

STRIP 2017

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.



Pracovní výročí

V měsíci říjnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tyto zaměstnanci:

Petr Prošek, Ing., Metodický pracovník ÚGŘ/ÚPB/OBK	15 let
Gabriela Buchtová, OAS I, DPLR/SLRL/LPS Brno	25 let
Pavel Krejčí, samostatný řídící letového provozu II, DPRO/SPLS/APP/TWR	25 let
Roman Krejnický, dispečer CD, DPRO/SPLS/APP/TWR	25 let

Lubomír Nečas, vedoucí řídicí letového provozu I, DPLR/SLRL/LPS Brno	25 let
Štefan Kušnier, supervizor na TS I, DPLR/SLRL/ZLT Ostrava	30 let
Jan Fusek, Ing., vedoucí oddělení simulačních systémů, ÚGŘ/ÚLŠO/OSS	35 let
Jan Král, instruktor LŠ, ÚGŘ/ÚLŠO/OV	40 let
Richard Toscani, koordinátor výcviku, DPLR/S	40 let

*Redakce všem zaměstnancům
srdečně blahopřeje!*

Nová telefonní čísla pro recepci IATCC a Service Desk

Pro usnadnění komunikace se vstupní recepci IATCC a službou Service Desk byly zřízeny nové, snadnější zapamatovatelné linky, které jako další výhodu přináší postupné přepojování v rámci série čísel pokud je první z nich obsazeno nebo jej nikdo nezvedá.

Nově tedy můžete volat:

- **linku 1000 pro recepci IATCC** (vstup do administrativní budovy)
 - **linku 3000 pro Service Desk**
- Stávající telefonní čísla na recepci IATCC i Service Desk zůstávají zachována a mohou být i nadále používána.

Martin Jelínek, MA CADIN

Letiště Praha má certifikát EASA

Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha splňuje vysokou úroveň bezpečnosti podle pravidel Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA). Dokládá to certifikát, který v září 2017 získalo od ÚCL ČR. Certifikaci EASA získalo jako čtvrtý z provozovatelů pěti českých letišť, která do působnosti evropské agentury spadají. Na certifikaci se Letiště Praha připravovalo už v průběhu roku 2015, kdy identifikovalo neshody své infrastruktury s novým předpisem. Bylo nutné vypořádat celkem 1178 ustanovení, důvod byl nejčastěji historický, jelikož pražské letiště bylo budováno v průběhu 80 let podle tehdy platných pravidel.

TZ LVHP

Statistiky provozu

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

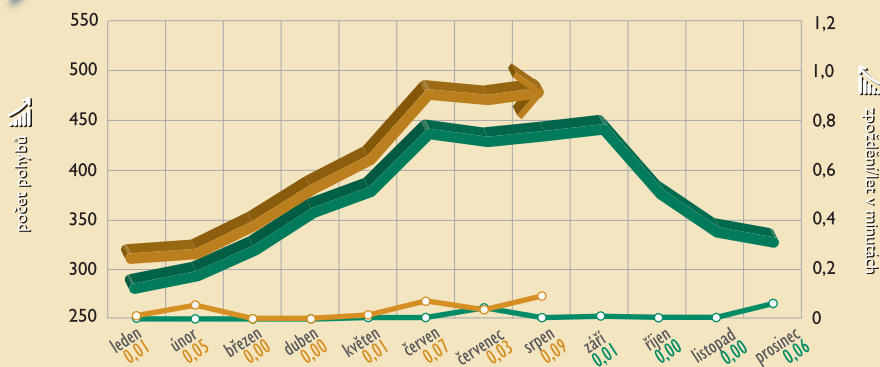
srpen 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích SRPEN 2016/2017

2016		BRNO	2017	
IFR	VFR		IFR	VFR
4 956	3 424		5 353	3 715
MLČ 1 202			MLČ 1 169	
2016		OSTRAVA	2017	
IFR	VFR		IFR	VFR
2 743	1 839		3 162	2 227
MLČ 957			MLČ 1 271	
2016		KARLOVY VARY	2017	
IFR	VFR		IFR	VFR
980	563		1 098	813
MLČ 278			MLČ 223	

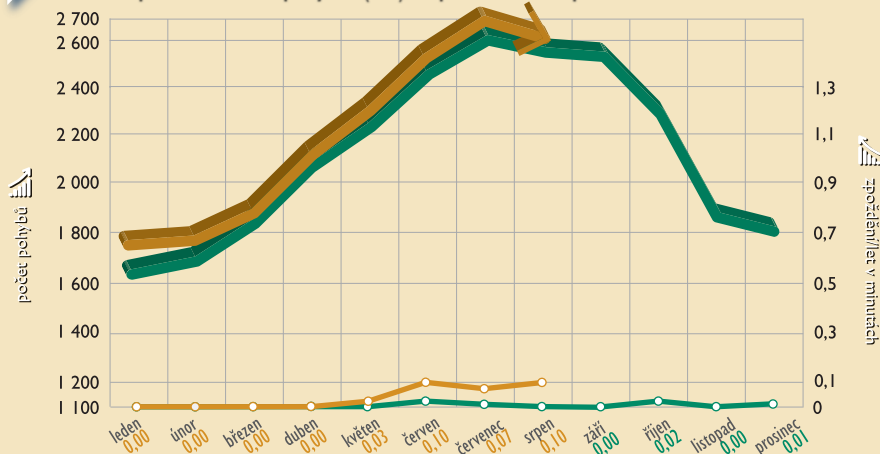
Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění na let/FIR Praha



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017
13 640	14 920	16/17 9,4	493 (25. 8.)	525 (25. 8.)	43 (15. 8.)	45 (17. 8.)

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
80 244	81 947	2,2	2 716 (5. 8.)	2 764 (3. 8.)	199 (9. 8.)	204 (31. 8.)	0,03	0,11

Potřebujeme zavést větší flexibilitu v řešení úkolů

V dokončení rozhovoru s náměstkem ředitele divize pro SCL Janem Sedlákem se budeme věnovat třeba tomu, jaký je šéf, zda si myslí, že práci lidí jednou nahradí počítače a dozvíte se, co ho vyděsilo, když poprvé vstoupil do budovy ŘLP na Smetanově nábřeží.

**Vždy mě zajímalo, když se hovořilo o ob-
jektech ŘLP, co všechno se v této skupině
skrývá. Vzhledem k tomu, že jich
je asi stovka, kde je mám hledat?**

Jen tady v Jenči máme objekt IATCC, vy-
sílač, dvě obytné budovy, desítky dalších
objektů, především navigačních a rada-
rových, se nacházejí v lokalitě Letiště
Václava Havla Praha a jsou rozptýleny
i různě po republice. Jedná se spíše
o menší typy pozemních navigačních za-
řízení jako radiomajáky (VOR, NDB), měři-
če vzdálenosti (DME), přístrojové přis-
távací systémy (ILS) a další. Mimo Prahy
máme ještě tři regionální letiště, v Brně,
Ostravě a Karlových Varech a k nim opět
patří desítky drobných pozemních objek-
tů a disponujeme i radiolokačními body
Buchtův kopec a Praha-jih.

Velkých objektů je daleko méně než těch
středních a malých, třeba takový VOR, to
je oplocený pozemek, na němž stojí buň-
ka o velikosti 3x3 metry s anténou a od-
raznou plochou. Odhlédneme-li ale od
hlavního důvodu, proč tam stojí, což je
navigace, musíme si uvědomit, že tento
objekt má určité zabezpečení, kameru, kli-
matizaci, přívod elektřiny, vede k němu
příjezdová cesta, o to všechno je potřeba
se starat.

**Pojďme zmínit další důležitou součást
SCL, a to oddělení nákupu.**

V oddělení nákupu se udála změna na po-
zici vedoucího, odkud odešla naše kole-
gyně Lenka Čermáková, a bylo vypsáno
výběrové řízení na obsazení pozice no-
vým pracovníkem. Jedním z důležitých
požadavků na tuto funkci je vstřícnější
přístup k zákazníkům a vůbec ke všem
složkám, se kterými nový vedoucí bude
komunikovat.

