole prostoru před letadlem. Není však potvrzeno, zda to bylo využito.

Rozměry kabiny 94 cm šířka, 81 cm délka a 130 cm výška zrovna nenabízely zvláštní pohodlí a Lindbergh – sám postavou vysoký člověk – si ani nemohl natáhnout nohy. Konstruktor Hall se rozhodl neprovádět úpravy ocasní části i přes prodloužení délky letadla, a to z důvodu časové tísně. Bylo totiž známo, že se o takový přelet pokouší více osob. Neprovedení úprav letadla vyústilo v menší aerodynamickou stabilitu, která vedla k neočekávaným pohybům stroje – klonění, vychylování podélné a vertikální. Jedna z úvah nad tímto postupem naznačovala, že Lindbergh upřednostňoval tento konstrukční typ, protože si byl vědom toho, že při tak dlouhém letu bude nutné provádět čas od času korekce letu a tím se bránit proti narůstající únavě a spánku. Říká se, že spolu s Lindberghem byla v kabině ještě jedna cestující – moucha, která s rostoucím časem byla čím dál tím více dotěrnější, a tím bránila usnutí pilota. Lindbergh také před letem hledal všechny cesty, jak snížit celkovou hmotnost letadla a v této své snaze dokonce ořezal i okraje letové mapy.

Devítválcový radiální motor „Wright J-5C Whirlwind“ byl zkonstruován ve firmě Wright Aeronautical v Patersonu, New Jersey, a to čtyřadvacetiletým Tomem Rutledgem. Říká se, že když se dozvěděl, že motor je určen do letadla pilotovaného do té doby neznámým Lindberghem, zažil velké zklamání. Avšak čtyři dny po tomto sólu letu obdržel Rutledge gratulační dopis od managementu firmy Wright Aeronautical.

Mezi důležité okamžiky přípravy na tento let patří i osoba Jerryho Lederera vykonávajícího v letech 1926–1927 funkci leteckého inženýra u společnosti U.S. Air Mail Service. Zde se také seznámil s Lindberghem, protože ten u této společnosti létal jako pilot. Lederer provedl v předvečer odletu letadla „Spirit of St. Louis“ na historický sólu přelet severního Atlantiku jeho technickou inspekci a potvrdil způsobilost k letu. Oba se pak stali přáteli a udržovali kontakt až do smrti Lindbergha v roce 1974.

Když jsem se já osobně poprvé setkal na mezinárodní konferenci s Jerryem Ledererem v roce 2002, slavil 100. narozeniny. Při té příležitosti vystoupil s projevem, ve kterém rekapituloval svůj bohatý profesionální letecký život. Jednalo se o velmi významnou osobnost amerického civilního letectví a kosmonautiky. Celý život zasvětil otázkám zvyšování provozní bezpečnosti a ne nadarmo se mu říkalo „Mr. Aviation Safety“. Ve svém proslovu neopomněl vzpomenout, že jeho táta pocházel z Čech a studoval na Karlově univerzitě, dokonce řekl i vtipnou větu v češtině. Když jsem s ním měl možnost hovořit, uvedl jsem, že kliková hlídka, což je „srdce“ motoru Wright byla vyrobena v Čechách a um a profesionální kvalita českých konstruktérů a dělníků také přispěly k úspěchu tohoto letu.

Vnuk Charlese Lindbergha o 75 let později přeletěl po stejné trase jako jeho slavný dědeček dne 2. května 2002 severní Atlantik v čase výrazně kratším, tj. v čase 17 hodin, a přistál na letišti Le Bourget. Absolvoval celou trať moderně vybaveným jednomotorovým letadlem v délce 3610 milí při průměrné rychlosti 184 milí za hodinu.

Sólu let s jednomotorovým letadlem nad severním Atlantikem patří k vrcholům všeobecného letectví a je srovnatelný například se zdoláním Mount Everestu horolezci. Vyše uvedený sólu let Charlese Lindbergha otevřel prostor k dalšímu zdokonalování letů v prostoru severního Atlantiku. Samotný „Spirit of St. Louis“ nejdříve přeletěl po historickém letu do Belgie a Anglie a následně byl přepraven lodí do USA. Lindbergh a jeho Spirit byly slavnostně doprovázeny válečnými loděmi po řece Potomac ve Washingtonu, D. C., kde prezident Coolidge udělil Charlesi Lindberghovi „Distinguished Flying Cross“. V průběhu dalších 10 měsíců uskutečnil Lindbergh slavnostní lety napříč USA a Jižní Amerikou. Poslední slavnostní let s tímto letadlem byl proveden 28. dubna 1928 ze St. Louis na letiště Boeing Field ve Washingtonu, D. C. Letadlo bylo věnováno s celkovým náletem 489 hodin a 24 minut (celkem 174 letů) Smithsonianu institutu a je umístěno v atriu Národního muzea letectví a kosmonautiky ve Washingtonu, D. C.

