

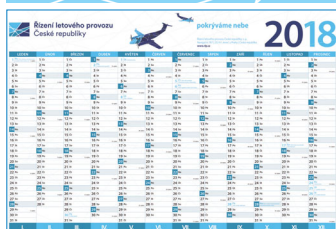
ROČNÍK XVIII ČÍSLO 189 PROSINEC

STRIP 2017

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



Plánovací kalendář ŘLP



Ve skladu MTZ jsou k dispozici nové plánovací kalendáře ŘLP ČR, s. p., v podnikových barvách a s grafickým návrhem potisku letadel naší kalibrační letky. Kalendáře je možné nafasovat na základě schválené výdejky, skladové číslo je uvedeno na podnikovém intranetu. **red**

Výstava obrazů v IATCC

Každý zaměstnanec pracující v IATCC už jistě alespoň jednou prošel kolem **krásných obrazů, které lemuji prostor přízemí i prvního patra po obou stranách.** Autorem obrazů je zaměstnanec Oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM Petr Dušák, jehož některá díla, především ta s leteckou tematikou, jsou využita ve výroční zprávě podniku za rok 2016, kde jste se také mohli o autorovi dočíst pár zajímavostí. Nyní vám představujeme celou sérii jeho děl, která zde budou zdobit prostory našeho střediska až do konce ledna 2018. Navíc se jedná o výstavu prodejní, takže pokud budete mít zájem, nahleďte do knihy výstavy umístěné na

stolečku u jídelny, kde se na zadní straně dozvíte konkrétní částku, za kterou je obraz k dispozici. Děkujeme Petru Dušákovi za to, že zde umožnil své výtvarné vystavovat a doufáme, že všechny kolemjdoucí pohled na ně potěší. **red**

Pracovní výročí

V měsíci prosinci oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tito zaměstnanci:

Petra Hladká, Ing.,
samostatný odborný referent specialista,
DPRO/sekretariát DPRO **15 let**
Ivan Holobradý, Ing.,
supervizor na TS II,
DPRO/ATMS/LTS/CADIN **20 let**

Jiří Pokorný,
pracovník údržby ZLT II,
DPRO/ATMS/RIS **30 let**
Zdeněk Žák,
technický dohled II,
DPRO/ATMS/LTS/TCOM **35 let**
Václav Lacina,
dispečer FIC,
DPRO/SONS/ACC/FIC **40 let**
Redakce všem jubilantům blahopřeje!

Ke dni 30. listopadu 2017 skončil po pětadvaceti letech ve své funkci vedoucího řídicího letového provozu I v Brně **pan Lubomír Nečas** a odešel do důchodu. Přejeme hodně zdraví a duševní pohody a děkujeme za jeho pracovní nasazení po celou dobu jeho působení v ŘLP. **red**

Statistiky provozu

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

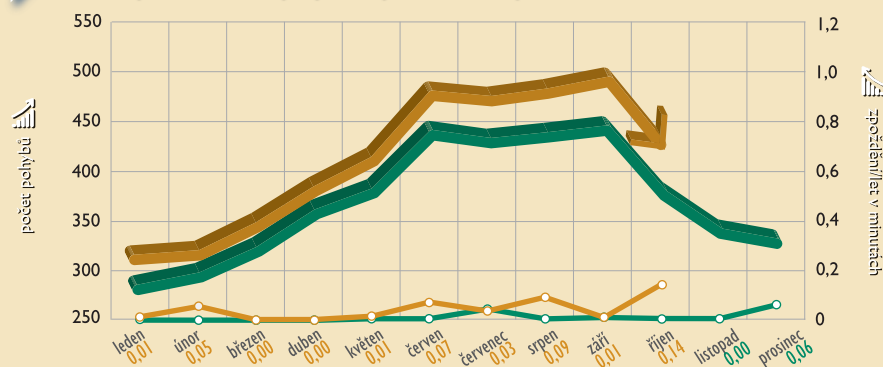
říjen 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích ŘÍJEN 2016/2017

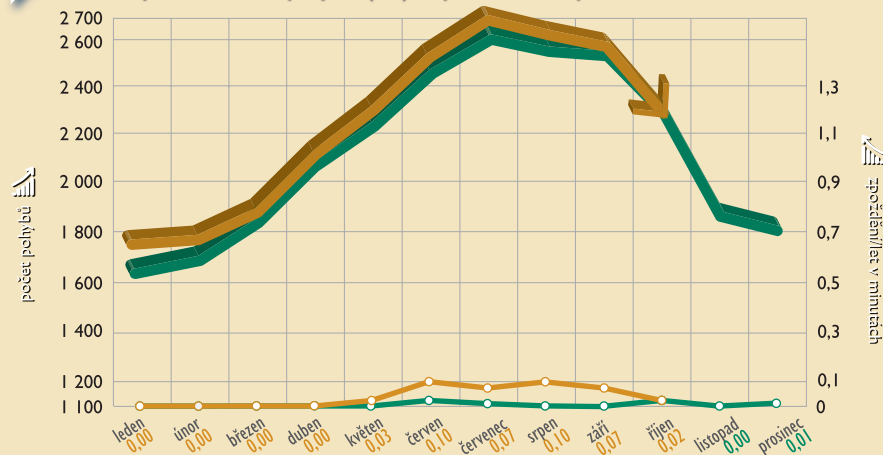
2016		BRNO	2017	
IFR 1 173	VFR 2 255		IFR 967	VFR 2 778
3 428			3 745	
MLČ 1 083			MLČ 1 004	
2016		OSTRAVA	2017	
IFR 648	VFR 952		IFR 564	VFR 1 147
1 600			1 711	
MLČ 564			MLČ 451	
2016		KARLOVY VARY	2017	
IFR 331	VFR 213		IFR 242	VFR 404
544			646	
MLČ 222			MLČ 185	

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



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



Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2016	2017		2016	2017	2016	2017
11 839	13 237	16/17	449 (21. 10.)	519 (6. 10.)	42 (21. 10.)	42 (1. 10.)

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
71 639	71 478	-0,22	2 527 (7. 10.)	2 553 (1. 10.)	183 (6. 10.)	187 (1. 10.)	0,02	0,04

Jsou to lidé, kdo tvoří hodnoty, organizační struktura je pouze nástroj

Návrat do historie před deseti lety a zkoumání toho, co kdo řekl nebo neřekl, může být v některých případech ošemetné a leckdo by řekl, že je lepší hledět spíše do budoucna. V druhé části rozhovoru s generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Janem Klasem jsme se však s chutí vrátili na začátek roku 2008 a našim cílem se stalo srovnat rozvoj a vývoj podniku právě pomocí zajímavých myšlenek, které tenkrát zazněly. Co zůstalo stejné a co se změnilo? Platí tehdy vyslovené teorie i dnes nebo je deset let natolik dlouhá doba, že se nedá nic předpokládat, zvlášť v tak dynamicky se rozvíjejícím odvětví jako je letectví?

Už hned název rozhovoru z února 2008 by mohl být tím prvním srovnávacím bodem. Tenkrát jste prohlásil, že prioritou číslo 1 je dostatek řídicích letového provozu, konkrétně jste řekl: „Vidím dvě roviny. Za prvé krátko a střednědobou – poskytování našich služeb nesmí být výraznou příčinou zpoždování. V dlouhodobém horizontu se ale musíme dostat z vleklého problému několika posledních let – menších či větších problémů s počty řídicích – a situaci stabilizovat.“ Jak jsme na tom tedy dnes?

Je to opravdu otázka. Jak vás poslouchám při citaci mé tehdejší odpovědi, tak bych ta slova mohl dnes zopakovat a dokonce to i občas činím. Dnes jsme v situaci, kdy se opět jednou ze střednědobých a dlouhodobých priorit stává počet řídicích letového provozu. Je samozřejmé, že v tom určité hraje roli i cykličnost letecké dopravy. Po mém nástupu do čela podniku jsme se tenkrát poprvé dostali do složitější situace, kdy došlo k prvnímu významnému poklesu počtu řídicích za dlouhou dobu existence podniku. Pamětníci, kteří zde pracují několik desítek let, mi to jistě potvrdí. Podařilo se nám tu krizi však dobře zvládnout a situaci stabilizovat i díky opatřením, která jsme tehdy zavedli.