Řízení jsme vedli nejprve jako interní,
chtěli jsme nabídnout stávajícím zaměst-
nancům možnost se přihlásit. Osobně se
domnívám, že i zde uvnitř podniku máme
kolegy, kteří by se na tuto pozici velmi ho-
dili. Spousta lidí by i třeba zájem měla,
když si s nimi budete přátelsky povídat,
řeknou vám, že by do toho šli, ale chybí
jim to rozhovůrání se k akci. Hledáme ko-
legu, který se nebojí to risknout a pro-
kázat svou odvahu už tím, že si podá při-
hlášku a bude počítat s tím, že třeba
u výběrového řízení nemusí uspět. Že buď
komise bude sdílet jeho názory a vize
nebo nikoliv, ale nebude se bát je přednést
veřejně. Tím se do jisté míry kvalifikuje
pro možnost stát se vedoucím, který musí
nejen organizovat práci, ale řídit také své
lidí. Jedna věc je si o sobě myslet, že bych
klidně mohl pozici vedoucího zastávat
nebo dokonce, že mi měla být již dříve
nabídnuta, druhá věc je přestat o tom jen
mluvit, sebrat odvahu a opravdu se při-
hlásit do výběrového řízení.

**To, co jste právě popsal, se do jisté míry
týká i vás. Před stanovením nových
základů organizační struktury jste se do
personálních dialogů přihlásil i vy ještě
z pozice člena OPM.**

Já jsem se dlouho nerozmýšlel a hned
jsem se přihlásil, z mého pohledu neby-
lo proč váhat. Jiná otázka ovšem je, zda-
li všichni správně pochopili účel těchto
rozhovorů. Přihlásilo se do nich celkem
dost zaměstnanců a někteří vedoucí od-
dělení to pochopili spíše tak, že se od nich
očekává, že se přihlásí a svou prezentaci
před výběrovou komisí obhájí svou sou-
časnou pozici.

**A s jakou prezentací jste předstoupil
před komisí vy?**

Hodně bodů jsme probrali již v první čás-
ti našeho rozhovoru, mou hlavní myšlen-
kou bylo zvýšení dynamiky práce celé sek-
ce a i přesto, že základy jsou podle mého
v pořádku a tam není potřeba nic zásad-
ního měnit, připadá mi, že dostatečně ne-
využíváme potenciál, jaký nám možnost
pracovat pro sekci centrální logistiky na-
bízí. Žádný podnik si nebudu chtít platit od-
dělení, o kterém vlastně nebude vědět, proč
ho má. Má motivace tedy byla především
to, že když už tady takové oddělení máme
a jsou mu přiděleny určité odpovědnosti,
za které je placeno, ať tedy opravdu slou-
ží tak, jak má a ať v něm pracovníci vyko-
návají to, co se od nich očekává.

Cílem mé současné snahy není stano-
vit udržovací strategii a nechat v tichosti
plynout to, co už fungovalo předtím. My
potřebujeme jít vpřed, rozvíjet více a my-
šlenky a být inovativní, vymyslet něco
nového, co by bylo přínosem pro všechny.
Samotného mě poměrně překvapilo
to, že i po třinácti letech od vzniku SCL
stále fungují základní principy, které jsme
tenkrát stanovili, a říkám si, že jsme to
přeci jen asi nevymysleli zas tak špatně.
Rád bych proto na tento proces navázal
a představil určité nové směry, kterými
se můžeme vydat.

**Vypadá to, že jste rozhodný člověk, kte-
rý se změně nebojí a který si uvědomu-
je, že podřízený je třeba motivovat.**

Motivace je velmi důležitá především pro
kolegy, kteří pracují na stejné nebo po-
dobné pozici třeba již deset nebo patnáct
let. Mají sklony ke stereotypnímu chování
a já jako vedoucí jim musím ukázat, že
rád podpořím jakýkoliv nápad, který bude
mít trochu hlavu a patu. Ta práce je pak
začne opět bavit a většina takových nápa-
dů se pak v praxi opravdu zrealizuje.

Změn se nebojím a občas může i dojít
k ostřejší výměně názorů, ale rozhodně
nic nedovádím až do krajnosti. Snažím se
tvářit, že se mnou jen tak něco nepohne,
tak doufám, že tahle moje snaha působí
opravdově. Rád vybižím kolegy k různým
diskuzím, protože pokud jim jako šéf
všechno rovnou nalajnuji, nebude je roz-
hodně ta práce bavit a budou spíše otrá-
vení z toho, že nemohou využít vlastní po-
tenciál. Takže já pracuji naopak. Musím
mít ale samozřejmě představu o tom, co
ten dotyčný má vymyslet, s jakým vý-
sledkem má přijít. Takovou oblibenou me-
todou obecně je, když řeknete kolegovi,
aby něco napsal nebo vymyslel, ale nic

mu k tomu neřeknete. On to sice splní,
ale vy mu na to odpovíte, že to není ono,
co jste si představovali a že je potřeba to
doplnit nebo předělat. Jenže mu zase ne-
řeknete jak. A zkomplikujete práci sobě
i jemu, jelikož vy jako šéf výsledek stejně
nemáte a on jako podřízený sám netuší,
co a jak má dělat. Proto je podle mého
nejlepší se konkrétně shodnout na smě-
ru a stanovit si body, protože pak se
s největší pravděpodobností výsledek do-
stává hned napoprvé.

Vy jste nastupoval do ŘLP v roce 1996.

Ano, to je pravda. Nenastupoval jsem ale
úplně bez zkušeností, už v té době jsem
měl za sebou asi šest let práce v pozici
provozního náměstka, takže jsem věděl,
co bude nová funkce přibližně obnášet.
Nic zásadního mě tedy nepřekvapilo, spíš
jsem zjistil, že i v ŘLP byla celá řada po-
dobných záležitostí k řešení jako v mém
předchozím zaměstnání, ačkoliv se jed-
nalo o zcela odlišná odvětví. Dokonce
i postupy, normy a procesy byly hodně
podobné, obchodní organizace se v to-
to příliš nelišily od ŘLP.

Naopak co mě mírně řečeno vyděsilo,
byla naše budova na Smetanově nábře-
ží. Když jsem tam poprvé přišel, viděl
jsem všude na chodbách linoleum, zdi vy-
malované do zelena, překližkové zábradlí
dosti pochybné barvy... to jsem se oprav-
du lekl, kam jsem to vlezl. Pak jsem stou-
pal po podlažích až k tehdejšímu gene-
rálnímu řediteli Maternovi, a tam už to,
pravda, bylo o trochu lepší. Navíc jsem
se dozvěděl, že vlastně vůbec nebudu na
nábřeží, ale mým pracovním místem se
stane staré letiště. A to mě uklidnilo.

A shodou náhod jeden z prvních větších
úkolů, na kterém jsme pracovali, se sta-
la revitalizace právě Smetanova nábřeží.
Linoleum jsme vytrhali, překližky sunda-
li, zdí přemalovali vhodnějšími odstíny
a dokonce jsme zjistili, že schodiště se
nachází v barokní části celého objektu
a pod překližkou se nachází krásné liti-
nové zábradlí. Musím říci, že nakonec vý-
sledek vypadal moc pěkně.

A co váš osobnostní vývoj za tu dobu?

V každém odvětví i podniku je přirozeně
odlišná vnitřní kultura, to jsem
vnímal ze začátku asi jako největší zmé-
nu. Musel jsem se naučit jiné způsoby ře-
šení, než jaké jsem znal z obchodu. Co se
mi velmi líbilo byl rozvoj po odborné
stránce. Najednou jsem se dostal ke
spoustě nových a zajímavých věcí a šlo
o to, je opravdu pochopit a využívat, to
mě bavilo a těšilo a těší dodnes. Jednou
z vlastností podniku je totiž snaha ne-
ustále tlačit vývoj dopředu a dostat se až
na špičky, proto se může zdát, že některé
záležitosti se řeší jinak, ale ve své pod-
statě velmi progresivně a efektivně. Proto
se každý, kdo má z podniku zájem, může
dozvědět i to, co jde třeba za hranice jeho
oboru.