Dne 21. května 1927 uskutečnil **Charles Lindbergh první non-stop sólu přelet severního Atlantiku s jednomotorovým letadlem „Spirit of St. Louis“ registrace N-X-211.** Lindbergh uskutečnil vzlet dne 20. května 1927 z letiště Roosevelt Airfield, Garden City (Long Island) a po 33 hodinách a 30 minutách po uletění vzdálenosti 5800 km přistál na pařížském letišti Le Bourget. Po tomto heroickém letu obdržel „Orteg Prize“, cenu ve výši 25 tisíc amerických dolarů, která byla vysána prvnímu člověku, který sólu letem překoná severní Atlantik. Současně byl okamžitě katapultován mezi mezinárodně uznávané celebrity.

Co tomuto letu předcházelo? Uvedené letadlo bylo konstruováno panem Donaldem A. Hallem, ačkoliv bylo vyrobeno v San Diegu, bylo pojmenováno „Spirit of St. Louis“ na počest podporovatelů Lindbergha ze „St. Louis Raquette Club“ v jeho místě v St. Louis, Missouri. Toto letadlo bylo speciálně připravováno k provedení non-stop letu na trase New York-Paříž v rámci soutěže o získání výše uvedené ceny. Letadlo, které neslo doplňkové označení Ryan NYP (New York-Paris) konstruktéři zkompletovali v rekordně krátkém čase 60 dní. Bylo vybaveno radiálním motorem „Wright Whirlwind J-5C 223“ s výkonem 223 HP-koňské síly (166 kW), s rozpětím křídel 46 feet a oproti původní verzi M1 o 10 feet delší z důvodu umístění těžkých nádob se 425 galony paliva. Celková zásoba paliva dosahovala objemu 450 US galonů, tj. přibližně 1700 litrů a byla umístěna v pěti palivových nádržích. Větší hlavní a přední nádrže se nacházely v přední sekci trupu před pilotem. Z důvodu tohoto umístění chybělo přední čelní sklo a Lindbergh mohl prostor okolo letadla pozorovat pouze bočními okénky. Jeden bývalý námořník dokonce instaloval do kabiny periskop z ponorky ke kontrole prostoru před letadlem. Není však potvrzeno, zda to bylo využito.

Rozměry kabiny 94 cm šířka, 81 cm délka a 130 cm výška zrovna nenabízely zvláštní pohodlí a Lindbergh – sám postavou vysoký člověk – si ani nemohl natáhnout nohy. Konstruktor Hall se rozhodl neprovádět úpravy ocasní části i přes prodloužení délky letadla, a to z důvodu časové tísně. Bylo totiž známo, že se o takový přelet pokouší více osob. Neprovedení úprav letadla vyústilo v menší aerodynamickou stabilitu, která vedla k neočekávaným pohybům stroje – klonění, vychylování podélné a vertikální. Jedna z úvah nad tímto postupem naznačovala, že Lindbergh upřednostňoval tento konstrukční typ, protože si byl vědom toho, že při tak dlouhém letu bude nutné provádět čas od času korekce letu a tím se bránit proti narůstající únavě a spánku. Říká se, že spolu s Lindberghem byla v kabině ještě jedna cestující – moucha, která s rostoucím časem byla čím dál tím více dotěrnější, a tím bránila usnutí pilota. Lindbergh také před letem hledal všechny cesty, jak snížit celkovou hmotnost letadla a v této své snaze dokonce ořezal i okraje letové mapy.

Devítválcový radiální motor „Wright J-5C Whirlwind“ byl zkonstruován ve firmě Wright Aeronautical v Patersonu, New Jersey, a to čtyřadvacetiletým Tomem Rutledgem. Říká se, že když se dozvěděl, že motor je určen do letadla pilotovaného do té doby neznámým Lindberghem, zažil velké zklamání. Avšak čtyři dny po tomto sólu letu obdržel Rutledge gratulační dopis od managementu firmy Wright Aeronautical.