Z mého pohledu se tak tento problém už nechápal jako chronický, ale jako řešitelný, nicméně jsme v posledních letech možná trochu podlehli pocitu uspokojení z dobré personální situace. V řadě případů i kolegové odpovědní za metodiku a plánování nabýli dojmu, že bychom naopak leteckých dispečerů mohli mít až příliš, do toho přišlo poměrně razantní snížení úspěšnosti ve výcviku a tyto faktory nakonec způsobily, že se opět ocitáme na začátku kruhu. Jsme na tom určitě lépe než před deseti lety, ale dostatek lidských zdrojů se opět stává prioritou číslo 1.

V souvislosti s tím se snažíme nyní zavádět několik kvalitativních změn, které jsou zároveň podpořeny i novou organizační strukturou. Chceme v rámci projektu harmonizace lépe a efektivněji využít lidské zdroje, které máme na regionálních letištích, chceme zavádět terminální sektory, což je odlehčení, které by mělo pomoci především na oblastním středisku řízení. Mělo by ale zároveň přinést i snížení složitosti ve výcviku tím, že řidiči budou připravovat na menší počet sektorů. Jedná se o krátkodobá opatření za účelem navýšení kapacity, ale jsou i střednědobá a dlouhodobá, abychom tím kontinuálně navyšovali počet řídicích. Díky tomu, že se trochu snížila komplexnost výcviku, by se mohla zvýšit i jeho úspěšnost. Vedle toho připravujeme další opatření pro lepší provázání základního výcviku a pokračovacího výcviku na stanovištích. Máme také novou osobu zodpovědnou za výcvik – paní ředitelku Navrátilovou, která by se měla systematicky věnovat celému řetězci.

Další zajímavá citace z rozhovoru z roku 2008 se týká IATCC a vyspělosti našich technologií: „Nejen IATCC, ale i celou infrastrukturu, která středisko podporuje, můžeme považovat za špičku a jednou z mých priorit je, abychom tuto přednost dokázali využít nejen pro poskytování kvalitních letových služeb. Máme jak vyspělé technologie, tak i vyspělé know-how lidí, kteří systémy zaváděli, pracují s nimi, a to vše můžeme nabídnout v rámci portfolia podniku na komerční bázi.“

Já jsem krátce po svém jmenování vytvořil v rámci podniku spíše neformální skupinu, která měla za úkol rozhodnout, jestli se systém bude rozvíjet spíše postupnými kroky nebo bude potřeba vytvořit náhradu. Nakonec vznikl kompromis, kdy se ukázalo, že systém se z hlediska postupných kroků dostal na velmi vysokou úroveň a platí dodnes, že funkčně naplňuje veškerá očekávání. To, že nyní stojíme před jeho obměnou, je dáno tím, že už není možné systém dále rozvíjet, že už dosáhl svého maxima a nyní potřebujeme novou generaci.

Zorganizovali a podepsali jsme velký kontrakt a v tuto chvíli se již nový systém připravuje do provozu. Výzvou zůstane, abychom v první fázi zachovali alespoň tu stávající funkčnost, která je velmi vysoká a zároveň si tím vytvořili prostor pro nové navyšování funkcionality a propojování s našimi sousedy, lepší využívání možnosti zpracování dat. Pokud se nám podaří zavést nový systém v rámci projektu Neopteryx v časových horizontech, které jsou dány dodatkem ke smlouvě, tak lze předpokládat, že z hlediska technologií se budeme držet stále na špičce.

Třetí téma se soustředilo na liberalizaci: „Je důležité reflektovat, jak se mění prostředí, ve kterém se poskytují služby řízení letového provozu. Jsem přesvědčen, že bude pokračovat trend liberalizace. Cesta to ale nebude jednoduchá. V Evropě existují přirozené tlaky i institucionální intervence na podporu liberalizace, ale také přirozené protitlaky velkých silných odborových organizací, které se brání jakékoliv změně o trhu.“

S touto mou tehdejší odpovědí nemohu než souhlasit i dnes. Liberalizace už se projevila tím, že někteří velcí poskytovatelé LNS, například Španělé, velkou část služeb outsourcingovali, organizovali klasické tendry, což jen potvrzuje to, že se liberalizace stává realitou. To, že tento proces nejde tak plynule, jsem více méně také předvídal už tehdy. Sjednocujícím prvkem se mělo stát Single European Sky a jeho jednotlivé kroky a dnes vidíme, že přibližně před třemi až čtyřmi lety se tento nadnárodní projekt dostal na rozcestí, kdy doposud není jasné, zda se jeho cesta bude ubírat směrem k rozšiřování liberalizace nebo naopak centralizace a regulace.

Byl tu i pokus například administrativně oddělit CNS a vytvořit trh přes unifikovaný

model, kdy se všem poskytovatelům CNS sebere a povinně se odtrhne od ATM. To ale považují osobně za nešťastné, protože zavádět liberalizaci a volný trh díky administrativním opatřením není moudré. Existují na to vhodnější a přirozenější nástroje jako je například ekonomický tlak.

V další otázce se přesuneme k tomu, co očekáváte od zaměstnanců. Citace z února 2008 zní: „Za jednu z hlavních hodnot u zaměstnanců považují ochotu a schopnost na sobě pracovat. Naší ambicí musí být, abychom byli nejlepší ve srovnávání s ostatními poskytovateli v rámci Evropy v porovnatelném segmentu.“

Na tomto určitě trvám i nadále a vzhledem k tomu, že se poměrně aktivně zapojuji do dění na mezinárodní letecké scéně, mám v tomto ohledu velmi pozitivní zpětnou vazbu. Ve většině oborů jsme buď špička, nebo patříme k nadprůměru. Co bychom se ale možná měli lépe naučit, je lépe prodávat naše znalosti a vysokou úroveň profesionality a snažit se být více viděni. Souvisí to například i s jazykovými dovednostmi, spousta špičkových odborníků ve svých oborech nemohla prvních deset let své kariéry vůbec cestovat do zahraničí, nemohli zde působit ani publikovat, což už našetřít neplatí pro nastupující novou generaci. Očekávám proto, že ta pomyslná latka se bude ještě zvyšovat.

Jak se dnes stavíme k procesu transformace? Už tehdy jsme ji zmiňovali s tím, že: „Transformace není cílem, ale prostředkem k dosažení stanovených cílů, jako je rozšíření portfolia služeb, schopnost nabídnout další služby, ale i schopnost naší základní kmenovou činnost poskytovat v rámci regionální spolupráce.“

To jistě platí dál, ovšem je důležité připomenout, že musíme i reflektovat realitu a ta je taková, že za svého působení ve funkci GR se ve Vládě ČR vystřídalo jedenáct ministrů dopravy a jsou určité projekty, ve kterých je součinnost státu prostě nezbytná a musí být založena na spolupráci, která je dlouhodobá, ověřená a stabilní. A za celou dobu deseti let zatím nastaly vhodné podmínky k tomu, abychom se do toho mohli pustit. Transformace není v současné době prioritou, za těch deset let jsme si dokázali, že se dá fungovat pružně a na komerční bázi. Navíc jsme byli schopni vytvářet to, co jsem považoval za téměř největší handicap, a to být součástí nějakého Joint Venture, tedy většího celku. I to se v omezené míře podařilo, například v již zmíněném Španělsku. Čekáme ale i na to, zda dojde k zásadnějším krokům například v oblasti působení SES, pak by se třeba ukázalo, zda je ten správný čas uvažovat o změně právních forem našeho podniku. **Věnovali jsme se i využití lidského potenciálu. „Mezi důležité činitele patří motivace, systematické sledování výkonosti u všech profesí podniku, stejně jako kvalita výběru na všechny pozice. Bude**

naší prioritou, aby tyto procesy byly podpořeny systematictějšími využíváním příslušných nástrojů personální politiky.“ Jakou jsme za tu dobu ušli cestu?

Myslím, že kus cesty za sebou opravdu v tomto ohledu máme. Když jsem nastoupil, neexistovalo tady žádné systematické hodnocení zaměstnanců, žádná možnost zpětné vazby mezi zaměstnanci a vedením podniku. To, že se zavedla pravidelná hodnocení, být uznávám, že jsme k tomu zpočátku přistupovali možná až příliš formálně, pomohlo vedoucím pracovníkům více se zajímat o své podřízené a o jejich představy o budoucí kariéře a rozvoji. Zároveň tyto nástroje ulehčují i vzájemnou komunikaci a hledání společné cesty a dnes si troufám říci, že se staly už jakousi normou.

