

STRIP 2018

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



Pracovní výročí

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

Oldřich Krabec, Ing.,
vedoucí oddělení provozu kancel. techn.,
UFS/SCL/SMIS/PKT **15 let**

Jan Kráčmar, RNDr.,
metodický pracovník LNS,
UPRO/DPLR/SMLNS/ORLNS **15 let**

Stanislava Horáková,
vedoucí odborný referent,
UGR/USMP/USMP-S **20 let**

Barbora Kárová, Ing.,
instruktorka na stanovištích II,
SPLSPRAHA/APP-TWR **20 let**

Filip Kubovec,
samostatný řídící letového provozu II,
SPLSPRAHA/APP-TWR **20 let**

Milan Kakač,
správce provozního objektu,
UFS/SCL/STPS/OSO **30 let**

*Jméno redakce všem jubilantům
srdečně blahopřejeme!*

Ke dni 31. prosince 2017 skončili svůj pracovní poměr u podniku a odchází do důchodu tyto zaměstnanci:

Hájek Ladislav (nástup v srpnu 1982)

Hloušková Jiřina (nástup v září 1977)

Král Jan (nástup v říjnu 1977)

Kušnier Štefan (nástup v říjnu 1987)

Melč Zdeněk, Ing. (nástup v červnu 2009)

Škachová Jana (nástup v květnu 1978).

Dále k 31. 12. 2017 ukončili svůj pracovní poměr u podniku:

Abel Jan, Ing. (nástup v září 1991)

Navrátil Kryštof, Ing. (nástup v srpnu 2016)

Štindl Jan, Ing. (nástup v srpnu 1983)

Všem přejeme hodně zdraví a duševní pohody a děkujeme za jejich pracovní nasazení po celou dobu působení v ŘLP.

Změny v legislativě

Od listopadu roku 2017 došlo k několika legislativním změnám v oblasti pracovnílékařských prohlídek týkajících se novely zákona o specifických zdravotních službách a novely o pracovnílékařských službách a některých druzích posudkové

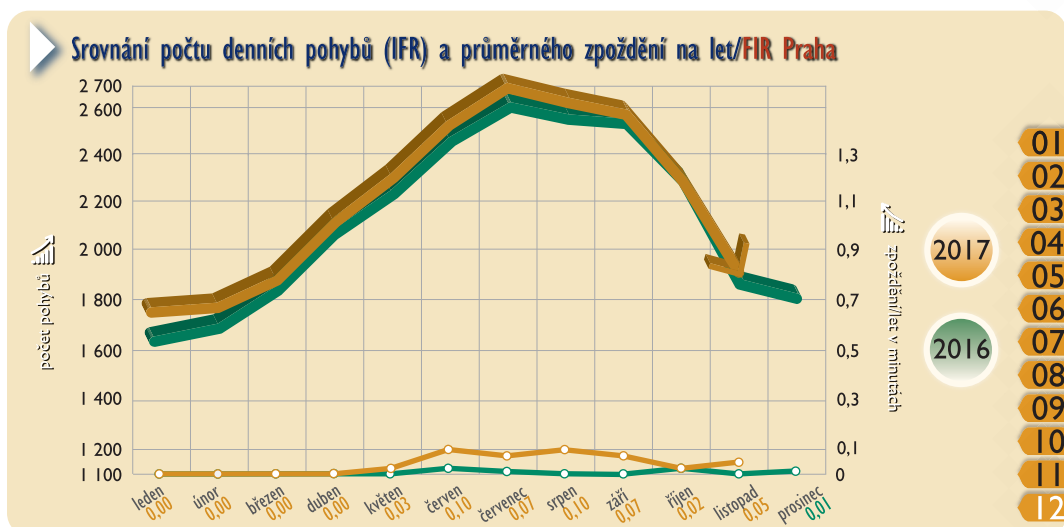
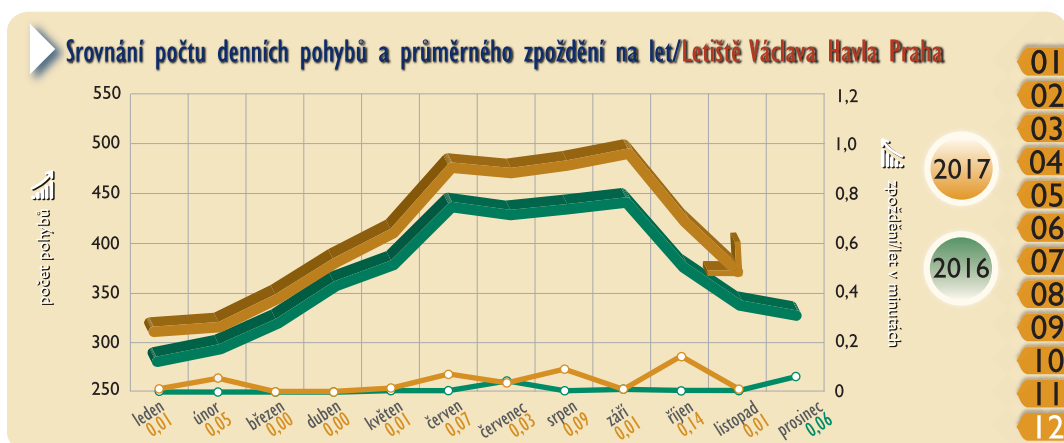
péče. Stejně tak nastávají i změny obecně závazných právních předpisů v oblasti nemocenského pojištění, důchodového věku, zdaňování benefitů... Více na podnikovém intranetu v sekci Novinky. **red**