Mezi důležité okamžiky přípravy na tento let patří i osoba Jerryho Lederera vykonávajícího v letech 1926–1927 funkci leteckého inženýra u společnosti U.S. Air Mail Service. Zde se také seznámil s Lindberghem, protože ten u této společnosti létal jako pilot. Lederer provedl v předvečer odletu letadla „Spirit of St. Louis“ na historický sólu přelet severního Atlantiku jeho technickou inspekci a potvrdil způsobilost k letu. Oba se pak stali přáteli a udržovali kontakt až do smrti Lindbergha v roce 1974.

Když jsem se já osobně poprvé setkal na mezinárodní konferenci s Jerryem Ledererem v roce 2002, slavil 100. narozeniny. Při té příležitosti vystoupil s projevem, ve kterém rekapituloval svůj bohatý profesionální letecký život. Jednalo se o velmi významnou osobnost amerického civilního letectví a kosmonautiky. Celý život zasvětil otázkám zvyšování provozní bezpečnosti a ne nadarmo se mu říkalo „Mr. Aviation Safety“. Ve svém proslovu neopomněl vzpomenout, že jeho táta pocházel z Čech a studoval na Karlově univerzitě, dokonce řekl i vtipnou větu v češtině. Když jsem s ním měl možnost hovořit, uvedl jsem, že kliková hlídka, což je „srdce“ motoru Wright byla vyrobena v Čechách a um a profesionální kvalita českých konstruktérů a dělníků také přispěly k úspěchu tohoto letu.

Vnuk Charlese Lindbergha o 75 let později přeletěl po stejné trase jako jeho slavný dědeček dne 2. května 2002 severní Atlantik v čase výrazně kratším, tj. v čase 17 hodin, a přistál na letišti Le Bourget. Absolvoval celou trať moderně vybaveným jednomotorovým letadlem v délce 3610 milí při průměrné rychlosti 184 milí za hodinu.

Sólu let s jednomotorovým letadlem nad severním Atlantikem patří k vrcholům všeobecného letectví a je srovnatelný například se zdoláním Mount Everestu horolezci. Vyše uvedený sólu let Charlese Lindbergha otevřel prostor k dalšímu zdokonalování letů v prostoru severního Atlantiku. Samotný „Spirit of St. Louis“ nejdříve přeletěl po historickém letu do Belgie a Anglie a následně byl přepraven lodí do USA. Lindbergh a jeho Spirit byly slavnostně doprovázeny válečnými loděmi po řece Potomac ve Washingtonu, D. C., kde prezident Coolidge udělil Charlesi Lindberghovi „Distinguished Flying Cross“. V průběhu dalších 10 měsíců uskutečnil Lindbergh slavnostní lety napříč USA a Jižní Amerikou. Poslední slavnostní let s tímto letadlem byl proveden 28. dubna 1928 ze St. Louis na letiště Boeing Field ve Washingtonu, D. C. Letadlo bylo věnováno s celkovým náletem 489 hodin a 24 minut (celkem 174 letů) Smithsonianu institutu a je umístěno v atriu Národního muzea letectví a kosmonautiky ve Washingtonu, D. C.

text Ladislav Mika/MDČR, ladislav.mika@mdcr.cz; foto Britannica, Today in history

Vyhodnocení plně

Při bilancování loňského roku bych se s vámi rád (na pokyn šéfredaktorky) podělil o pár následujících vět k vyhodnocení plnění Ročního plánu (RP). **RP je integritní součástí podnikového IMS, které podporuje plnění našich interních cílů i závazků vůči vnějšímu prostředí.** Sestavování i průběžný monitoring je realizován v prostředí podnikového intranetu vlastní aplikací na MS SharePoint s podporným využitím MS Excel, kde bylo **za loňský rok zpracováno celkem 134 cílů stanovených na různých úrovních.** Roli RP v podnikovém plánování a v rámci IMS lze bez využití tisíců slov nejlépe prezentovat na obrázku vpravo (obr. č. 1).