Souvisí s tím samozřejmě i hledání talentů, v čemž budeme velmi aktivně pokračovat. Snažíme se o maximální transparentnost, aby každému, kdo má chuť a motivaci pracovat do budoucna jinak než nyní a rád by se posunul ve své kariéře, to podnik umožnil a vytvořil mu k tomu podmínky. To je v zájmu podniku jako celku i jednotlivých zaměstnanců. Rád bych, aby všichni, co pro podnik pracují, věděli, že oni jsou těmi, kdo může ovlivnit svou stávající kariéru a podnik má nástroje k tomu, jak je v této snaze podpořit.

Měl jsem také možnost se účastnit na finalizaci tvorby sociálního programu pro zaměstnance, kteří končí svou stávající kariéru u podniku. Naše snaha byla těmto lidem nabídnout spolupráci i nadále tak, aby v případě zájmu mohli stále být pro podnik přínosem.

Na závěr rozhovoru se, stejně jako před deseti lety, podívejme na vývoj provozu. Předpověď jste, že „za normálních okolností, pokud nezasáhne nějaká vnější vlivy, bude nárůst přeletového provozu v Česku zhruba o dva procentní body výše než evropský průměr, tedy mezi pěti až šesti procenty. Stejně hodnoty budou patrně dosaženy i na letišti v Praze.“

Myslím, že můj tehdejší odhad nárůstu zhruba o 2 % výše než evropský průměr, v zásadě vychází. To, že v určitých letech to nebylo 2 % plus, ale že zbytek Evropy padal dvoucifernými čísly dolů a my jsme padali 4 nebo 5 %, odráží také ten trend, o kterém jsem mluvil, ale nečekal jsem, že přijde tak značný pokles výkonu letecké dopravy od roku 2008. Co se týče Letiště Václava Havla Praha, tak tam je to trochu zklamání a má předpověď se nenaplnila, což je dáno především vývojem kolem našeho národního dopravce ČSA. Pokud by se rozvíjel dál alespoň průměrným tempem, tak bychom byli spíše na vyšších číslech, než jsem předvídal. Nakonec dnes vidíme, že i se sníženými výkony ČSA, je letiště zpátky na rekordních číslech z hlediska počtu pasažérů a i ŘLP se na ruzyňském letišti dostalo na předkrizovou úroveň z hlediska počtu pohybů. **text nwt**

Objektiv



Velkému zájmu z řad novinářů se těšila společná akce pro média, kterou připravilo ŘLP ČR, s. p., ve spolupráci s Letištěm Brno, a. s., dne 22. listopadu. Cílem setkání bylo informovat o provozních výsledcích letní letové sezóny na druhém nejvýznamnějším letišti České republiky, počtu odbavených cestujících, prezentovat nejvýznamnější zákazníky a nejčastěji využívané destinace. Své plány a vize dalšího rozvoje letiště Brno na setkání rovněž představil generální ředitel investiční společnosti Accolade Ing. Milan Kratina, která se stala v polovině listopadu novým majitelem společnosti Letiště Brno, a. s., a tak i jeho novým nájemcem. Součástí akce pro novináře byl i vyhlídkový let nad Brnem a blízkým okolím v letounu Antonov An-2.

text a foto rkl



Ve středu 22. listopadu 2017 se v prostorách Pavilonu 1 na Brněnském výstavišti konal další ročník veletrhu nazvaného JobChallenge. Ten umožňuje studentům a absolventům vysokých škol setkat se s atraktivními zaměstnavateli a zjistit, jakými směry se může ubírat jejich budoucí kariéra. Jedná se o jeden z největších pracovních veletrhů v České republice a rok co rok rozšiřuje nabídku toho, co může návštěvník na veletrhu zažít. Součástí je i doprovodný program zaměřený na osobní rozvoj účastníků. Osobní setkání s personalisty, důležité kontakty a nabídky stáží, HPP nebo další spolupráce během několika minut. To jsou jen některé z mnoha důvodů, proč zhruba 2,5 tisíce studentů a absolventů VŠ na veletrh dorazily. Zájemci si mohli vybírat z nabídek 130 vystavovatelů, kteří hledali nové parťáky do týmů právě v jejich řadách. Přímo na veletržní ploše si mohli návštěvníci nechat zkonstatovat životopis, navštívit poradenský HUB, kde je odborníci připravili na osobní setkání se zaměstnavateli. Nově se také mohli zúčastnit TALK show, kde moderátoři ve 25 minutách zpovídali experty a nadějně talenty ze 13 firem. Na letošním ročníku JobChallenge 2017 se prezentoval i náš podnik, který zde postavil svůj stánek a kolegové ze sekce personální Dušan Ingeli a Hanka Coufalová se po celý den od 9 do 17 hodin věnovali návštěvníkům, které zaujala případná kariéra v oboru řízení letového provozu. Veletrh JobChallenge je projektem Kariérního centra Masarykovy univerzity, Poradenského centra VUT v Brně a Poradenského centra Mendelovy univerzity v Brně.

text red, zajištění foto Dušan Ingeli, DPERFIN/SPER/RLZ

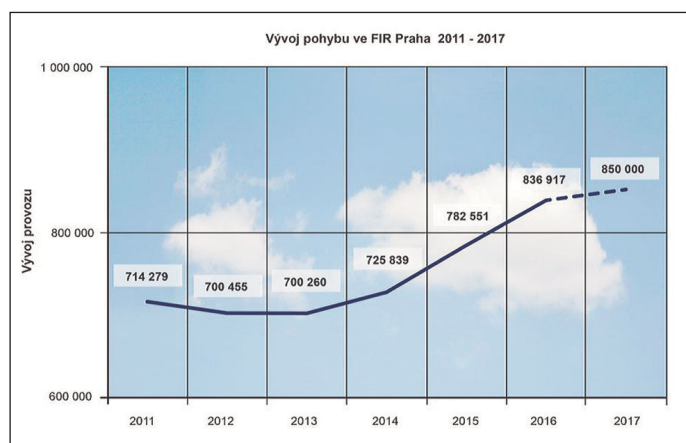
Letní sezóna znovu úspěšná

V létě 2017 se vzdušný prostor České republiky stal opět vyhledávaným z pohledu leteckých dopravců. Stejně jako v předchozích letech to prokázalo vyhodnocení provozních výsledků letní letové sezóny v období květen–říjen.

V letní sezóně bylo ve vzdušném prostoru České republiky zaznamenáno 498 309 pohybů, což představuje nejvyšší provozní výkon v dosavadní historii podniku a meziroční nárůst provozu o 1,8 % (489 195 pohybů v roce 2016). Provoz byl tradičně nejsilnější v červenci, kdy český vzdušný prostor využilo 90 005 letounů – v denním průměru tedy 2900 letů. S ohledem na dosavadní trendy vývoje provozu lze předpokládat, že celkový provoz v českém vzdušném prostoru přesáhne v roce 2017 hranici 850 000 pohybů.

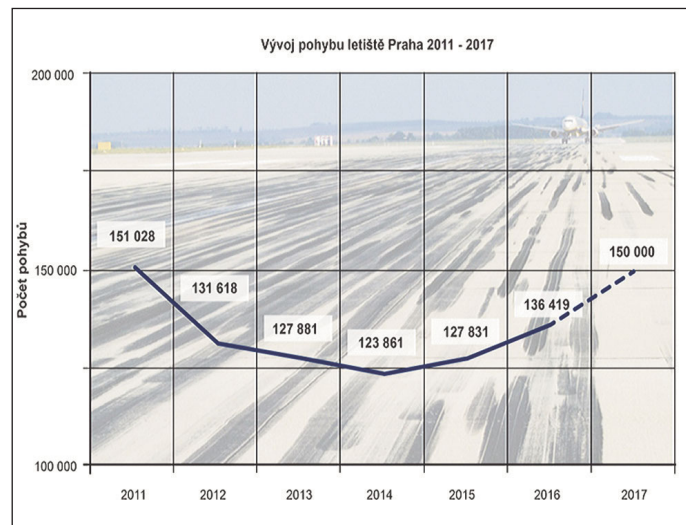
I v období vrcholící letní sezóny roku činila hodnota průměrného zpoždění v českém vzdušném prostoru 0,02 minuty na provedený let. ŘLP ČR, s. p., tak prostřednictvím svých služeb maximálně naplnilo jeden z nejvýznamnějších provozních ukazatelů sledovaný leteckými dopravci. Ti mohou již třetím rokem v českém vzdušném prostoru využívat i tzv. koncept přímých tratí. Tento progresivní koncept významně zvyšuje možnost plánování a využívání optimálních letových tratí z pohledu leteckých dopravců, které se významně projevují i úspoře nákladů za palivo.