**Zustat pracovat pro náš podnik třeba tři-
cet nebo čtyřicet let, mnohdy až do dů-**

**chodového věku, není žádnou výjimkou.
Čím myslíte, že to je?**

Myslím především, že to lidé v podniku
baví. Neberou to jako pozici a řádku v ka-
riérním seznamu a zápis do životopisu.
Naopak, usilují o práci zde, protože se na-
dchli pro daný obor třeba už na vysoké
škole nebo dokonce dříve a vždy chtěli ta-
kovou práci vykonávat. V naprosté většině
to nejsou ti tzv. fluktuanti, kteří v každém
zaměstnání stráví dva roky a hlavní jejich
zájem je sbírat vyšší a vyšší pozice. Naš
podnik tohle už jen povahou svého pod-
nikání ani neumožňuje. U nás naopak tou-
ha po kariérním růstu není rozhodně prio-
ritou, lidé baví vzdělávat se ve svém oboru,
dostat se k novinkám, osvojit si je a to jim
vystačí na celý pracovní život, z toho mají
opravdovou radost.

**Jak vidíte sekci centrální logistiky za
deset let?**

Myslím, že nastane poměrně dost značný
rozvoj především v technologiích mana-
žerských informačních systémů. Byť na
amatérské úrovni, ale přeci jen tento proces
bedlivě sleduji. Vezmete-li v úvahu,
že například v roce 1997 ještě o mobil-
ním telefonu téměř nikdo nevěděl a dnes
je až neuvěřitelné, kam se mobilní tech-
nologie dostaly, za další dekádu můžeme
pracovat, co se týče systémů, s něčím
úplně jiným než dnes a budeme na tento
rozvoj muset umět pružně zareagovat.

To, co dnes považujeme za stálíce, ne-
musí za deset vůbec existovat. Například
se budeme muset poprat s národním
elektronickým nástrojem, tedy systémem,
kdy už se vše převádí na data. To s sebou
přinese mnoho benefitů i komplikací.

**Nedávno jsem se dostala k zajímavé
rozmluvě o tom, že v dlouhodobějším
horizontu několika desítek let už nebu-
dou potřeba lidé, ale spousta i odborné
práce zastanou počítače. Co myslíte vy?**

Aplikováno na počítač si myslím,
že to poměrně reálné je. Například budou
dlouhodobě posilovány centralizované
dohledy a také building management sys-
tém. Naši lidé teď slouží dvanáctihodi-
nové směny a je možné, že v budoucnu
dokážeme systém nastavit tak, aby slou-
žit nemuseli. Jako překážku vidím přede-
vším bezpečnost, což je slovo, které se
zejména v poslední dekádě skloňuje čím
dál častěji i státními autoritami a pro ně
nemusí být tento rozvoj s absencí lidské
síly akceptovatelný. Ano, lidský faktor sem
může vnášet určitý prvek nejistoty, ale na
druhou stranu, pokud svou oblast zná,
dokáže učinit správné rozhodnutí. Ale bu-
dou tohle umět i technologie? Dnes nám
dokáží oznámit, že někde nastala chyba,
ale neumí zatím provést diagnostiku a na-
vrhnout správné řešení. Domnívám se
proto, že důležitost lidí se nikterak nesníží,
možná mohou být počítačovými techno-
logiemi nahrazeni v různých podpůrných
činnostech, ale nikoliv ve věcech důleži-
tých strategického i taktického rozhodová-
ní.

text nwt

Objektiv



Ministři obrany Martin Stropnický a dopravy Dan Ťok podepsali memorandum o spolupráci v letových a navigačních službách v rámci dopoledního programu Dnů NATO a Dnů Vzdušných sil Armády ČR na ostravském letišti Leoše Janáčka. „Cílem je rozšířit spolupráci obou resortů v oblasti letectví především ve výcviku vojenských řídicích letového provozu, technické podpory nebo využívání kalibračních letů pro zajištění správného fungování navigačních systémů pro vzlet a přistávání letadel,“ říká k memorandu ministr dopravy Dan Ťok. Podle memoranda vznikne mimo jiné studie proveditelnosti, která určí, zdali vznikne nové vojenské středisko letového provozu české armády (MATCC – Military Air Traffic Control Centre) v lokalitě Národního integrovaného střediska řízení letového provozu Jeneč (IATCC - Integrated Air Traffic Control Centre). „Spoluprací mezi vzdušnými silami Armády ČR a ŘLP dojde ke sdílení schopností a výměně informací, které zajistí kvalitnější poskytování letových provozních služeb v České republice,“ dodává ministr obrany Martin Stropnický.

TZ MDČR



Ve čtvrtek 7. září 2017 se na Výstavišti Praha v odpoledních hodinách konal první ročník sportovně-charitativní akce pro děti i dospělé „Pomoc pohybem“. Hlavním důvodem bylo však něco více než pobavit děti i dospělé sportovními disciplínami, kurzy a doprovodným programem. Cílem všech, kteří se na akci sešli, se totiž stala snaha vybrat co nejvíce finančních prostředků pro čtyřletého Adámka Hrdého, kterému bylo v jeho 13 měsících diagnostikováno vzácné genetické onemocnění zvané *Merosin deficitní kongenitální svalová dystrofie*. Pro návštěvníky byla přichystána například yoga s Klara Yoga, fyzio trénink a zimní trénink s Terezou Gasperotti, speciální cyklistické překážky pro děti s Richardem Gaspi Gasperotti, setkání s Prima Hrdinou Tomášem Pouchem a jeho projektem vítr ve vlasech a k báječné atmosféře přispěl i Rally speciál Opel Adam Cup Opel Motorsport Team Czech Republic. V kavárně pak obsluhovaly známé tváře TV Prima, celou akci moderoval Tomáš Hauptvogel.

Jedním z hlavních partnerů se stalo i Řízení letového provozu, pro které je tento typ pomoci v rámci společenské odpovědnosti jasnou prioritou. I díky našemu podniku se tak podařilo vybrat krásnou částku 271 515 korun. Ta bude použita na rehabilitaci, hiporehabilitaci, úhradu léčby a nákup pomůcek, díky kterým může malý Adámek třeba jen sedět za stolem. Díky, že jsme mohli být součástí.

text nwt, foto Jakub Hněvkovský

Jednání expertní skupiny kybernetické bezpečnosti v ŘLP



Dne 22. srpna 2017 proběhlo v prostorách Letecké školy jedno z pracovních jednání expertní skupiny k novele vyhlášky o kybernetické bezpečnosti. Expertní skupinu ustanovil v květnu tohoto roku Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost (NÚKIB), který od 1. 8. 2017 převzal do své gesce od Národního bezpečnostního úřadu (NBÚ) odpovědnost za informační a kybernetickou bezpečnost v České republice. Jednotlivá jednání expertní skupiny se v minulosti konala jak v prostorách NBÚ, tak u subjektů, na které kybernetická legislativa již dnes dopadá či v budoucnu dopadat bude.

Vedle představitelů NÚKIB (dříve NBÚ) tvoří expertní skupinu téměř dvě desítky odborníků z řad zástupců správců informačních a komunikačních systémů kritické informační infrastruktury nebo významných informačních systémů, dále z řad zástupců akademické obce a budoucích poskytovatelů základních služeb napříč vybranými odvětvími služeb a průmyslu a v neposlední řadě zástupců budoucích poskytovatelů digitálních služeb.