Úlohou RP, jak vyplývá z naznačené struktury, je tedy stanovit a poté sledovat plnění krátkodobých cílů podniku a jejich příspěvků k nadřazeným plánovacím dokumentům (Obchodní plán, Výkonnostní plán FAB CE). **Základní součástí RP jsou cíle definované EK v rámci SES legislativy ve čtyřech klíčových oblastech výkonosti (KPA), kterými jsou Safety (SAF; Bezpečnost), Environment (ENV; Životní prostředí), Capacity (CAP; Kapacita) a Cost-efficiency (CEF; Nákladová efektivita).** K monitorovaným cílům z vnějšího prostředí patří dále například plnění rozvojových cílů LSSIP nebo sledování dodržování ATFM slotů. Kromě uvedených externích cílů v rámci RP probíhá i monitoring dřívějších cílů bezpečnosti a kvality a plnění manažerských ukazatelů. Některé ZOÚ využívají RP i k monitorování cílů jednotlivých oddělení, případně i cílů stanovených pro konkrétní zaměstnance.

Výstupy z Ročního plánu jsou kromě managementu předávány ÚČL v jeho roli NSA (National Supervisory Authority) a jeho vyhodnocení je i povinnou součástí výroční zprávy podniku.

Po úvodním přiblížení RP a jeho postavení v podnikovém plánování se dostáváme k vlastnímu vyhodnocení cílů stanovených v jednotlivých KPA:

→ **SAF** – Pozitivně byl hodnocen nulový počet nehod a vážných (*serious*) incidentů způsobených poskytováním ATM; metodika RAT byla aplikována ve 100 % případech. Zároveň byl splněn celoevrop-



ní cílů stanovených v Ročním plánu podniku pro období roku 2016

ský cíl v oblasti EoSM (zvyšovat výpěstlost systému managementu bezpečnosti), kde je dosahováno úrovně D. Naopak v případě regionálních letišť nebyl splněn vnitropodnikový cíl nulového počtu vážných incidentů. Politika Just Culture byla pevně přijata a zakotvena, a důvěra v ni se nadále prohlubuje. To dokládá funkční a využívané prostředí dobrovolných hlášení a management šetření a zpětné informovanosti.

→ **ENV** – Po zpracování FABCE X-BORDER FRA CONOPS pokračovalo během roku zapojení zástupců RLP ČR ve studii FRA, zejména příprava RTS jak po provozní, tak po organizační stránce a příprava smluv mezi HCL, FCE a ostatními účastníky simulací. Ke konci roku byly všechny interní ENV cíle splněny. Celoevropský výkonnostní cíl „Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu“ na úrovni FAB CE nebyl splněn, když dosažená hodnota KEA za FAB CE činí 1,97 %, přičemž stanovený cíl byl 1,94 %. Nicméně dle vyjádření NM (Network Manager) je tento cíl FAB CE považován za splněný, neboť odchylka je marginální a byla způsobena vlivy mimo oblast působnosti FAB CE.

→ **CAP** – Výborně jsou hodnoceny dosažené výsledky v oblasti kapacity, kde v případě ATFM zpoždění na trati na jeden provedený let byla dosažena hodnota nižší než 0,01 minut; stejně tak zpoždění na LKPR z důvodů ATFM dosáhlo 0,00 min/let. Míra dodržování odletových slotů na LKPR dosáhla za posledních 12 měsíců hodnoty přes 95 % (požadováno min. 80 %), na regionálních letištích pak byl cíl významně překročen.