Z hlediska ekonomického je klíčová skutečnost, že v meziročním srovnání dochází v českém vzdušném prostoru k dalšímu nárůstu tzv. přeletových jednotek o 3,5 %. Dochází tedy jak k nárůstu počtu proletěných kilometrů (využívání delších letových tratí), tak ke zvyšování maximální vzletové hmotnosti letadel, které se na českém nebi objevují. Největším zákazníkem podniku je i nadále Lufthansa, následuje společnost Emirates a Wizzair. Společným jmenovatelem zájmu leteckých dopravců o český vzdušný prostor je tak bezpečnost, požadovaná kapacita a zákaznický nastavená cenová politika (ŘLP ČR, s. p., od roku 2009 nezvyšilo ceny za svoje služby).



Nárůst provozu v letní sezóně 2017 byl typický i pro Letiště Václava Havla Praha. Celkový počet pohybů (startů a přistání) činil 84 924 a bylo tak zaznamenáno zvýšení o 12 % oproti stejnému období roku 2016. I v případě letištního provozu se tato skutečnost velice příznivě promítla do ekonomického měřítka. S ohledem na maximální vzletovou hmotnost nasazovaných letounů a frekvenci letů z a do Prahy došlo k nárůstu fakturovaných přibližovacích jednotek jen v říjnu 2017 o téměř 13 %.

z TZ ŘLP ČR, s. p.



Jak se stát pilotem Boeingu? CATC testuje adepty dopravního létání

Na konci listopadu uspořádal Czech Aviation Training Centre (CATC) výběrové řízení neboli screening uchazečů o studium v integrovaném programu ATPL. Ti, kdo screeningem úspěšně projdou, uzavřou smlouvu o výcviku a od února 2018 je čekají zhruba dva roky náročného studia. Z nových pilotů se pak stanou první důstojníci, kteří usednou na pravou sedačku Boeingu 737 společnosti Travel Service.

Integrovaný kurz ATPL (Airline Transport Pilot Licence) je program určený individuálním zájemcům o kariéru dopravního pilota. Trvá minimálně 18 měsíců, podmínkou stanovenou předpisy je dokončení nejpозději 36 měsíců od započetí kurzu. Jeho úspěšní absolventi budou mít reálnou šanci získat pracovní smlouvu jako tzv. *first officer u společnosti Travel Service*, jejíž je CATC certifikovaným partnerem.

Screening budoucích studentů dopravního létání se letos konal již podruhé, v příštím roce se chystají další. Výběrovému řízení vždy předchází Career Day, na kterém se uchazeči v prezentaci podrobně seznámí s průběhem výcvikového programu, setkají se s instruktory výcviku, profesionály dopravního letectví i s leteckými lékaři. **Předpokladem přihlášení do screeningu je dosažení plnoletosti, středoškolské vzdělání s maturitou, znalost angličtiny na úrovni B2, znalost SŠ matematiky a fyziky a trestní bezúhonnost.** Během výběrového řízení se testují předpoklady uchazečů k výkonu povolání dopravního pilota, mimo jiné i zkušebním letem v simulátoru, přezkoušením angličtiny a testováním psychologického profilu osobnosti. Před nástupem do výcviku je ještě nezbytné absolvovat prohlídku na Ústavu leteckého zdravotnictví a získat Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy.

Kdo zdárně projde screeningem a je přijat do výcviku, má vyhráno jen částečně. **Ta těžší část bitvy teprve začne: v první fázi přichází na řadu studium teoretických předmětů, jako ATPL teorie, letecká angličtina, teorie létání podle přístrojů, součinnost vícečlenné posádky a další disciplíny.** Součástí výcviku je i nezbytná psychologická příprava, ve které se studenti učí problematice leadershipu, schopnosti komunikace, procesům rozhodování a zvládání pracovní zátěže při povolání pilota.

Praktická část výcviku zahrnuje létání na jednomotorovém a poté i na vícemotorovém letadle, včetně nácviku vybírání nezvyklých letových poloh na simulátoru i na akrobatickém letadle. Za příplatek lze absolvovat variantu kurzu „na klíč“, tzv. integrovaný ATPL All Inclusive – ten navíc obsahuje šest hodin základního výcviku na kluzáku, 40 hodin psychologické přípravy, poplatky za zkoušky radiotelefonisty, PPL (Private Pilot Licence) a CPL (Commercial Pilot Licence) na Úřadu pro civilní letectví, a k tomu také ubytování v místě praktického výcviku, pokud probíhá mimo Prahu.

Základní cena integrovaného ATPL kurzu je 1 323 000 Kč, verze All Inclusive pak přijde na 1 593 000 Kč. Typová kvalifikace na konkrétní typ dopravního letounu standardně není součástí kurzu, po jeho zdárném zakončení ji však piloti mohou absolvovat buď na vlastní náklady, anebo na náklady letecké společnosti, která ji ve velké většině případů svým zaměstnancům hraší.

Další šanci budou mít mladí muži a ženy již v prvním čtvrtletí roku 2018. Koncem února bude CATC ve spolupráci se společností Travel Service pořádát další Career Day, tentokrát pro uchazeče o výcvik MPL (Multi-Crew Pilot Licence). Na Career Day naváže v průběhu března screening, jehož úspěšní absolventi mohou nastoupit do výcviku počátkem června a přibližně za 20 měsíců usednout do kokpitu dopravního letadla s pracovní smlouvou Travel Service v kapse.

text a foto Petra Biache, tisková mluvčí CATC, biache@catc.cz, www.catc.cz

Ověření znalostí angličtiny je nezbytnou součástí screeningu



Testování předpokladů pro výkon povolání dopravního pilota v simulátoru ATR 42/72



Inspiromat

„Omluvil jsem se, že si ještě musím z letadla něco vzít, a vyšplhal jsem se do kokpitu. Udělal jsem to, abych se se svým starým milým kamarádem rozloučil. Hrozně mě mrzelo, že se musíme rozloučit. K letadlům si vždycky vytvořím velmi těsný vztah. Patřím k těm lidem, kteří jsou přesvědčeni, že letadla nejsou tak neživá, jak tvrdíme.“

Air Commodore Charles Rumney Samson (1883–1931), průkopník britské námořní letecké techniky. Byl jedním z prvních čtyř důstojníků vybraných pro pilotní výcvik Královského námořnictva a byl první člověk, který vzlétl s letadlem z pohyblivé se lodě.

„Připrav se na neznámé, nečekané a nepředstavitelné. Já se i po padesáti letech létání při každém letu učím něco nového.“

Eugene Andrew „Gene“ Cernan (1934–2017), americký astronaut, který byl celkem třikrát ve vesmíru. Zapsal se také jako poslední člověk, který stanul na měsíčním povrchu. Po otci byl slovenského a po matce českého původu.

„Nic se nevznese k oblakům, dokud si někdo nevysnil, že by se to vznést mělo; někdo neuvěřil, že se to může vznést, a někdo si nezamanul, že se to musí vznést.“

Charles Franklin Kettering (1876–1958), americký vynálezce, inženýr, podnikatel a držitel 186 patentů, zakladatel firmy Delco a vedoucí oddělení výzkumu General Motors v letech 1920–1947. Mezi jeho nejpoužívanější vynálezy v automobilovém průmyslu patří elektrický startovací motor a olovnatý benzín.

„Jak se někomu může letadlo nelíbit, jak z něj může mít strach nebo jak může pochybovat o jeho kráse? Nevěřím, že někde žije někdo, nějaká lidská bytost, která když se na toto dílo z křivek a křidel podívá, zůstane netečná a kráčí dál.“

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

„Teď, když jsme se naučili létat v povětrí jako ptáci a potápět se jako ryby, zbývá už jen jediné: naučit se žít na zemi jako lidé.“

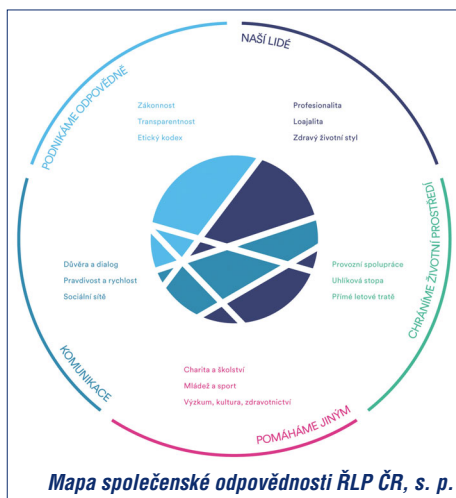
George Bernard Shaw (1856–1950), anglický dramatik, prozaik a esejista irského původu, nositel Nobelovy ceny za literaturu za rok 1925.