Cílem expertní skupiny je návrh novely vyhlášky o kybernetické bezpečnosti stanovující zejména obsah a rozsah jednotlivých bezpečnostních opatření, typy a kategorie kybernetických bezpečnostních incidentů, náležitosti a způsob hlášení kybernetických bezpečnostních incidentů a stanovení náležitostí oznamování reaktivních opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti.

ŘLP ČR, s. p., je již zastoupeno ve druhé expertní skupině v oblasti kybernetické bezpečnosti. V rámci předešlé expertní skupiny NBÚ byla řešena problematika transpozice směrnice (EU) č. 2016/1148 ze dne 6. července 2016 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně bezpečnosti sítí a informačních systémů v Unii, známé též pod označením směrnice (EU) NIS, do národní legislativy.

text a foto Pavel Hošek, ÚPB/OBK

PF a nástěnný kalendář pro rok 2018



Pro rok 2018 připravilo Oddělení vnějších vztahů opět nástěnný měsíční kalendář s leteckou tematikou. Bude k dispozici od poloviny listopadu 2017 a bude možné si ho vyzvednout ve skladu MTZ na základě doložené schválené výdejky. O ceně a skladovém čísle položky vás budeme včas informovat. Spolu s kalendářem připravilo Oddělení vnějších vztahů také tematická PF 2018 ve dvojazyčné verzi, jejichž tištěnou podobu budeme na základě požadavků jednotlivých oddělení distribuovat osobně. Elektronickou verzi PF opět umístíme ke stažení na podnikový intranet.

red

Aplikace HUGIS je po roce opět dokonalejší

Již více než rok je zaměstnancům ŘLP k dispozici aplikace HUGIS, která jim poskytuje grafické (mapové) a popisné informace o objektech ve vlastnictví či správě ŘLP, jejich stavebních výkresech podlaží a místnostech, navigačních zařízeních spolu s ochrannými pásmy, pozemcích, inženýrských sítích nebo o větrných elektrárnách, ke kterým se podnik vyjadřuje z hlediska jejich možné existence. Uživatelé tak mohou prostřednictvím aplikace rychle a snadno přistupovat k velkému počtu užitečných a zajímavých dat.

Když jsme v minulém roce novou aplikaci HUGIS napříč podnikovými strukturami prezentovali, sešlo se nám velké množství připomínek a návrhů, jak aplikaci rozšířit a vylepšit. Kromě požadavků na další doplňování dat zejména ze strany uživatelů z Oddělení bezpečnostně požárních systémů, kteří mají v rámci aplikace svůj vlastní modul, patřila mezi velmi častý požadavek například možnost vyhledávání bodů v mapě podle zadaných souřadnic a možnost jejich konverze mezi souřadnicovými systémy WGS84 a S-JTSK. Častým požadavkem bylo také zobrazení mapové legendy k jednotlivým prvkům, rozšíření nástroje pro kreslení a měření či zobrazení rozrůstající se průmyslové zóny v okolí ostravského letiště a možnost jejího srovnání v kontextu dat ŘLP přímo v rozhraní aplikace.

Na přelomu loňského roku jsme tedy začali s rozšířením aplikace HUGIS, které mělo za cíl všem těmto připomínkám vyhovět a doplnit systém o další užitečné funkce a data. Rozšířili jsme nástroje pro měření a kreslení o možnost zakreslovat do mapy body, linie a polygony, zároveň přibyla i volba pro zadávání textu. Uživatel má nyní možnost si do mapy libovolně přidávat své vlastní poznámky a kresby, které lze ukládat do záložky „Oblíbené“ nebo přes URL odkaz zkopírovat a zaslat emailem ostatním uživatelům. Dalším z řady vylepšení je, že v případě kliknutí do jakéhokoli místa v mapě se v okně pro hledání zobrazí souřadnice tohoto bodu. Naopak, pokud uživatel zadá do okna pro hledání souřadnice, které například získal z jiného mapového portálu, v aplikaci se pak dané místo zobrazí také. Podstatnou úpravu jsme provedli také v rámci modulu Navigačních zařízení, kde je nyní k dispozici možnost odměřování limitů výškových ochranných pásem zařízení ŘLP. Uživatel klikne do mapového podkladu na místo, které ho zajímá, a pokud se zadaný bod nachází pod ochranným pásmem některého ze zařízení, získá prostřednictvím aplikace informaci o výškovém limitu, tzn. nejvyšší přípustnou výšku možné výstavby v daném místě.

Aplikace HUGIS slouží jako nástroj pro zobrazování dat z geografického informačního systému ŘLP a jak již bylo zmíněno, poskytuje data grafická a popisná. V rámci jejího rozšíření jsme tato data doplnili i o fotografie a další média, která jsou navázána k jednotlivým prvkům v systému. Tato novinka například umožňuje zobrazení fotodokumentace ke každému objektu v majetku ŘLP. Uživatel si tak může vytvořit přehled o tom, jak daný objekt vypadá, popřípadě co se nachází v jeho bezprostředním okolí. S tímto tématem pak souvisí i možnost vytváření reportů k těmto objektům. Jelikož jsme Oddělení evidence staveb, bylo pro nás vždy podstatné, mít k dispozici nástroj pro vytvoření uceleného přehledu o objektech v majetku podniku. Tak jako každý z nás musí mít svoji ID kartu či doklad obsahující základní data o jeho držiteli, včetně fotografie (v některých případech i pěkné), tak i každý objekt v majetku podniku by měl mít svou vlastní ID kartu neboli report. V aplikaci tak lze nyní ke každému z těchto objektů report zobrazit. Reporty obsahují základní informace o objektu spolu s fotografií (v tomto případě je foto pěkné snad vždy).

Již od samého počátku, kdy jsme aplikaci připravovali, tušili jsme, že pokud připravíme nástroj, který bude sloužit k rychlému a snadnému nahlížení na evidovaná data, vystane od uživatelů velmi rychle požadavek na to, aby si mohli z aplikace výstupy s příslušnými informacemi sami vytvářet, a to ve formátu, s kterým se jim bude následně snadno pracovat. Mapové podklady s daty lze tak tisknout a ukládat do formátu pdf již od samotného začátku. Nyní však přibyl nástroj umožňující zvolené záznamy exportovat i ve formě tabulkového výpisu do programu MS Excel. Tyto tabulkové výpisy slouží jako ucelený přehled prvků a jejich vlastností, které jsou evidovány v rámci aplikace. V seznamu dat aplikace má každý uživatel možnost zvolit ta, jež se zobrazí v tabulkovém přehledu. V tomto přehledu lze následně jednoduše filtrovat podle vlastností nebo vybírat sloupce, které chce uživatel zobrazit či naopak skrýt. Vybrané prvky z tabulky lze pak zpětně zobrazit v mapě nebo vyexportovat do programu MS Excel.

Poslední velkou úpravou, o které bych se chtěla v tomto článku zmínit, je možnost editace některých skupin dat. Shrneme-li výčet výše zmiňovaných funkcí, tak uživatel HUGISu má možnost nahlížet a vyhledávat různé druhy dat a informací, může do mapového podkladu psát a kreslit, odměřovat výškové limity ochranných pásem zařízení ŘLP, vytvářet tabulky nebo si zobrazit či rovnou vytisknout přehledné reporty k objektům. Kromě toho je mu také umožněno podílet se na editaci dat, čili na do-tváření a aktualizaci samotného systému. Uživatelé s takto přiděleným oprávněním pak mohou například sami vkládat fotodokumentaci, přidávat nebo mazat vybraná data a rovněž také aktualizovat přehled informací o inženýrských sítích či dalších zvolených prvcích. Tato oprávnění jsou ovšem přidělována pouze úzké skupině uživatelů, kteří jsou proškoleni, a jejichž pracovní náplň je k tomuto opravňuje.