Změna DIČ ŘLP a CATC

V rámci registrace společností ŘLP ČR, s. p. a CATC jako skupiny pro DPH, bylo oběma společnostem přiděleno od data 1. 1. 2018 společné DIČ pro účely DPH: CZ699004742. Toto DIČ bude vykazováno pouze na dokladech spojených s evidencí DPH (došlé faktury, vydané faktury, smlouvy, objednávky, pokladní doklady, faktury FKSP za rekreaci, sport a kulturu). **red**

Statistiky provozu

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



listopad 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích

LISTOPAD 2016/2017

BRNO	
2016	2017
IFR 1 078	IFR 914
VFR 1 924	VFR 1 822
3 002	2 736
MLČ 1 080	MLČ 768
OSTRAVA	
2016	2017
IFR 911	IFR 537
VFR 685	VFR 1 008
1 596	1 545
MLČ 878	MLČ 593
KARLOVY VARY	
2016	2017
IFR 235	IFR 222
VFR 111	VFR 154
346	376
MLČ 185	MLČ 149

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.

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %		nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2016	2017	16/17		2016	2017	2016	2017
10 270	11 164	8,7		411 (11. 11.)	448 (2. 11.)	39 (4. 11.)	43 (2. 11.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %		nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2016	2017	16/17		2016	2017	2016	2017	2016	2017
56 571	57 102	0,94		2 124 (4. 11.)	2 178 (3. 11.)	171 (4. 11.)	171 (2. 11.)	0,00	0,05

Velký útvar lze uhlídat pouze s důvěrou v ty, se kterými pracuji

Jednou ze zásadnějších změn, které od 1. ledna tohoto roku přináší nová organizační struktura, je vznik Útvaru provozního v čele s jeho výkonným ředitelem Petrem Fajtlem. První část společného rozhovoru lze nazvat tak trochu i osobní zpovědí, protože, více než čistě pracovním záležitostí jako jsou chystané a probíhající projekty, jsme si povídali o tom, jaký vlastně je on sám a jaké má vztahy se svými kolegy a podřízenými. Jak se tak říká, nic není, jak se na první pohled zdá a možná se tak dozvíte i něco, co jste o Petru Fajtlvi doposud nevěděli.

Petre, stal ses výkonným ředitelem útvaru provozního, což znamená nejen spousty nové práce, ale také rozšíření kolektivu zaměstnanců, kterým nyní šéfuješ. Jak se dá vůbec v tak velké divizi ohlídat personální politika?

Možná to vezmu z trochu opačného konce, vzhledem k tomu, že jsem se v minulosti několikrát s lidmi tzv. „spálil“. Věřil jsem danému člověku, že jsme k sobě upřímní a jednáme spolu bez přetvářky, někam jsem si ho zařadil, a pak mě překvapilo, že se ten daný kolega ke mně choval zcela jinak, než jaký ve skutečnosti byl. Bohužel se to musím dozvídat častokrát v situacích, kdy automaticky od daného člověka něco očekávám a v situaci, kdy to nejméně čekám, mě vyvede z omylu. Vznikají z toho pak pro všechny dost nepříjemné situace.