připravila nwt

Zpráva o společenské odpovědnosti ŘLP ČR

Řízení letového provozu ČR vydává letos první Zprávu o společenské odpovědnosti. Jedná se o další důležitý dokument tvořící součást komunikačních nástrojů našeho podniku. Jakožto moderní a úspěšný poskytovatel letových navigačních služeb chápeme jako naši povinnost chovat se sociálně odpovědně a pomáhat rozvíjet podnik, v němž působíme. Zpráva je určena všem, kteří se chtějí dozvědět ucelené informace o tom, co vše pro náš podnik znamená být společensky odpovědný a kam, do jakých oblastí a sektorů naše dlouhodobé snahy směřují. Nejedná se pouze o **podporu neziskových organizací**, kdy se prostřednictvím finančního sponzoringu orientujeme především na rozvoj potenciálu, talentu a vzdělávání u těch, kteří mohou být jakkoliv vyloučeni ze společnosti. Součástí společenské odpovědnosti je také **odpovědné podnikání v oboru**. Naším cílem je posilovat pozici klíčového hráče v rámci českého civilního letectví, trvale kultivovat české tržní prostředí a současně podporovat obchodní etiku a zákonnost. **Snažíme se zajímat o naše zaměstnance** a podporujeme motivující a inspirativní pracovní prostředí a firemní kulturu. **Velkou pozornost věnujeme i péči o životní prostředí.** Chápeme, že otevřená komunikace a průběžný dialog je nezbytným základem pro budování důvěry se všemi cílovými skupinami. Jsme hrdí na dobré jméno a pověst našeho podniku. Soustavně se proto v rámci komunikace s našimi zákazníky, dodavateli, zřizovatelem i širokou veřejností snažíme o pozitivní vnímání společnosti v českém i mezinárodním prostředí a jeho nezastupitelné pozice. K zajištění tohoto cíle využíváme všechny tradiční i moderní komunikační nástroje a postupy i jedinečnou korporátní grafickou identitu.

Zpráva v elektronické podobě je již umístěna na podnikovém intranetu i internetu, Oddělení vnějších vztahů chystá i její tištěnou podobu, která bude dostupná na obvyklých distribučních místech v IATCC.



text a grafika ZSO ŘLP

Konference INAIR 2017 v Praze



Amsterdam, v roce 2016 Vídeň. Tento rok se organizátoři rozhodli opět pro hlavní město České republiky a ŘLP ČR, s. p., se stalo jedním z partnerů.

Konference INAIR se za uplynulých pět let etablovala jako jedinečná křižovatka letecké teorie a praxe. I tento rok se fórum, na kterém se setkávají zástupci civilního letectví, leteckého průmyslu, akademické obce a výzkumných organizací, stalo jedinečnou příležitostí pro výměnu myšlenek, poznatků a postojů a zároveň možností, jak vyjádřit osobní stanoviska jednotlivých mluvčích k významným společenským výzvám v oblasti letecké dopravy. Úloha konference INAIR je v evropském výzkumném a inovačním prostoru nezastupitelná, protože je zaměřená na hledání inovativních a perspektivních řešení v letecké dopravě.

Letošní seznam potvrzených účastníků, kteří vystupovali na konferenci se svými myšlenkami, sliboval velmi zajímavá a různorodá témata. Hned jako první zahajoval se svou prezentací konferenci mluvčí ŘLP ČR, s. p., a vedoucí oddělení vnějších vztahů Richard Klíma, který tímto reprezentoval náš podnik jako jednoho z důležitých zástupců letectví v oboru. Hlavní úvaha nesoucí se celou prezentací byla odpověď na otázku „Are we at crossroad?“ s podtitulem vyjadřujícím dnes již nutnost připravit se na postupnou liberalizaci ATM.



Mezi další hosty pak patřili například Roman Orlik, odborník na mezinárodní vztahy a globální obchodní modely v letectví, který momentálně působí v centrále IATA v Ženevě se svou prezentací „Economic Performance of the Airline Industry: Global and Regional View“, dále Antonín Kazda působící na Katedře letecké dopravy Žilinské univerzity, který si za své hlavní téma zvolil provoz malých regionálních letišť a jejich rozvoj, Ivica Smojver, profesor Univerzity v Zářebu se specializací na letectví se ve své prezentaci „Application of Numerical Methods in the Improvement of Safety of Aeronautical Structures“ zabýval bezpečností v leteckém průmyslu. Zazněla však spousta dalších odborných témat týkajících se například různých modelů leteckých nehod, detekce překážek pomocí ultrazvukových

senzorů, inovačního systému dohledu na bázi cloudového modelu pro integraci RPAS v městských prostředích nebo srovnání různých variant logistického řetězce s využitím letecké dopravy pomocí softwarové aplikace.

Celkem se u řečnického pultu vystřídal více než dvacet odborníků, kteří velkou měrou přispěli k vyšší informovanosti svých kolegů v leteckém světě a nastílnili mnoho různých teorií či částečně zodpovídající hlavní otázku, v jejímž duchu se celá konference nesla, a to „Air transport growth – what are the limits?“.

V roce 2018 se konference INAIR bude konat již posedmé, a to ve dnech 20.–21. listopadu ve Vídni-Hainburgu.

text nwt, foto ŽU

Jednání s leteckými dopravci 2017



Ve středu 25. 10. 2017 se v konferenčním sále IATCC Jene už po patnácté sešli zástupci ŘLP ČR, s. p., s delegáty jednotlivých provozovatelů leteckých společností a zástupci Ministerstva obrany, Úřadu pro civilní letectví nebo Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Letošní ročník jednání leteckých dopravců a odborné letecké veřejnosti se zástupci našeho podniku se opět těšil velké účasti, což považujeme za velmi dobrou zprávu, neboť jedním z cílů ŘLP ČR, s. p., je udržovat stálý kontakt a pozitivní vazby se zástupci společností, se kterými v oboru spolupracujeme. Po uvítání generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Janem Klemem, si účastníci nejprve vyslechli tradiční shrnutí fungování podniku v letech 2016–2017. Kromě stálých témat, jako je vývoj provozu, vývoj průměrného zpoždění na let nebo bezpečnost, se GR zmínil i o strategickém rozvoji Letiště Václava Havla Praha a zdůraznil, že náš podnik plně podporuje výstavbu paralelní dráhy 06/24 a také výstavbu nové řídicí věže v areálu letiště. Zajímavým a v poslední době velmi populárním tématem je problematika dronů, na řešení ŘLP ČR, s. p., spolupracuje s ČVUT Praha a také Armádou ČR. Dalšími zajímavými prezentacemi, které v průběhu jednání zazněly, byly regulace výkonnostních parametrů a cenová politika ŘLP ČR, s. p., pro rok 2017 Luboše Hlinovského, implementace ACARS datalinku Anety Černé a Ivo Příplaty, shrnutí Free Route Airspace Prague Václava Voráčka nebo ATN Data Link services v podmínkách ŘLP ČR, s. p., Milana Korába.

text a foto nwt

QUO V

Vážený čtenáři zpravodaje STRIP, budou tomu bezmála tři roky, co jsem se tě pokusil obšťastnit exkurzí po druhé významné právní revizi konceptu Jednotného evropského nebe (viz únorové vydání 2015). Pokud jsi byl dostatečně pozorný, tak ti nemohlo utéct, že balíček opatření SES 2+ se nám někde zatoulal, nebyl přijat a nemohl tak potěšit laskavé oko legislativcovo ani vykouzlit úsměv na překvapených tvářích provozních složek systému letových navigačních služeb. Připomeňme si, alespoň v krátkosti, co bylo hlavním obsahem materiálu, který byl na jednání Rady ministrů dopravy dne 3. prosince 2014 „schválen“ v tzv. obecném přístupu a očekával se jeho sice náročný, ale přesto úspěšný, proces finálního projednávání v rámci trialogu (dohadovacího řízení mezi Radou EU, Evropskou komisí a Evropským parlamentem, který byl samozřejmě započat, ale jednání následně ustnul a finální právní akt nebyl přijat).