Ucelený a podrobný popis všech dosavadních funkcionalit včetně datové základ-



Report - evidenční list stavebního objektu TAR Brno



Identifikace stavebního objektu	
Název stavebního objektu	TAR Brno
Vlastník	Řízení letového provozu, s.p.
Inventurní číslo	2020587
Evidenční číslo OES	3305
Nadzemní podlaží	1
Podzemní podlaží	0

Poznámka
parcela č. 2279/1, k.ú. Tuřany

obr. č. 1 – náhled detailu karty stavebního objektu v systému HUGIS

ny HUGIS můžete najít v Návodě, kterou naleznete na domovské liště aplikace. Pro tento rok jsme ale s novinkami zdaleka neskončili a i návod se s určitostí rozroste minimálně o jednu další kapitolu. Do konce roku totiž chystáme například propojení HUGIS s dalším podnikovým systémem EUS. Oprávnění uživatelé pak budou moci prostřednictvím grafické informace o nájemní smlouvě navedené v HUGIS nahlížet do systému EUS a zobrazovat záznamy o smlouvách vedených v rámci našeho střediska.

Závěrem bych chtěla poděkovat uživatelům aplikace HUGIS nejen za to, že si k aplikaci našli cestu, ale hlavně také za jejich podněty a další nápady, jak HUGIS neustále zdokonalovat a vytvářet z něj komplexní systém, který dokáže v jistých ohledech usnadnit či urychlit práci jeho uživatelům. S našimi náměty za mnou tedy prosím chodte dál nebo mi je zasílejte na email. A kdo neví, kde mě hledat nebo kam psát, ať si mě vyhledá v HUGIS, kromě objektu, patra a čísla kanceláře nebo mé fotky (která zrovna není úplně pěkná), je zde i číslo na pevnou linku, mobilní telefon nebo odkaz na můj email.

text a grafika Lucie Hanzlíková, Oddělení evidence staveb, hanzlikova@ans.cz

obr. č. 2 – náhled tabulkového výpisu inženýrských sítí ŘLP ČR, s. p., v systému HUGIS

HUGIS - inženýrské sítě									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									
Název sítě: ČR									

Doprava letových plánů a vybraných údajů na stanoviště ATS v dobách minulých

Uvedené postupy se týkají doby od roku 1965 do doby, kdy začal první krok automatizace a tisk letových proužků.

V roce 1965 jsem nastoupil na oddělení vedoucího pana Dvořáka. Tento organizační útvar zahrnoval stanoviště TWR, APP, ARO (tehdy byl název briefing) a řídicí odbavovací plochy. Kromě nich byla tato stanoviště umístěna na starém letišti v tzv. „kachlíkárně“. APP pak bylo umístěno v prvním patře budovy pod TWR a ARO v přízemí. Vše se nacházelo na západní straně budovy, směrem k odbavovací ploše. To na úvod.

Každá posádka letadla se musela před letem dostavit na ARO za účelem vyplnění a podání letového plánu. ARO obsluhovali dva pracovníci, vedoucím směny byl tzv. kontrolor traťové přípravy, který zkontroloval vyplněný letový plán a potvrzený originál vrátil posádce.

Druhým pracovníkem byla pomocná dispečerka. Úmyslně píše dispečerka, neboť muži tuto službu vykonávali pouze v případech, že se jednalo o budoucí dispečery. Ti totiž museli ovládat i práce na všech pracovních místech pomocné dispečerky. K ARO patřilo ještě jedno pracoviště, které zpracovávalo zprávy NOTAM a vydávalo tzv. předletové informace pro stanovené oblasti. Na ARO tak posádky měly k dispozici veškeré informace a prováděly zde předletovou přípravu, na jejímž základě vyplňovaly letový plán.

Ale zpět k distribuci letových plánů. Pomocná dispečerka zapsala z kopie stanovené údaje uvedené v letovém plánu do velké knihy (tato kniha byla vedena od spuštění letového provozu na letišti Ruzyně, neuváženo však byla zrušena, ani už nevím v kterém roce, velká škoda). Kopii letového plánu poslala potrubní poštou na dálkopisnou ústřednu k další distribuci. Tato potrubní pošta byla nahrazena v roce 1966 dálkopisem, který rovněž obsluhovaly pomocné dispečerky. Posléze předala telefonem stanovené údaje pro vyplnění letových proužků pomocným dispečerkám na APP a TWR. Na APP se používaly klasické letové proužky, které po vyplnění dispečerka řadila do barevných držáků podle výstupních/vstupních bodů do TMA (tehdy se říkalo okrásků – například Benešov, Rakovník, Roudnice). Na staré TWR se používaly lístečky rozměrů cca 13 x 7 cm. Pro přílety byl podtisk červený, pro odlety černý a pro VFR nebo místní lety černý podtisk na lesklém papíře. Vyplněné proužky nebo lístečky samozřejmě předávala asistentovi řídicího k zařazení do postupové tabule. V případě příletů předávala pomocná dispečerka ACC stanovené údaje na ARO, APP a TWR. Vypadá to celkem jednoduše, ale...

V těchto dobách neexistovalo střídání a služby byly dvanáctihodinové. Pokud si někdo potřeboval odskočit na WC nebo na jídlo, musel ho zastoupit vedoucí směny. Zde musím podotknout, že žádnému dispečerovi se pomocnou dispečerku příliš zastupovat nechtělo, jelikož neměl tu potřebnou praxi. Dále bylo v povinnostech pomocné dispečerky na APP přebírat a zapsat velmi pozorně METAR a předat ho dispečerům na obou sektorech. Ten byl z meteorologické distribuce telefonem, a to tak, že v celou a v půl zazvonil přímý telefon, na ten se napojila pomocná dispečerka ACC, APP a TWR a meteorologové jim METAR nadiktovat (samozřejmě v otevřené řeči).

Dispečerka ale musela vyřizovat i různé telefonní hovory, při noční směně zpracovávala plán letů na další den, který obsahoval jak pravidelné, tak i nepravidelné lety. K těm nepravidelným bylo vždy z důvodů koordinace mezi civilními stanovišti a vojenskou oblastí přiřazováno i pořadové číslo přímo od vojáků. Tento plán letů obdržela pomocná dispečerka z ACC, zpracovala ho a předala pomocné dispečerce na TWR, která do něj zapisovala časy vzletů a přistání.

Nejnáročnější služba pomocné dispečerky byla na TWR. Jak jsem již uvedl, přebírala a vyplňovala údaje do lístečků, přebírala a zapisovala METAR, v případě odletu musela předat čas vzletu na ACC do dvou minut (tamní pracovníci jej pak předávali vojenské oblasti, aby měli vojáci přehled). Pokud se opozdila, následovalo napomenutí, někdy i krácené prémie. Aby toho nebylo málo, musela předávat i polohu OM a časy vzletů všech dopravních letadel na OPC ČSA (ten byl v té době generálním zástupcem všech společností). Nikdo jí však tyto časy nebo polohu nenadiktoval, to musela sama odposlouchávat, a to i když přebírala údaje letových plánů nebo METAR. Bylo proto důležité, aby dokázala reagovat na zprávy z hlediska priorit při jejich přebírání. Přednost tedy mělo vždy předání časů vzletů a polohy OM, ovšem to vše za hluku letadlových motorů. A kdo nezažil, neví, jak hluchí B 707, IL-18 nebo Vickers Viscount (viz obrázek). Několikrát za směnu pak předávala časy přistání souhrnně na ARO. Nemohu navíc nezmínit, že veškerá práce se odehrávala v horku bez možnosti klimatizace prostoru, která tenkrát ještě vůbec nebyla zavedena.

Je nutno ještě uvést, že po roce 1968, kdy někteří kolegové dispečeri emigrovali, samozřejmě vyvstal nedostatek kvalifikovaných řidičů. Z tohoto důvodu byly na staré TWR využívány pomocné dispečerky pro řízení mobilních prostředků po provozní ploše letiště.