Pro mě je to potom složité, protože s tím člověkem musím i nadále jednat a spolupracovat. Vždy jsem byl zvyklý si vytvořit názor na každého jednotlivce podle mého vlastního úsudku a vlastních zkušeností a najednou je to, co jsem si o něm myslel, v rozporu s tím, jaká je realita.

Ruku v ruce s tím jde i bohužel ztráta důvěry. Spousta pracovních úkolů je velmi složitých a náročných, spolupracuje na nich velký kolektiv lidí a je důležité, abychom si mohli všichni navzájem věřit a spolehnout se na sebe. To je pro mě, jako pro výkonného ředitele, důležité dvojzámek.

Zjednodušeně řečeno, takto velký útvar a tým lze uhlídat pouze s důvěrou v lidi, se kterými pracuji. S lidmi, kteří jednájí a chovají se ke mně tak, jací jsou ve skutečnosti.

Dnes jsem přesvědčen, že takový tým jsem si vybral.

Říkal jsi mi dokonce, že se tě lidé bojí a vlastně vůbec nevíš proč.

Ano, to je pravda. Přitom já jsem za celou svou manažerskou kariéru, která trvá už od roku 1995, vyhodil jednoho jediného člověka, a k tomu jsem měl velmi pádné důvody. Navíc jsem k takovému kroku přistoupil až po vyčerpání všech ostatních možností.

Co se týče premií, tak pokud jsem je někdy musel za těch dvaceti let někomu sebrat, dalo by se spočítat na prstech jedné ruky, kolikrát to bylo. Naopak se snažím kolegům přilepšovat, a pokud to jen trochu jde, odměny ještě přidávám. Statisticky nejvíce odměn se vždy vyplácelo na mou divizi. Jsem rád, když můžu kolegy odměnit za dobrou práci, za úkoly, které splnili, za jejich iniciativu a snahu.

O tobě je přeci známo, že jsi poněkud vznešlivější povaha a občas bouchneš rukou do stolu.

S tím souhlasím. Ale musíme si uvědo-

mit, že já jsem zde placený za to, abych rozhodoval. A nikdy se nedá rozhodnout tak, aby se to všem líbilo a všichni byli úplně spokojeni.

U mě v kanceláři si během porad může každý říkat, co chce, každý může a měl by vyjádřit svůj názor, tak je to v pořádku. Ovšem ve chvíli, kdy se nějak rozhodne, toto rozhodnutí platí a já chci, aby ho také všichni ctili. To je součástí mé práce.

Zajímavé je, že při mé vznětlivější povaze mě nejvíce dokážou rozcílit úplně nepodstatné věci.

Nad důležitými diskuzemi se v naprosté většině nerozcílují a všichni ti, kdo mě dobře znají, a kdo se mnou léta chodí na porady, ví, že si rozcílení nikdy v sobě nenosím a záměrně nepříživuji. Ano, obrazně bouchnu rukou do stolu, když v pracovním kolektivu řešíme, jestli má být „A“ nebo „B“, ale jakmile porada skončí, můžu s tím kolegou jít večer posedět a nic se mezi námi nezměnilo.

Možná to vyzní úsměvně, ale když nad tím tak přemýšlím, tak se dokážu rozcílit nad nějakou hloupostí, protože je na to čas. Když nastane opravdový problém, tak na to čas není, tam se musí dát hlavy dohromady a začít hledat řešení.

Když mluvíme o problému, co máš konkrétně, v rámci svého útvaru, na mysli?

Dost často se to týká například technických specifikací v rámci jednotlivých projektů. Vytvoříme zde nějaký požadavek na to, jak by ta daná konkrétní věc měla vypadat, jak by ji dodavatel měl doručit. Uzavřeme smlouvu, doplníme náležitosti a pak se najednou ukáže, že v té specifikaci byla chyba. Zástupce dodavatele nám následně řekne, že jsme to přece takto chtěli a nastane kolotoč vyjednávání, protože se musí jednat jak s dodavatelem, tak i s uživatelem a samozřejmě s tím, kdo technickou specifikaci vytvářel.