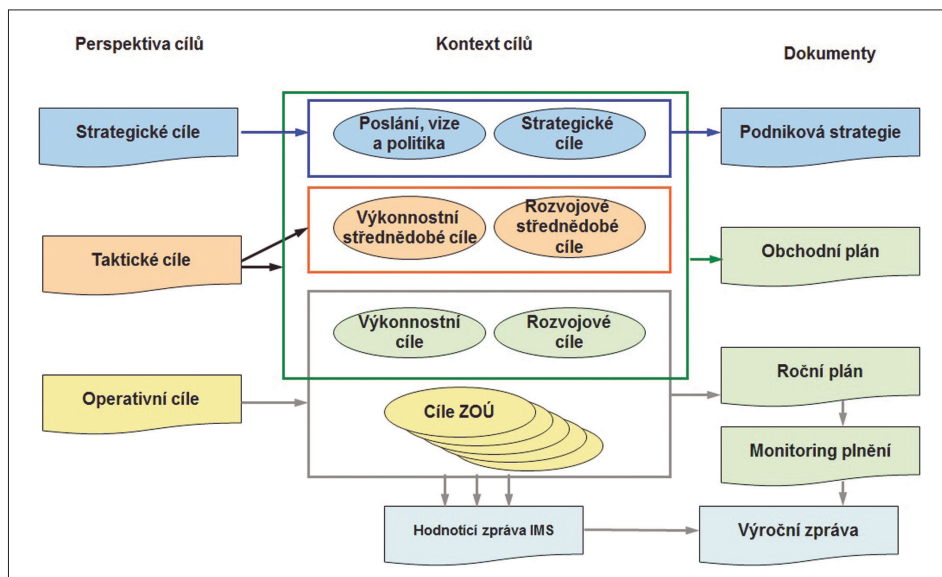
→ **CEF** – Čerpání nákladů schváleného rozpočtu podniku za rok 2016 bylo rovnoměrné, bez zásadních odchylek. Na základě konečných dat byl plánovaný objem nákladů čerpán na 102,0 %. Plán výnosů byl plněn na 109,2 %.

Hospodářský výsledek před zdaněním dosahuje výše 479,6 mil. Kč, což představuje 226,7 % schváleného plánu.

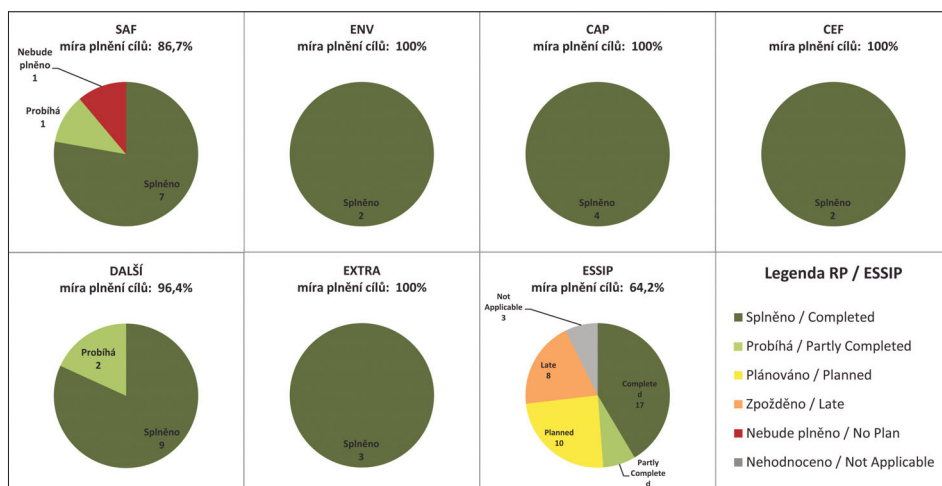
Traťová navigační služba byla poskytována za vnitrostátní jednotkovou sazbu ve výši 1029,69 Kč/SU ve stálých cenách roku 2009. Tato cena je v souladu s aktuální verzí Výkonnostního plánu FAB CE. Ke stejnému období roku 2015 byl zaznamenán významný nárůst provozu a to o 7,9 %. Plán výkonů (v SU) byl za rok 2016 splněn na 103,5 %. Finanční situace podniku zůstává nadále stabilní a díky nárůstu provozu došlo k překročení plánovaného hospodářského výsledku podniku.

Letištní a přiblížovací služba řízení byla poskytována za jednotkovou cenu ve výši 6800 Kč/SU (v b.c.), tedy na úrovni uplynulých let. Tato cena je v souladu s aktuální verzí Výkonnostního plánu FAB CE. Ke stejnému období roku 2015 byl zaznamenán rekordní nárůst provozu a to o 8,3 %. Plán letištních výkonů za rok 2016 byl splněn na 98,3 %.

→ **E/LSSIP** – V této oblasti probíhalo plnění v souladu s harmonogramem dle LSSIP 2015. Míra plnění cílů vzta-



obr. č. 1 – grafické znázornění role Ročního plánu v podnikovém plánování a v rámci IMS



obr. č. 2 – grafické vyjádření plnění cílů se stanovenou prioritou na úrovni podniku/NSA

žených k RLP ČR (ukazatel Compliance Rate) podle metodiky Eurocontrol dosáhla za 4. čtvrtletí 2016 hodnoty 64,2 % (a byla tak nejvyšší za dobu sledování tohoto ukazatele v rámci řízení výkonnosti).