Pro řídicí letového provozu se tak stal klíčovým zácvek a zvládnutí činností pomocné dispečerky na věži. V těch dobách se totiž let každého letadla musel se sousedními stanovišti koordinovat telefonem. Tak se dispečer naučili provádět koordinaci po telefonu a zároveň poslouchat druhým uchem hlášení posádek a reagovat na ně.

Původně jsem měl v úmyslu zavzpomínat na zajímavou etapu historie a popsat pouze distribuci letových plánů na stanoviště ATS. Došel jsem však k názoru, že by nebylo spravedlivé nezmínit se o práci svých kolegyní – pomocných dispečerek –, které tvořily důležitou část týmu APP/TWR a byly tak trochu v pozadí. Jejich úkoly byly náročné, a přesto je zvládaly s bravurou a elegancí.

Ve svém článku nepopisuji činnost pomocných dispečerek na ACC a důvod je jednoduchý. Moje činnost byla v té době spojena s APP/TWR, a tudíž nemohu psát o něčem, co jsem nezažil. Byl bych proto velmi rád, kdyby se toho některý pamětník z ACC zhostil a popsal jejich činnost ve stejném časovém období. Rozhodně by si to tyto ženy zasloužily.

Článek mapuje část období, kdy ještě neexistovala informační technika pro běžné použití, a to se netýkalo jen našeho státu. Stejně nebo obdobné postupy byly v celé Evropě. V té době byly hlavními tahouny změn v postupech pánové Dvořák a Černohorský a patří jim za to taktéž velký dík.

**text Bohumil Štěpán,
stepan.bohumil@seznam.cz, foto sbírka J. J. Zazvonila**



1st FAI World Air

ANR - Air Navigation Race je nový formát navigačních soutěží, který světová federace leteckých sportů FAI schválila v roce 2016. Hlavní motivací „navigační“ komise GAC pro ustanovení nového typu soutěže byla snaha udelat navigační soutěž atraktivní pro diváky, a tedy i pro média a sponzory. Má to být také typ soutěže vhodný pro začínající piloty. Taková soutěž musí mít jednoduchá pravidla, rychle pochopitelná i pro laika, musí být dynamická, zábavná, s krátkými etapami, on-line sledováním a vyhodnocováním třeba na velkoplošných obrazovkách.

První mistrovství světa v ANR (WANRC) se konalo v polovině září 2017 ve španělském Castellonu de la Plana, kouzelném aeroklubovém letišti na pobřeží severně od Valencie. WANRC jsem se zúčastnil s mým tradičním navigátorem, Jurajem Čekanem. Letěli jsme na první mistrovství víceméně ze zvědavosti, chtěli jsme si nový formát soutěže hlavně vyzkoušet. Moc jsme od tohoto typu soutěže neočekávali, protože na rozdíl od tradičních navigačních soutěží (Přesné létání a Letecká rally) se nám zdála pravidla příliš jednoduchá a proletět krátkou trať velmi snadné. Soutěž ale nebyla tak jednoduchá, jak se nám na první pohled zdálo.

ANR se skládá ze dvou typů úloh, z navigačního letu a přesnosti přistání. Přistání je téměř shodné s tím, co známe z Přesného létání a Letecké rally. Navigace je ovšem zcela jiná. Trať je velmi krátká, 15–25 NM, ale naprosto klíčová je přesnost dodržení trati. Koridor, v kterém se letadla mají pohybovat, je velmi úzký a může se v průběhu celé soutěže i měnit, tedy přeshrnovat. Ve Španělsku jsme první dvě etapy měli koridor široký 0,30 NM, třetí etapu 0,25 NM a poslední 0,20 NM. Dodržení času na otočných bodech a tajných branách, které bylo klíčové u dosavadních navigačních soutěží, je u ANR jen „třešnička

Letecký den Strako

Je 15:40 a nad prahem dráhy číslo 13 strakonického letiště se objevil P-51 D Mustang pilotovaný Miroslavem Sázkavským a nahoře na věži bylo téměř slyšet, jak pořadatelům spadl jeden kámen ze srdce. Tedy on ten příslovečný kámen vlastně spadl o pár minut dříve, když se pilot Mustangu na přiletu ohlásil řidičům na věži.

Mustang byl velkou hvězdou leteckého dne a nechtěli jsme diváky zklamat. Ale letecký den není jen o hvězdách, ke kterým letos ve Strakonici kromě Mustangu patřili například špičkový český akrobat a jeden ze dvou českých reprezentantů v Red Bull Air Race Petr Kopfstein, nebo Miloš Ramert, trenér českého reprezentačního družstva v bezmotorové akrobacii. Snad mohu mluvit za celý pořadatelský tým, když řeknu, že asi největší radost nám při jeho hodnocení udělal fakt, že na letecký den přišlo společně s dospělými diváky také obrovské množství dětí a mladistvých, a že soudě podle jejich reakcí, se jim dění na letišti včetně speciálního doprovodného programu pro ty nejmenší, který jako v předcházejících letech připravila Míša Machartová se svým týmem, hodně líbilo. Pokud jsme alespoň u zlomku z nich zapálili zájem, jenž je třeba jednou přivést k létání nebo práci v letectví, bude to pro nás největší odměnou.

A co mohli návštěvníci jubilejního pátého leteckého dne Strakonice On Air vidět? Kromě již zmiňovaných vystoupení to bylo například předvedení letounu L-410 UVP Armády České republiky, nebo populární soutěž v sestřelování balónků, kterou pak zase vystřídala ukázka unikátního historického Zlinu Z 381.

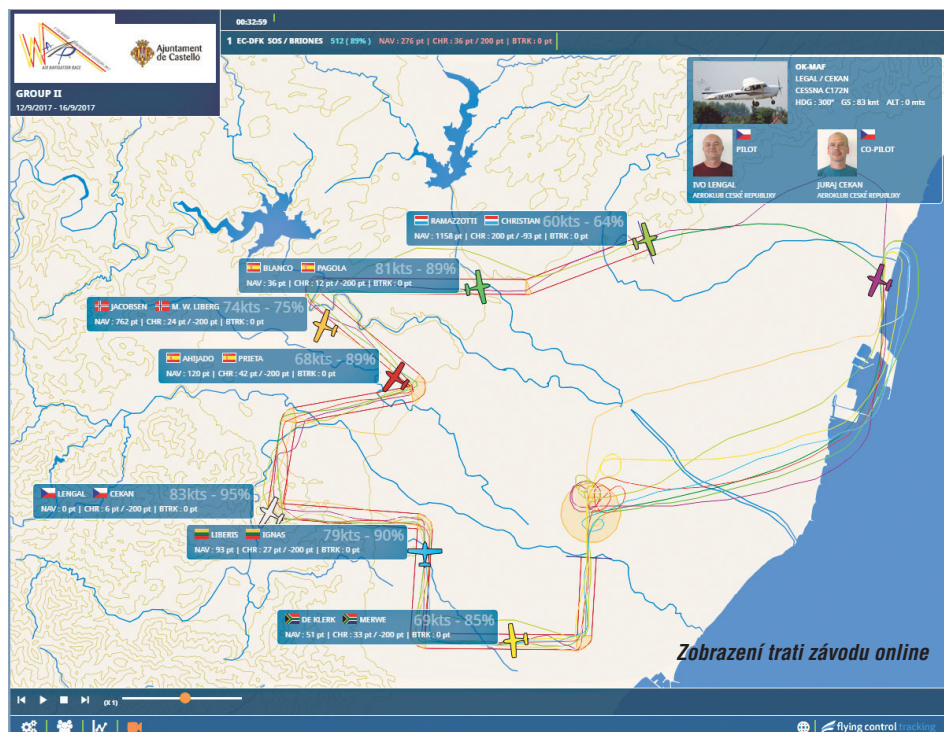
Navigation Race Championship 2017 ve Španělsku

na dortu". Čas se totiž měří jen na SP (Start Point) a FP (Finish Point), tolerance je pouze ± 1 s. Přestože jsme létali podle poměrně podrobné mapy v měřítku 1:150 000, tak dodržení úzkého koridoru nebylo vůbec jednoduché. Zejména v ostrých zatáčkách a při nasazení nového kurzu se velmi lehce stalo, že jsme vyletěli na více než tolerovaných 5 s mimo koridor. Navíc některé otočné body stavitel trati umístil buď do nepřehledného terénu, nebo dokonce nad moře. Srovnávací navigaci jsme pak museli nahradit udržením kurzu a točením zatáčky výpočtem, podle stopky. Penalizace za každou sekundu mimo koridor a mimo toleranci na SP a FP byla 3 body.