Komise hnána vizí jednotné, silné a efektivní Evropy spatřovala (neboj, milý čtenáři, i nadále spatřuje) významný deficit při dosahování cíle předehnat Spojené státy americké v nedostatečné výkonnosti letových navigačních služeb (LNS). **Původní vize konceptu Jednotného evropského nebe (SES) nebyly naplněny a nepomohla ani snaha o méně radikální centralizaci prostřednictvím vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB). Právě z těchto důvodů původní návrh SES 2+ obsahoval několik výrazně kontroverzních myšlenek, z nichž lze vzpomenout povinnou liberalizaci tzv. podpůrných služeb, převzetí dalších pravomocí Komisí (např. i prostřednictvím posílení její role vůči vnitrostátním dozorovým orgánům), a s tím souvisejícím zcela bezprecedentním rozsahem delegovaných aktů (aktů v přenesené pravomoci).** Členským státům se v průběhu téměř ročního projednávání (v roce 2014) podařilo plány Komise sice trochu zredukovat, nicméně kostky byly vrženy. Pro rok 2015 se zdálo, že již nic nebude bránit tomu, aby došlo k finální shodě i během trialogu, ale z důvodu nedořešené kruciólní otázky v podobě aplikace návrhu na letiště Gibraltar bylo další projednávání „zmrazeno“ (skutečně, kvůli vleklému sporu Velké Británie a Španělského království o pár skalisek, který se datuje do počátku 18. století, byla již nedotažena celá řada unijních předpisů...).

Roky 2015, 2016 a 2017 tak proběhly z hlediska budování a naplňování vizí konceptu SES v relativně novém poklidu, alespoň co se rozsahu nové předpisové základny týká. V této oblasti skutečně žádná sláva. Jak si ale v těchto letech počínala Evropa z provozního hlediska? **Období lze charakterizovat mimořádným nárůstem poptávky po letecké dopravě a samozřejmě i po kapacitách při poskytování LNS.** Jsme v období druhé referenční periody výkonnostního plánování (naplňujeme první plnou pětiletku), potýkáme se s kapacitními problémy, řešíme otázky sociálního dialogu a stávek v určitých částech Evropy, musíme si poradit s přerozdělením toku letového provozu nad Evropou z důvodu nešťastné situace na východ od nás, poskytovatelé LNS a členské státy skutečně snižují náklady na poskytované jednotky, budují se nová řídicí centra, ve větším rozsahu zavádíme koncept pružného užívání vzdušného prostoru a *free route* již nepovažujeme za nadávku, potýkáme se s nedostatkem či lépe řečeno s nedostatečně rych-

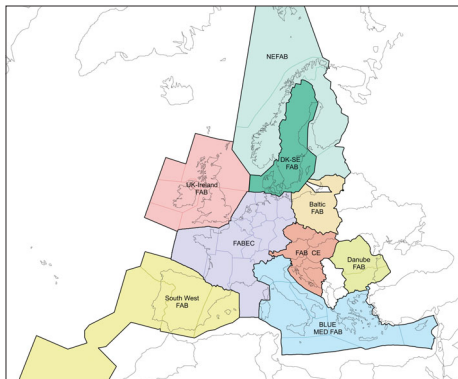
¹ Jedná se o akty, většinou přímo použitelná nařízení Komise, k jejichž obsahu mají členské státy velice omezené možnosti se vyjádřit.

ADIS, ATM/ANS?

lým výcvikem nových řídicích letového provozu, akce-rujeme „nástroje“ SESAR (SDM, 2020,...) a začínáme ve větším rozsahu čerpat prostředky EU i do oblasti LNS, jsme překvapeni rozhodnutím Spojeného království opustit klidné vody přístavu zvaného EU, stále více se musíme zabývat otázkami nových hrozeb (*cyber security, uprchlická krize, radikalizace, IS,...*), řešíme kontinuitu funkce Manažera sítě a alespoň prozatím opouštěme ideu centralizovaných služeb pod EUROCONTROL. Není toho málo, že?

A co v naší české kotlině (samozřejmě se zvláštním přihlédnutím ke státnímu podniku Řízení letového provozu České republiky)? Ta samozřejmě kopíruje celoevropský trend, ale přidáváme si k tomu nabírání zpoždění zavádění nového hlavního systému (projekt Neopteryx) či nešťastné zadávací řízení u ADQ. Ne, nechci říci, že to je špatné. Naopak! Sice pozdější, ale o to robustnější zavedení *data link* architektury nám můžou závidět, nacházíme nové talenty a měníme organizační strukturu u našeho dominantního poskytovatele letových provozních služeb (LPS), jakož i jeho logo, optimalizujeme poskytování LPS, prohlubujeme spolupráci s Armádou České republiky a podílíme se na výcviku vojenských řídicích letového provozu, rozšiřujeme komerční portfolio státního podniku mimo oblast hlavní poskytované služby, dosahujeme výrazného zviditelnění a jsme tím pověstným železákem v ohni při volbě nového generálního ředitele Agentury EUROCONTROL, a hlavně zvládáme (bezpečně) mimořádný nárůst letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky, aniž by dramaticky narůstalo již tak zanedbatelné zpoždění. Také toho není málo, že?

Ale pojďme se na to podívat z hlediska regionální spolupráce ve Středoevropském funkčním bloku vzdušného prostoru (FAB CE), který tak trefně, s ohledem na jeho členské státy, bývalý ministr zahraničních věcí Karel Schwarzenberg pro sebe pojmenoval *c. a k. vzduch*. Co bylo za poslední tři roky vykonáno? Jak se prohloubila míra přeshraniční spolupráce? Jakým způsobem došlo k zefektivnění poskytovaných LPS díky spolupráci ve FAB CE? Jak jsou sdíleny omezené a drahé zdroje (lidské, finanční,...)? Je shora popsán pokrok skutečně dostatečným pro poskytování LNS v dlouhodobějším horizontu alespoň dvaceti a více let?



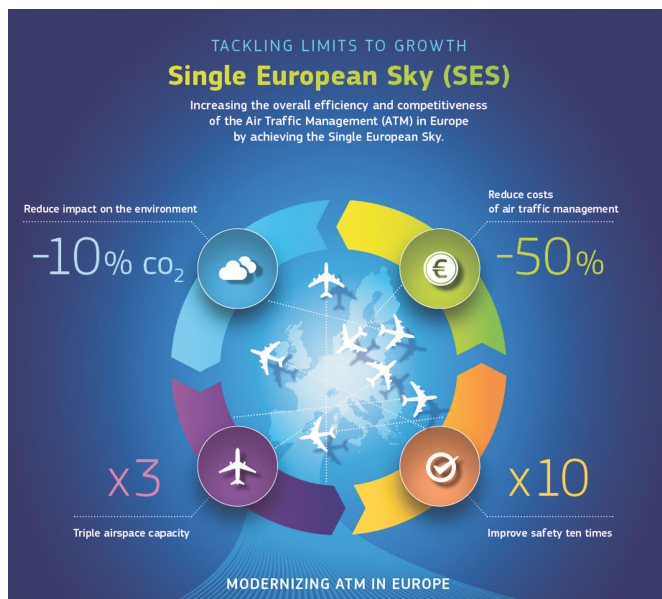
Budme k sobě upřímní a řekněme si, že v této oblasti máme skutečně co dohánět. Já se totiž obávám, že jsme pořád ve fázi reaktivního uvažování, a jen s mimořádným

vypětím a úsilím skutečně schopných lidí se nám daří výzvy, které jsou před námi *průběžně* kladeny, překonávat. Bude to ale stačit? Ano, možná se ptáte, zda právě užší spolupráce ve FAB CE je řešením na vyřčené otázky? Pokusím se na následujících řádcích představit jeden možný pohled z pozice skromného úředníka ústředního orgánu státní správy.

Menší aktivita Komise při předkládání právních předpisů v oblasti SES sice může naznačovat určitý „klid zbraní“, ale byli bychom bláhoví se domnívat, že Komise ze svých představ rezignuje. Je jasné, že tento klid nebude trvat delší dobu, že se schyluje k další bouři, a Komise se chystá přejít do další fáze nátlaku. Jen nyní potřebuje nabrat dost sil a prozatím se věnovat záležitostem spojeným s řádnou přípravou třetího referenčního výkonnostního období (od roku 2020), dořešit již zmíněnou budoucnost funkce Manažera sítě pod mezinárodní organizací EUROCONTROL a hlavně si zodpovědět celou řadu otázek, co bude po *brexitu*. Určité mantinely vlivu a nátlaku jistě mohou být nastaveny v návaznosti na rozhodnutí poskytovatelů LNS a členských států o tom, jak daleko „zajdou“ při přípravě výkonnostních plánů na nadcházející období. Komise rovněž zohlední i výsledky zadané studie, v reakci na probíhající řízení o porušení smlouvy s funkčními bloky, jakým směrem dále pokračovat v této oblasti, resp. jak dále bude spolupráce v rámci jednotlivých FABs probíhat. A nejen mezi státy spolupracujícími v jednom bloku, ale také mezi funkčními bloky navzájem.