Grafické vyjádření plnění cílů (se stanovenou prioritou na úrovni podniku/NSA) znázorňuje obrázek č. 2.

Dovolím si využít této příležitosti a připomenout, že všechny aktuality vztahující se k řízení výkonnosti (Výkonnostní plán FAB CE, PRB Monitoring Report, me-

todika a harmonogram sestavení RP) v podniku jsou dostupné na stránkách intranetu (Pracovní prostory projektů → Roční plán).

Závěrem bych rád poděkoval všem, kteří se podílejí na sestavení RP a jejich vyhodnocování, tj. manažerům kvality jednotlivých ZOÚ a vlastníkům jednotlivých cílů, bez jejichž spolupráce by celý systém řízení výkonnosti nemohl fungovat.

text a grafika
Martin Podešva/ÚSMP/OSV, podesva@ans.cz

Výroční zpráva RLP za rok 2016

Dokument, který podává informaci o vývoji společnosti za fiskální rok, tedy výroční zpráva, patří zároveň mezi jeden z důležitých nástrojů marketingové komunikace podniku, s pomocí něhož společnost prezentuje své cíle, filozofii a současné komunikační téma. Již při pohledu na titulní stranu vlevo je zřejmé, že RLP ČR, s. p., letos vsadil na vzácný a křehký soulad čísel, statistik a faktických údajů s uměním kreslení a malby, čemuž odpoví-

díí a hlavní významové heslo celého dokumentu „Umění bezpečně komunikace“. Obsahem jsou totiž kromě povinných údajů podniku také nádherné kresby především z prostředí řízení letového provozu, jejichž autorem je Petr Dušák, specialista LIS NOF v Oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM. Celkem devět barevných celostránkových obrazů reprezentujících například řídicí letového provozu při práci, radar zasazený do krajiny, letovou síť, prostředí TWR nebo letadlo rolující po dráze a nespočet výstřížků různých detailů pozadí obrazů se

pravidelně objevují v rámci jednotlivých kapitol výroční zprávy a poskytují tak čtenáři odlehčení a umocňují celkový umělecký dojem z tohoto podnikového dokumentu.

Výroční zpráva RLP ČR, s. p., za loňský rok v českém i anglickém jazyce bude vydána na konci měsíce června. Oddělení ÚSMP/VV ji přibližně ve stejné době jako vždy připraví k distribuci na jednotlivé útvary podniku, v obou jazykových verzích ji dále umístíme ke stažení v elektronické podobě na podnikový intranet a webovou prezentaci.

text red, grafika ZPM, s. r. o.