Nejlépe se nám podařila druhá etapa, kde jsme nasbírali pouze 30 trestných bodů a po dvou etapách jsme měli ambice se probojovat mezi nejlepšími čtyřmi posádky, do finálové etapy nazvané FINAL4. Bohužel hned v další navigační etapě jsme udělali navigační chybu, spletli jsme si dvě horské chaty na hřebenu kopce, letěli jsme asi dvě minuty mimo koridor, nasbírali celkem 873 bodů a bylo po ambicích.

Přesnost přistání se nám docela povedla (+6 m, +2 m, -2 m mimo nulové pásmo) a ještě hodinu před vyhlášením konečných výsledků jsme figurovali v předběžných výsledcích na 3. místě. **Nakonec jsme v navigaci skončili z 32 účastníků na 10. místě a v přistání na 6. místě.** Bylo vidět, že navigační část ANR nejvíce trénovali Španělé, kteří byli o třídu lepší než ostatní a obsadili první tři místa. Celkové výsledky, ale také fotografie i záznamy z jednotlivých etap jsou přístupné na webu šampionátu <http://www.wanrc2017castellon.com>.

Celkový dojem ze soutěže mám velmi dobrý. Navigační úlohy jsou zábavné, a i když se při nich nevyhledávají žádné fotky či znaky na zemi, tak i navigátor má stále co dělat. Naprosto klíčové je maximálně se soustředit na neustálou korekci trajektorie co nejvíce na střed koridoru. Pilot si také musí nacvičit udržení v koridoru během



zatáčky. Zejména při velké změně kurzu musí být zatáčka velmi ostrá a ukončená do směru. Určitě se v tomto typu navigace dá objektivně soutěžit, vítězí lepší. Že je soutěž vhodná i pro začínající piloty prakticky ukázaly dvě posádky z Lucemburska, které byly sestaveny z kadetů letecké školy. Hrdě nosili trička s nápisem „Young Pilots“. Velmi se mi jejich přístup líbil, více o projektu se můžete dozvědět na webu www.ypl.lu.

Zda se povede proměnit i divácký a mediální potenciál nového typu soutěže ukáže čas. Určitě to nepůjde samo. I když se španělští pořadatelé o propagaci snažili, tak diváků na soutěži bylo poskovnu, odhadem do dvou stovek. Mediální zájem o Red Bull Air Race můžeme akrobatům jen tiše závidět.

text a grafika Ivo Lengal, DPLR/SRPI/ORS, lengal@ans.cz

nice On Air jubilejní

Honza Krčil představil moderní vrtulník Guimbal Cabri G-2, nádherné repliky historických sportovních letadel přivedl na LKST z Mladé Boleslavi Vladimír Handlík. U nás vzácný Max Holste Broussard, který si zvukovým projevem nijak nezadal s populární An-2, upoutal diváky stejně tak, jako dvojice krásných britských historických větroňů značky Slingsby. A stejně jako v předcházejících letech nesměly samozřejmě chybět ani ukázky dovedností pilotů a parašutistů ze strakonického aeroklubu.

Letošní pátý ročník leteckého dne Strakonice On Air se stal pro malý realizační tým ze Strakonického letiště, všechny členy aeroklubu a jejich kamarády, kteří přispěli svým dílem k úspěchu akce a samozřejmě i jejich manželky a přítelkyně, bez kterých by to také nešlo, prozatímním vyvrcholením novodobé historie leteckých dnů ve Strakonici, která začala v roce 2012. Tato krátká, ale úspěšná historie by nemohla vzniknout bez našich klíčových partnerů, kterým bychom chtěli na tomto místě poděkovat, především podniku Řízení letového provozu ČR, s. p., který se již popáté stal důležitým sponzorem naší skromné oslavy létání. A také společnosti Znakon, a. s., díky které nad Strakonice zavítal poprvé od druhé světové války P-51D Mustang. Poděkování patří také městu Strakonice a zkrátka všem, kteří svým



dílem přispěli k tomu, že všichni odcházeli po skončení leteckého dne ze strakonického letiště spokojeni. A tak je tento článek také poděkováním právě jim.

**text Michal Beran, vedoucí redaktor Flying revue, michal.beran@flying-revue.cz
foto Jan Vávra**



Pohár Gordona Bennetta s historicky první účastí české posádky

V první polovině září se konal 61. ročník Poháru Gordona Bennetta, neoficiálního mistrovství světa plynových balonů. Česká republika zde měla historicky první českou posádku – Jana Smrčku, všestranného pilota s řadou různých kvalifikací od pilota horkovzdušného i plynového balonu přes examinátora až po pilota vzducholodi a Aleše Vašíčka, novináře a cestovatele. Řízení letového provozu při tom nemohlo chybět a rozhodlo se tyto „dva fousáče“, jak se sami nazývali během soutěže, podpořit finančně. Uletěli vzdálenost téměř stokrát delší než při běžném létání, ve vzduchu byli stejně dlouho, kolik času stráví v balonu během létání za celý měsíc. Letěli přes 4 státy – Švýcarsko, Německo, Čechy a Polsko a zdolali vzdálenost 1078 km za 22 hodin 8 minut průměrnou rychlostí 50 km za hodinu. Jejich doprovodný tým ujel 1564 km a celkem po Evropě během závodu najezdil 5873 km. To jsou čísla, která berou dech.

Tato velká událost se neobešla bez zájmu českých médií, a tak je možné na různých webových serverech dohledat reportáže i fotografie z celého závodu včetně osobního blogu Jana Smrčky na www.balony.cz/blog. Mluvíme však o oficiálních textech. Co byste ale řekli bezprostřednímu popisu tohoto dobrodružného zážitku samotným Honzou Smrčkou hned po letu?

Tak jedeme domů a jsme fakt šťastní. Během letu jsme zažili chvílky, které nebyly úplně jednoduché – chvílku před půlnocí se nám ulomil konektor napájení protisrážkových světel, nějak jsme to zbastlili a letěli dál. To bylo na letišti v Zurichu. Asi půl hodiny na to jsme potkali dopravní letadlo, které proletělo jen o 30 m nad námi a 150 m vedle a točilo směrem k nám. Druhé jsme potkali o hodinu později, ale to bylo podstatně dál. Ráno jsme pak narazili na souvislou vrstvu mlhy v našem směru u Časlavi, podařilo se nám naklesat a vyhnout se jí, pokračovat stejným směrem jsme považovali za riskantní. Ještě nás překvapila dlouhá vlna u Náchoda, připadali jsme si jak ve výtahu. Nejdříve kalup nahoru a pak dvakrát rychleji dolů.

Nečekali jsme ale, že by šlo vše hladce, a tak tenhle výčet je více než přijatelný.

Zažili jsme ale spoustu věcí, které byly krásné, úžasné a až nepopsatelné. Letěli jsme nad územím, které jsme z většiny znali a někde opravdu důvěrně. Podařilo se nám vyhnout všem velkým letištím, jako je Zurich, Mnichov, Praha. Stálo to hodně balastu i plynu, ale například Japonci měli podle konverzace v éteru v Praze opravdu hodně problémů a stálo je to více úsilí, proto zřejmě přistáli i dříve než my.