Asi budeš, milý čtenáři, se mnou spíše souhlasit, že **dlouhodobá vize Komise, že k vyšší efektivitě poskytování LNS může přispět skutečně jejich určitá centralizace a také liberalizace, je z podstaty správná**. Samozřejmě musí být vyřešeny zásadní otázky v podobě odpovědnosti, suverenity, civilně-vojenské spolupráce, ... ale stávající evropská rozříznutost je prostě do očí bijící. Zde se pak skutečně ukrývá myšlenka, proč lépe neorganizovat spolupráci v rámci funkčních bloků? Proč více nespolicovat na regionální úrovni a tímto způsobem utopit ostří argumentů Komise, že to, co se děje v ATM/ANS oblasti, je zatím prostě málo?

Již při vstupu, resp. vyjednávání, do FAB CE nám bylo všem jasné, že tento funkční blok bude relativně komplikovaný, ať už se jedná o poměrně vysoký počet států v něm nebo nerovné postavení jednotlivých akterů na pomyslné startovací čáře, ale na druhou stranu, přihlédneme-li k určitému historickému hledisku (pan kníže měl skutečně osvěcené chvilky) a samozřejmě také k provozním aspektům a tokům letového provozu, tak ten náš FAB prostě smysl dává. Navíc se v poslední době podařilo odbourat u celé řady projektů, činností a spolupráce potřebu jednomyslného souhlasu všech členských států a jejich poskytovatelů LNS, aby tato spolupráce či pro-



jektly mohly být zaváděny. Proč je tedy ten pokrok tak pomalý a neustále přiléváme vody do koryta, jež směřuje na mlýnské kolo Komise? Zkusme se někdy zamyslet a říci si, jak každý z nás může přispět k řešení kapacitních otázek, otázek spojených s výcvikem a jiných provozních záležitostí s optikou nadnárodní, tedy větší míry spolupráce s okolními státy? Činíme tak?

Že je v mém příspěvku a úvaze příliš mnoho otázek a málo odpovědí? Ano, stejně tak jako nad budoucností ATM/ANS v evropském měřítku, které se bude muset vypořádat s celou řadou výzev a nepůjde jen o začleňování provozu bezpilotních letadel do společného vzdušného prostoru či vytváření tzv. U-Space (zde se mimochodem chystá velká evropská iniciativa Deutsche Flugsicherung GmbH...). **Každopádně Komise nespí a již připravuje další posilování svého vlivu, a to nejen cestou stávajícího projednávání návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008, kde je celá řada aspektů LNS upravována. Komise totiž chystá velkorysý projekt spočívající v „transformaci“ SES na D-SES (pozn. nejedná se o oficiální zkratku, ale toliko autorovo zjednodušení projektu, o kterém je prozatím jen málo informací), tedy Digitalizované jednotné evropské nebe**. Samozřejmě, nástup moderních technologií se nevyhne a Velký bratr čeká, ale o tom až někdy přistě. Přesto, nebudeme silnější, když ještě více spojíme síly v rámci FAB CE a jiných regionálních aktivit, a pokusíme se hrát i nadále důstojnou a významnou úlohu na hřišti s pravidly, jejichž tvorbu nemáme tak úplně ve své moci?

Pokud, milý čtenáři, jsi dočetl až sem, nemohu jinak, než ti pogratulovat, protože tvé nervy jsou z ocele. Přejí, aby tvá mysl zůstala dále jasná, neboť Ty jsi ten pravý, jež bude naplňovat vize, přání i pošetilosti mocných.

Zdeněk Jelínek, ředitel Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy, zdenek.jelinek@mcr.cz





Společnost DUHA
Nadace pro děti postižené mozkovou obrnou
TRUTNOV

Vážení čtenáři, na poslední straně prosincového zpravodaje jsme se tentokrát rozhodli uveřejnit příběh. Příběh člověka, který je prezidentem a zakladatelem Společnosti DUHA pomáhající dětem postiženým mozkovou obrnou, se kterou dlouhodobě spolupracujeme v rámci sponzorského programu. Původně jsme Zdeňka Poula poprosili o pár informací o tom, co ho vedlo k založení nadace a když nám od něj přišla odpověď, na chvíli se u nás v redakci zastavil čas... Je to příběh tvrdé reality jednoho člověka, který se nevzdal, a i přesto, že sám byl mnohokrát na pokraji svých životních sil, dokázal se zvednout a dokonce začít pomáhat ostatním. Řekněte, kolik takových lidí znáte osobně vy?

Věřte, že si nejsem jistý, jestli tyto řádky dočtete až úplně do konce, a hlavně bych vám to vůbec neměl za zlé. Okolnosti toho, co mě vedlo k založení nadace, nejsou milé, hezké, ale takový je život a snad už v dnešní době nic obdobného nebudeme zažívat.

Psal se říjen 1987, kdy se narodila má dcera Jana, narodila se v sedmém měsíci s váhou 1,27 kg, okamžitě šla do inkubátoru, byla umístěna v kyslíkovém stanu a na přístrojích podporujících srdeční činnost. Z porodnice v Trutnově ji odvezli do fakultní nemocnice v Hradci Králové. Každé ráno okolo půl osmé jsem do porodnice nosil odstříkané mateřské mléko, a to pak putovalo právě do Hradce. Každé ráno jsem volal do hradecké fakultní nemocnice a ptal se na stav Janičky. Vše se vyvíjelo uspokojivě do chvíle, než po přibližně 21 dnech opět zkolabovala a my jsme byli opět na začátku. Nakonec se přeci jen vše obrátilo v dobré, přibývala denně o 2 g na váze a 22. prosince 1987 nám ji konečně dali domů s váhou 2,56 kg. Byla úžasná, takový drobeček, vydržela to...

Když Janička dosáhla asi 4 měsíců věku, tak nám trutnovská dětská neuroložka velmi arogantně sdělila, že budeme rádi, když malá Janička poleze, že má dětskou mozkovou obrnu, že byla přidušena při porodu a ať ji dáme do ústavu. Když potkávám tuhle paní, tak přecházím na druhý chodník, protože tak zlého člověka bych musel inzultovat, a to by byl malér. V té době jsme našťastí poznali rehabilitační sestru paní Pulicarovou, která pracovala v Jánských Lázních a zabývala se Vojtovou metodou. Janičku si vzala pod své křídla, začala s ní každý den cvičit a naučila to i mou manželku. Přiznám se, že já nemohl, brečící prekek, to pro mě nebylo, ale manželka velmi statečně a poctivě cvičila.

A pak přišlo září 1989, kdy jsem byl dne 7. 9. zatčen pracovníky StB a obviněn z vyzvědačství, v překladu špionáže pro USA. Já, který v angličtině uměl maximálně pozdravit, napočítat do deseti a možná odříkat dny v týdnu, jsem měl být najednou americkým špiónem. Myslel jsem si zpočátku, že se jedná o nějaký prověřkový vtip. Bohužel to byla skutečnost. „Bartolomějská 10, Praha 1“, to je adresa, kterou budu mít před očima do konce života. Asi po dvou dnech, co mě drželi v konspirační vilce v Radotíně, přede mnou v té Bartolomějské obřadně položili zdravotní dokumentaci dcerky Jany a řekli mi, že mi dávají 20 minut na to, abych se přiznal, jinak dcera Janička nepůjde na plánovanou operaci. V tu chvíli se mi honilo hlavou tolik věcí. Přiznat se? A k čemu? Říkal jsem si, že když se přiznám, tak obě mé dcery (měli jsme ještě dceru Kateřinu, ta byla zdravá) mají v životě úplně zničenou perspektivu, a když se nepřiznám, tak je to sice taky bez perspektivy, ale třeba se to nějak zvrtné, a přestože já 15 let ve Valdicích nepřežiju, oni se dozvědí pravdu. Nepřiznal jsem se, nebylo k čemu. Nic jsem neudělal. Pochopil jsem až po několika týdnech, že fyzická bolest, když vás tloučou při výslechu, nic neznamená, ale ta psychická, když přijdou na to, co je vaše „Achillova pata“, to je strašné...

Následovala cesta na Ruzyň a vyšetřovací vazba. Denní a noční výslechy, vyvádění ven z cely, s řečmi, že mě oběsí, že jsem protilidový ksindl, že takový se ve válce střílí. Bylo mi 26 a půl roku... Nevěděl jsem, co se děje doma, u rodičů, oni nic nevěděli o mně. A hlavně jsem netušil, že má milovaná Janička skutečně na operaci nesla...