Zápisník z cest Roberta Bakaláře – Afrika aneb 5000 km

V Evropě je zima a člověka po pár týdnech doma v sychravém počasí opět napadají myšlenky, kam vyrazit na krátký výlet. Hmm. Padá volba na Omán. Muscat, přejet do Salaláhu směrem k Jemenu a odtud přeletět na dva tři dny na Zanzibar a odtud domů. Skvělý nápad. Jenže letenky za zajímavou cenu se během pár dnů vyprodaly nebo nehorázně podražily. Ovšem ihned se objevila nabídka do Windhoeku, co je na tom, že je to v Namibii. Ihned se kupují. Namibie. Země, která má rozlohu jako Německo a k tomu půlka Francie, kde žije kolem dvou milionů lidí, z toho v hlavním městě asi 500 tisíc, hustota osídlení je na 1 km čtvereční dva a půl obyvatelé. Pro srovnání v České republice je to 133 lidí. Po nezbytných formalitách a vyřizování víza na Ambasádě ve Vídni se blíží čas odletu z Frankfurtu. Nakonec jsme měli možnost odletět z Prahy, s čímž nám pomohl kamarád. Ještě v Praze zařizujeme půjčení čtyřkolky s rozkládacím stanem na střeše. Cena se mi zdá vysoká a vysvětluji mailem kamsi do Afriky, že jsme mladý pár, co jezdí s baťůžkem a jestli by nebyla sleva. Na to dostáváme odpověď, že pokud jsme mladý pár, tak sleva by byla, ale upozorňují nás, že v Namibii se smí řídit až od 21 let. Plus mínus splňujeme. Po zaplacení zálohy na nějaký účet máme příslib, že auto bude připraveno a že nás kdosi vyzvedne na letišti a odveze kamsi, kde bude půjčovna. S příslibem a pár dolary v kapse tedy vyrážíme vstříc Africe. V průběhu letu ladíme plán, a co bychom chtěli vidět. Ono totiž plánovat, když nevíte, co vás vlastně čeká je tak nějak... možná i zbytečné. Ale obrys cesty je jasný. Dolů na jih k Fish river kaňonu, který je druhý největší na světě. Odtud k městu Luderitz a k historickému Kolmanskopu, městu, které bylo postavené na diamantech, a to doslova. Honosné domy uprostřed jinak nehostinné pouště Namib působily na počátku 20. století jako fata morgana. A vlastně tak vypadají i dnes. Jen už nejsou honosné, ale zchátralé, plné písku a prachu. Jsou připomínkou zlatých, pardon, diamantových časů a také ukázkou toho, jak rychle si poušť dokáže vzít své území zpět. Z Luderitzu směřuje cesta na skalní výběžky Dias Cross, což je památník ve tvaru obrovského kříže umístěný na těžko přístupných skalách. Je to vzpomínka na prvního evropského mořeplavce jménem Bartoloměj Diaz, který se vydal západní cestou kolem Afriky do Indie a zde zakotvil v roce 1487, než se vydal na další cestu kolem Mysu dobré naděje. Teprve zde člověk pochopí, jak dokáže být příroda silná. Počasí je doslova surové a dují zde tak silné větry, že se na skále nedá skoro udržet na nohou. Je to dáno tím, že v Atlantiku jsou velmi silné proudy, tzv. Benguelský proud táhnoucí se podél celé západní Afriky ovlivňující ledové vody od Jižního pólu až k Maroku. Studená vlhká hmota se setkává s vnitrozemským suchým vzduchem. Výsledkem jsou mlhy a velmi silné větry a rozdíly teplot až o 20 stupňů. Od Dias Cross se vydáváme pouští po hranici diamantových dolů do druhého největšího města v Namibii Swakopmund. Město je oáza před vstupem do drsné a naprosto pusté krajiny, která se táhne podél pobřeží oceánu