Další časté nepříjemnosti vznikají u stanovených časových harmonogramů. Může se stát, že nám zavolá dodavatel a řekne, že harmonogram nezvládne dodržet a že se dodávka zpozdí. Jenže na to už je navázáno ohromné množství dalších věcí, takže je to ve výsledku opravdu složité, to celé udržet. Tohle jsou věci, u kterých se nekřičí a nejedná s horkou hlavou, tady je na místě klid a hledání východiska.

Takže co od tebe tedy mají čekat ti, co se „proviní“ třeba zapomenutým papírem nebo jinou drobností?

Jasně, třeba se rozcílím, to nemůžu popřít, ale vzápětí je po všem, to se přece stává někdy každému z nás. Hodně záleží na tom, kdo ten papír zapomněl a naučil jsem se vžít se do situace toho člověka. Pokud to není flink a lajdák, někdo, kdo nemá žádnou zodpovědnost,

tak si na nějaký zapomenutý papír za chvíli už absolutně nevzpomenu. Musím říct, že v mém okolí naštěstí žádní takoví lidé nejsou, mám kolem sebe přesný opak.

Vycházím z toho, že když už se někomu něco nepovede, tak ten člověk sám přeci ví nejlépe, co a proč se stalo a sám se užívá tím, co by z toho mohlo všechno být. V takové chvíli si moc nepomůžu, když si ještě přisadím. Naopak mu musím pomoci.

Vraťme se zpátky k novému organizačnímu rozdělení a novému útvaru provoznímu. V čem je rozdíl mezi DPLR a ÚPRO?

Rozdílů je spousta, ale třeba jednu důležitou věc jsem si uvědomil až teď v poslední době. Dokud jsem byl ředitelem divize plánování a rozvoje, tak jsem si k sobě pozval na poradu náměstky, vyřešili jsme, co bylo potřeba, učinil jsem závěrečná rozhodnutí a bylo hotovo.

Jenže ředitel DPLR je teď někdo úplně jiný, a to Jarda Beňa, máme tu ředitele divize provozní, to je Marek Dočkal, dále máme ředitele divize provozu CNS-ATM systémů, to je Libor Škoda a Zdeněk Hrázský je náměstek ředitele útvaru pro AIM.

Díky tomuto rozdělení je jasné, že moje role, jakožto nového ředitele útvaru provozního, je najednou hodně odlišná. Nemůžu už rozhodovat stejným způsobem jako předtím, vždyť to by nové funkce ředitelů byly zbytečné. Dá se říci, že nad tím uvažuji od chvíle, kdy začalo platit nové organizační uspořádání a musíme si pečlivě vyjasnit jednotlivé kompetence, zodpovědnosti i hranice každého z nás.

Jakožto člověk zodpovědný za celý útvar chci přirozeně vědět o všem důležitém, ale na druhou stranu nechci do všeho zasahovat. Provozní problematika je tak rozsáhlá a obsáhlá, že nikdo nemůže vědět ani umět všechno, odborníky na jednotlivé činnosti potřebujeme. Proto je teď takové vyjasňovací období, kdy hledáme vzájemně nejvhodnější uspořádání.

V čem vám konkrétně v případě útvaru provozního organizační změna v podniku pomůže?

Je dobré říci, že mezi dřívější Divizí plánování a rozvoje a Divizí provozní bohužel spolupráce příliš dobře nefungovala. Spíše to byla rivalita. DPRO bylo hrdé na své řídicí letový provozu a argumentovalo tím, že oni jsou ti důležití, kteří vykonávají hlavní činnost podniku. Já k tomu podotýkám, že je to rozhodně pravda. Nicméně aby ti řídicí mohli řídit letový provoz plynule a bezpečně, potřebují k tomu odborníky, kteří jim tzv. postaví ty pomyslné koleje, aby vlak mohl jet dál a jednoho dne nevykolejil.

Mým cílem je všechny sjednotit a dosáhnout toho, že jednotliví ředitelé budou spoluzodpovídat za úspěch celého útvaru a nikoliv, že každý bude pracovat jen po hranice své divize a zbytek ho nebude vůbec zajímat.

Můžeš to vysvětlit na nějakém konkrétním případě?