Pak přišel listopad 1989 a s ním spojené změny. Já jsem skutečně vděčný studentům za rozjezd toho, co pak následovalo, jinak bych už tady nebyl. StB mě začala schovávat, na Pankrác, do Berouna, do Táboru, do Českých Budějovic a tam mě v úterý 19. 12. 1989 v 13:20 hodin JUDr. Bernát propouštěl z vazby s omluvou. A že jsem prý pěkný dárek k Vánocům. Když mi předal usnesení o propuštění z vazby, tak jsem omdlel.

Jel jsem do Prahy, přespal u známých, poprvé jsem po třech měsících tak nějak kulturně něco pojedl – dva chlebičky. Zhubnul jsem od září 23 kg. Ráno jsem pak jel domů a velmi záhy jsem zjistil, že mě Kačka ani Janička nepoznávají. Nebylo se čemu divit, jedné byly dva roky, druhé tři, a ty tři měsíce mé nepřítomnosti byly dlouhé. Ale hlavně jsem už byl jaksi „navíc“. Už se se mnou nepočítalo, že se vrátím a okolí, kamarádky mé paní, rozhodně nebyly na mé straně. Prý jsem zrádce, co je nechal ve stychu. Opět se není čemu divit, s vizí čekat na muže 15 let. Pak jsem se začal dozvídat ty „šlupky“, hlavně ty, že Janička není operovaná, a že je to kvůli mně, že já jsem ten mizera...

Zajel jsem k rodičům. Dodnes si pamatuji, co bylo mé první jídlo po dlouhé době, co jsem s velkou chutí „dostal“, pojídal a zároveň se nestačil divit. Dozvěděl jsem se, co všem StB napovídala, a zjistil jsem, že jediná babička, které v té době bylo skoro devadesát, věřila v moji nevinu. Ona byla vždycky taková moje „vrba“ a sama mi říkala „nediv se vašim, měli to tady těžké“. Ale asi pochopíte, jak je těžké z mého pohledu přemýšlet o tom, že mohl někdo z blízkých uvěřit, že bych dělal špiona...

Ke konci roku, 27. prosince, na Hrádečku natáčela německá televize rozhovory s Václavem Havlem, a ten jím o mně řekl. Můj táta se s panem Havlem velmi dobře znal, takže pan Václav znal můj příběh a věděl i o mém propuštění. Bydleli jsme v Mladých Bukách, což je od Hrádečku asi 3 km, a Václav Havel byl vždy velmi vítaným hostem. Táta byl totiž uznávaný pánský krejčí a až po jeho smrti jsem se dozvěděl, jak takovým lidem jako byl Václav Havel, pomáhal. Ani jsem mu nestačil vyjádřit svůj obdiv. Pro mě to byl vždycky táta, žádný politik.

Ten štáb německé televize u nás pak jednou zazvonil, a že chtějí znát ten příběh. Ve finále jsme se domluvili, že pojedou na natáčení do Hamburku, ale měl jsem jedinou podmínku, že mi zajistí místo, resp. termín v *Kinder centru* v Mnichově u MUDr. Vojty na operaci Janičky. V lednu jsem odjel do Hamburku, za několikadenní natáčení vydělal 18 000 marek a v květnu vezl Janičku na operaci do Mnichova, za kterou jsem zaplatil 12 000 marek a tam jsem také hovořil přímo s MUDr. Vojtou. Ptal se mě, proč jsem prý přijel, když v Čechách je tolik jeho žáků, odborníků, co už umí víc než on? A doporučil nám ve fakultní nemocnici v Hradci Králové MUDr. Charvátu. Během našeho rozhovoru se mi snažil vnuknout myšlenku založit nadaci a pomoci tak více dětem, postavil období jeho *Kinder centra* v Čechách.

Vrátil jsem se domů a matka jsem vlastně vrátil uzené dítě, protože ona o celé cestě nevěděla a rok nám trvalo, než jsme se prokousali tím, jak nadaci založit a jak to všechno uděláme a zvládneme. Bylo nás na to pět a měli jsme obrovskou chuť do toho jít.

Společnost DUHA, nadaci pro děti postižené mozkovou obrnou, jsme oficiálně založili 21. 8. 1991. To, jak jsme tvořili statut, jak jsme vymysleli loga, postupy, jak to budeme celé organizovat, jak jsme psali dopisy dárcům a kdo nám pomáhal je opisovat, jak jsme sháněli a vybírali adresy, to je psaní na celou knížku. Ale věděli jsme, že to zvládneme, a až to centrum postavíme, tak nadaci předáme.

A realita? Do dneška vybavujeme centra – domovy, ústavy, stacionáře – základními prostředky a pomůckami. Na stavbu *Kinder centra* nedošlo, protože i legislativně je dnes jiná situace, než byla v roce 1991, ale stále jsme zapáleni. O 26 let starší dcera chodí, absolvovala střední obchodní akademii, a to, že je taková je opravdu jediná zásluha mé bývalé paní. Já jsem 25 let znova ženatý, mám další dva kluky, hokejisty, a tak jsme se dostali i k podpoře zlatých naganských chlapců. Proto jsou čestnými předsedy třeba Jirka Šlégr nebo Aleš Hemský, a tak jsme dostali i ony dva mimořádné obrazy. A díky novým kontaktům a novým lidem jsem poznal, že ten svět okolo nás není šedý, že si ho šedý děláme pouze a jenom my. Poznal jsem, co děti po mozkové obrně potřebují, jak na ně za minulého režimu vlády kašlaly, a dneska je politici znají jen před volbami. Že se ty děti mohou mít líp, mohou žít stejně jako zdravé a že to je jen na nás, jak to uchopíme, jak přesvědčíme lidi, že to společně můžeme dokázat. Už od počátku jsme naráželi na nepochopení, neochotu, na podezřívavost okolo nás, ale to nebylo nic proti těm dětským očičkům, to nebylo nic proti té jejich radosti. A takové to je dodnes. Najednou nám pomáhali nejen hokejisté, ale třeba i Věra Martinová, Josef Laufer, Karel Štědrý, který nás v minulých dnech opustil, a věřte, že vše se najednou lépe snašelo.

A Bartolomějská 10? Víte, každý rok v září si tou ulicí projdu, mrazí mě, ty zážitky jsou živé, tváře lidí, jména lidí z StB. To není sebemrskáčství, to je realita jednoho života.

A pak když vidím ta dětská očka třeba na dětském dni, nebo při plavání, tak musím v duchu poděkovat všem dárcům, takovým jako jste Vy, ono by to skutečně bez vás nešlo. To není fráze. Já od roku 1990 podnikám, dneska už i můj syn, ale sami bychom to nikdy nezvládli. A ze zakládajících pěti členů jsme stále tři.

Já vím, je to hektické psaní, ale pokud jste dočetli až sem, a pokud se budete na cokoli, zdůrazňuji na cokoli chtít zeptat, ptejte se. Spoustu jsem toho nemohl napsat, třeba jak jsem na Ruzyň v roce 1991 při konfrontaci s vyšetřovatelem StB potkal Karla Gotta, kterého ten samý vyšetřovatel dusil po jeho návratu z NSR v sedmdesátých letech. Nebo jak jsem toho vyšetřovatele StB potkal na Václavském náměstí. Prostě toto je taková kostra mého příběhu. Snad se to dá číst a má to souvislosti. Tedy alespoň jsem se o to snažil.

A teď něco zásadního „pro mě“ na závěr. Vnímám život tak, jak šel, a myslím si, že po každém z nás by mělo něco zůstat. Po sochaři zůstane socha, po skladateli krásná muzika atd. Já se rozhodl pro pomoc dětem a skloubil jsem to s hokejem. Dneska má mnoho postižených kluků na vozíku hokejové kamarády, jsem na hokejisty pyšný, jak ke klukům a obecně k dětem přistupují. A nejsou to nezajímavá jména. V novinách to ale nenajdete. Sám jsem hokej hrál, oba moji synové jsou hokejisté, a vedu je i k tomu být součástí života postižených a chápat nutnost jim pomáhat. Každý z nás dnes může najít svůj způsob pomoci. Nemá to vyznít jako fráze. Každé září si připomínám, co se mi stalo, Bartolomějská 10, II. patro je můj pomník, a sám za sebe chci nechat odkaz v podobě nadace, která funguje tak, jak by měly fungovat nadace všechny.

Zdeněk Poul