v délce přes 600 km a má oficiální název Skeleton coast – Pobřeží kostlivců. Je to místo, kde není kromě ztroskotaných vraků lodí, bůh ví, jak starých, a sem tam pár kostí a smrti vůbec nic. Velmi depresivní, ale zároveň impozantní. Do této oblasti vedou dvě brány, kde se návštěvník zapíše do seznamu a po 600 km se na druhé straně odepíše. Cestou nepotkáte jediné auto a i v záznamech se člověk dočte, že poslední registrovaný vůz projel touto oblastí den před námi, 14 dní nazpět zde byli cestovatelé z Polska. Určitě je dobré mít nakoupené základní potraviny a mít plnou nádrž plus rezervní benzín. V případě poruchy se totiž nedovoláte neb není signál, ale to člověku nevadí. Skeleton Coast opouštíme směrem do vnitrozemí a z pouště se rázem stává savana. Protože jsme zde v období dešťů, tak je vše krásně zelené a čerstvé. Jestliže Pobřeží kostlivců i Swakopmund s okolím často navozují pocit jakoby z jiného světa, ve vnitrozemí to není jiné. O tom, že podle řady pramenů jsou písečné duny v lokalitě Sossus Vlei (asi 400 km od Swakopmundu) nejvyšší na světě, víme předem. Přesto realita předčí očekávání. Hory písku jsou skutečně gigantické, svírají mezi sebou údolí, která se vzácně naplňují vodou, a hlavně během dne fantasticky mění barvu. K parkovišti, kam až mohou auta s náhonem pouze na dvě kola, přijíždíme kolem půl šesté ráno, pokračovat mohou do hlubokého písku pouze džípy. Zapínáme 4x4 a jede se do pouště. Je to ideální čas, kdy zde ještě nejsou zástupy turistů, jenže jsme se neorientovali a lehce zabloudili. Chůze v písku je velmi náročná a vyčerpávající, a tak jsme o ranní kontrasty a stíny přišli. Při vysokém dopoledním a poledním slunci jsou barvy samozřejmě slabší a my za značného vedra pokračujeme pěšky až do lokality Dead Vlei, v překladu Mrtvá bažina. Po vodě tu sice teď není ani památky, ale rozpraskaná půda naznačuje, že se tu životná tekutina občas objeví. Scenérii v Dead Vlei, na rozdíl od sousedících oblastí, oživují mrtvé kmety akácií, které nevydržely nápor písku ze všech stran. Chmurná, přitom však nádherná atmosféra. Se sluncem sklánějícím se k obzoru pospícháme zpět k parkovišti a popojíždíme k Duně 45 (název je podle kilometrovníku, počítáno od hlavní silnice). Obří duna s kolmou výškou kolem 170 metrů má ostrý hřeben, který vrhá čím dál delší stín. Pracně se hrabeme nahoru – dva klopotné kroky vzhůru vyvažuje jedno uklouznutí zpět, ale hřebínku nakonec dosahujeme. Právě včas, do západu slunce chybí sotva deset minut a sledujeme fantastickou hru barev, kterou žádný grafický program vykouzlit nedokáže. S posledním slunečním paprskem skáče dolů a sjíždíme k základně duny jako malé děti. Za chvíli opět začíná africká noc. Další den naše cesta vede k národnímu parku Brandberg, což jsou vlastně obrovské skalní útvary které připomínají krajinu z amerického Utahu. Něco neuvěřitelného. Tentokrát si na rozdíl od všech minulých nocí, kdy se tábořilo převážně v širokých pláních či u místních farmářů na jejich pozemcích, rozkládáme stan pod obrovským balvanem. Konečně je nebe bez úplňku, bez mraků, bez nočních bouřek. Africká noc pod hvězdami nepopsatelný zážitek a člověk si najednou uvědomuje spoustu věcí. Faktem je, že to se v Evropě už dnes asi zažít nedá. Ráno po snídani se kocháme pohledem na divoké koně a vyráží se dál k národnímu parku Etosha. Cestou potkáváme německý pár, který se s autem bál přejet brod a navzájem si pomáháme, předáváme jim informace, které jsme získali od místních. Šťastně přešli a my na ně ještě chvíli čekáme, jestli jsou v pořádku. Jsou a tak se loučíme a jedeme dál. Cesta nás zavede do oblasti skalních maleb původních lovců, sběračů z doby kamenné, kteří ryli různé tvary a zvířata do skal, malby jsou staré až 6000 let a od místního průvodce se snažíme pochopit jejich smysl, jednalo se vlastně o komunikační síť a sdílení informace, kde jsou aktuálně zvířata a kde byla voda. Nechápeme. Pokračujeme dále do Etoshy a již cestou potkáváme volně žijící zebry, primorožce, žirafy, pštrosy, a chvíli s námi běžel zvědavý, ale velmi plachý šakal. Etosha je vlastně obrovská solná pánev, která má rozlohu jako Morava, jenže je období dešťů, a tak se zvěř jako sloni a velká stáda stěhují do suchých oblastí. Do Etoshy se budou vracet v období sucha. Cesta v dešťovém období má tu výhodu, že zde nepotkáte moc turistů a naopak máte klid na pozorování zvěře. Vše nádherně kvete a na obzoru se z těžkých oblaků blýská. Večer někde v dáli ve stanu slyšíme řev lva. Zvláštní pocit. U piva se ještě jednou potkáváme s německým párem, pak se loučíme. Jsou na začátku cesty a my u konce. Cestou se ještě zastavujeme u meteoritu Hoba. Velice zvláštní. Šutr, co má rozměry 3 x 3 metry a váží přes 60 tun. Předpokládá se, že na Zem spadl před 80 000 lety a byl objeven zcela náhodou, když na něj při orání země narazil místní farmář v roce 1920. Tam, kde meteorit dnes leží, leží pravděpodobně od svého dopadu. Vědci si ale dosud lámou hlavu s tím, že nezanedbal prakticky žádný kráter. Od roku 1955 je národní památkou. Je černočerná tma a na letišti to máme ještě asi 500 kilometrů. Jsme tak nadšení, že je nám vlastně úplně jedno, jestli chytíme druhý den večerní letadlo do Evropy, v hlavě již máme plány, jak budeme farmařit a nebudeme zatížení civilizačními problémy. Letadlo jsme nakonec bohužel chytli.