Při losování pořadí určeného pro vzlet jsme měli opravdu štěstí, startovali jsme jako druží v 19:35. Letěli jsme tedy asi hodinu za světla a 20 minut v soumraku. Dostali jsme až za Bern a doslova se kochali úžasnými panoramaty! Jezdím do Alp od roku 1993 a viděl jsem toho dost, ale nikdy ne západ nad Alpami. To urve srdce i otrlému a věřte, že v letadle to prostě není ono (omlouvám se pilotům letounů). Tohle si musím do budoucna zopakovat.

Uchvátilo nás Bodamské jezero. Měsíc svítil jak o život, 300 km za námi, nad námi modré šero, pod námi černo a z toho svítilo jezero! To byl kýč jak rýč, těžko se to popisuje slovy, to se musí vidět a zažít.

Když jsme se blížili k naší hranici, bylo mi, jako když se vracím do ráje. Nečekal jsem to, ale jednou mě vzala tak neuvěřitelná vlna euforie a vlastenectví, že jsem byl úplně naměkko, a to se mi tak často nestává. Pak nám někdo zavolal, že jsme v čele závodu. Nebylo to rozhodující, ale příjemné. Z Mnichova nám řekli, abychom přeladili na 126,100 Praha Info. Řekl jsem, že rozumím, rozloučil se a poděkoval za spolupráci, přeladil, zmáčkne knoflík mikrofonu a... nemohl mluvit. Po chvíli ticha jsem řekl pevným hlasem: „Praha Info ballon Delta Oskar Foxtrot Viktor Alfa dobré ráno.“ Řídicí odpověděl: „Delta Oskar Foxtrot Viktor Alfa Praha Info. Vítejte doma. Jste první, kdo v závodu přiletěl.“ Když nás předal dalšímu řídicímu, rozloučil se kromě obvyklých frází i větou „Držíme vám palce, kluci.“ To sice nebylo podle *fórsritu*, ale neuvěřitelně to sedlo. Stejnou větou nám pak odpovídali všichni řídicí letového provozu od Prahy až po Ostravu. Byli naprosto úžasní, dokonce zařídili i povolení průletu omezeným prostorem nad Krkonošemi ze strany Polska, kde létali plachtaři dlouhou vlnu. Ti chlapci z ŘLP byli neuvěřitelní a moc jim děkuji!

Když už jsme u ŘLP – pro balonáře není obvyklé létat po trati a být v řízeném prostoru. Obvykle v Praze vyletím s řízením Ruzyň a pak mě převezmou Kbely. To je celé. Létám přes Sněžku z FIR Praha do FIR Varšava, přes La Manche od Anglů k Frantíkům. Teď jsme letěli přes čtyři země a přeladili jsme za 22 a půl hodiny celkem osmáctkrát a kód odpovídá dvanactkrát. Například jen v Čechách za přelet trávící šest hodin na Praha Info, Praha Radar, Praha Info, Čáslav Info, Pardubice Info, Ostrava Info.

Přelet nad českou zemí byl nádherný. Milha nad Orlickou a Slapskou přehradou a v dálce svítilí Praha. Korálky aut na dálnici na Strakonice. Série letišť Čáslav, Podbořany, Pardubice, Hradec Králové a pak nádrž Rozkoš a Náchod. Nad horami vpravo i vlevo mraky a my letěli koridorem jak dělaným přímo pro náš let. To byl neuvěřitelný pohled.

Přistávat jsme chtěli až po západu slunce, na další noc jsme už neměli balast. Byli



Foto z příprav startu na Gordon Bennett Cup ve Švýcarsku

jsem na dobré pozici a mohli ji trochu vylepšit. Uletěli jsme asi 1030 km a doprovod byl blízko. Přesto jsme se rozhodli pro přistání už v 17 hodin, abychom balili za světla, a zase jsme měli štěstí. Řídicímu letového provozu, který věděl, že jsme česká posádka, jsem oznámil zrušení letového plánu a informoval jsem ho o tom, že budeme přistávat. Odpověděl nám polsky, že 4 námořní míle před námi přistál balon. Do té doby jsme mluvili jen anglicky, ale tohle řekl polsky. Pak jsem slyšel, že řekl jinému letadlu polsky, že mu u startovací plochy přistál balon, ať tam zaletí a zkontroluje to. Opravdu přiletěl Vivat, párkrát zakroužil a pak přijelo několik místních balonářů a polská televize. Místo kde jsme přistáli, používají pro vzlet, protože tam stromy vytvářejí větrný stín, což se hodilo i nám. Pomohli nám sbalit balon, uložit na letišti vozík s balonem a najít hotel. Ráno nám uvařili kávu, převzali pohledy z místa přistání s tím, že je pošlou (v neděli dopoledne pošta nefunguje), dali nám VIP trička místního aeroklubu. To vše jen proto, že pro Poláky má Pohár Gordona Bennetta velký význam. Vyhráli několik ročníků a jejich týmy mají velkou podporu.

Balon nám pronajala společnost Balonklub Augsburg. Původně jsme měli domluvený balon od firmy Cameron Balloons, ale z důvodu reorganizace nám pak nemohli vyjít vstříc, kdežto v Augsburgu reagovali hned. Výsledek byl takový, že firemní balon nakonec neletěl vůbec. Mým cílem bylo letět balonem i s majstrem, ale to nebylo možné. Nicméně během našich tréninkových letů se předseda Balonklubu Rainer Hassold rozhodl, že se k nám připojí a s obsluhou balonu nám pomůže. Sám se poháru několikrát zúčastnil a spolu jsme absolvovali několik letů. Naše posádka ho zaujala svým nadšením a elánem, nakonec nám nejen pomohl fyzicky, ale i spoustou rad a ve složitých situacích dokázal ledacos napravit a vyřešit. Zejména během plnění uznal, že metr opravdu bývá dvojitý. Jeho autorita na místě byla znatelná, stálo to hodně úsilí mít jej po svém boku, ale díky za to. On byl mezi prvními, kteří náš výkon ocenili. Rainer, děkujeme!

Dostali jsme obrovskou spoustu e-mailů, textových zpráv a nevím čeho všeho ještě. Před letem, během něj i po něm – připadal jsem si chvíli jak Karel Gott. To nás hnalo vpřed, ale nutno podotknout, že jsme zaplatili nováčkovskou daň. Naše obavy, že něco podceníme, vyústily v to, že jsme s sebou měli dvě třetiny věci úplně zbytečně a taky nám to sám Rainer velmi šetrně naznačil. Ale nelze být dokonalý na první pokus. Na druhou stranu „domácí publikum“ (chlapci z ŘLP, fanoušci, čeští balonáři) nás tlačili dopředu a my fakt bojovali ze všech sil.

Do té doby byl můj rekord 12 uletěných hodin v kuse, v noci nejvýše 5 hodin a dálkově z Osnabrücku za Drážďany, Alešovi dokonce ještě ani neoschl inkoust na *pilotáku*. Byl mi ale rovnocenným partnerem, byl to on, kdo převážně balon řídil, občas komunikoval i s ŘLP. Jako jeho instruktor jsem na něj byl hrdý. Za poslední rok jsme toho ale moc nenaletali, nejvíc přibližně 20 hodin s plynovým balonem. Věřil jsem, že 3300 hodin celkového náletu nás zachrání, a bylo to tak.

Vzpomínám si, že mi někdo gratuloval k životnímu letu. Balonáři obvykle letí hodinu a uletí 10–15 km. Jsem profesionální pilot a létám to také tak. Na závodech pak letím 2–3 hodiny maximálně, takže celkový počet nalétaných hodin roste jen velmi pomalu. Z toho mi vychází, že 22:30 hodin a 1078,76 km je z hlediska závodu možná 13. místo z celkových 21, ale je to hlavně můj a asi i český rekord.

Závěrem děkuji všem za radu, pomoc, podporu finanční i morální. Je vás tolik, že byste se možná vešli i na Letnou, a to je úžasný pocit.

text a foto Jan Smrčka,
balony.cz