Vezmu-li třeba „supernízký sektor“, tak důvod k jeho vzniku byl celkem prostý. Čím dál víc nám narůstal letový provoz včetně vojenských letů a jako nejjednodušší řešení se jevil odebrat nejspodnější část vzdušného prostoru tak, abychom zbytečně nemuseli brzdit celou oblast kvůli přeletu například jednoho Gripenů do prostoru.

Zavádění „supernízkého prostoru“ ale byly doslova porodní bolesti, protože jakmile jsme přišli s návrhem, tak jsme často slyšeli jen odmítavá stanoviska s tím, že to buď vůbec nepřichází v úvahu, nebo pouze do letové hladiny 90. Po nějaké době se pak přišlo na to, že to není zase tak špatné a že sektor můžeme zvednout až do letové hladiny 125, protože to opravdu řídícím na oblasti uleví.

S celým návrhem přišlo tenkrát DPLR a mnoho lidí se proti tomu okamžitě postavilo s tím, že řídicí chtějí řídit provoz až na zem, resp. do tzv. minimální výšky pro radarové vektorování. Po nějaké době opravdu zjistili, že to plní svůj účel a že se nemusí už starat o přelety Gripenů z Čáslavi do prostoru, lety vojenských vrtulníků a další. Tím celým chci říct to, že kdyby tenkrát už od začátku na poradě, kde se toto začínalo řešit, seděli zástupci provozu i DPLR, tak se tyto záležitosti mohly krok za krokem řešit ihned a spoustu nejasností jsme si mohli ušetřit.

Podobně i Optimalizace. Často mi bývalo zazlíváno, že jsem Optimalizaci dlouho držel pod pokličkou. Ale měl jsem k tomu dobrý důvod. Věděl jsem, že když bych najednou začal prosazovat myšlenku, že zrušíme APP na regionech, jejich provoz přejde do Prahy a vytvoříme zde terminální sektory, vznikne z toho ohromná panika. A bylo mi jasné, že se najednou vyrojí velké množství otázek, na něž jsem ale v danou chvíli ještě neznal odpovědi. Proto jsem rozhodl, že dokud nebudeme mít Optimalizaci kompletně připravenou, nepůjdeme s ní ven. Ovšem ve chvíli, kdy už fungujeme jako jeden útvar, se všichni sejdeme na jedné poradě a všichni ředitelé odpočívající za svou oblast o tom budou vědět a budou se navzájem informovat. Velmi nám to usnadní komunikaci, která jinak mezi DPRO a DPLR poměrně vázla. Myslím, že tohle bude jedna z velmi pozitivních věcí, kterou nám nová organizační změna přinese.

Dokončení příště.

text nwt



ŘLP ČR / ANS CR @letovyprovaz · 15. 11. 2017
 Chtěl bych poděkovat všem českým řidičům za poskytnutí perfektního servisu našemu letu SU 2384 z Moskvy do Ženevy dne 11.11 při odklonu z trati a následnému přistání v Praze z důvodů náhlé indispozice druhého pilota. Kolega je v pořádku. Jiří Ježek, kapitán A 320, Aeroflot

Retweetnuto uživatelem Jan Klas
Jan Klas @Klas_RLP · 22. 12. 2017
 Skvělé setkání se skvělým člověkem, paní Boženou Jirků z Nadace Charty. Tady pomáháme s radostí a často. Mnoho úspěchů do roku 2018!



Objektiv



Leteckou školu navštívila první prosincová úterý tradiční mikulášská parta. Přestože mezi studenty, instruktory i ostatními zaměstnanci byla celá řada „hříšníků“, kteří se museli vykoupit recitací, zpěvem, či dokonce tancem, ukázalo se nakonec, že do pekla si čertovské trio nikoho odnést nemuselo. Všichni naopak dostali i drobnou sladkou odměnu. Jelikož někteří (více méně dobrovolní) aktéři dění pocházejí z různých koutů světa, bylo občas nutné vysvětlit podstatu tohoto tradičního českého zvyku. Nejdůležitější rozhodně bylo, že celou návštěvu doprovázela dobrá nálada a klid, které často scházejí v hektickém předvánočním shonu.

text Slavomír Novotný, UVO/SAV/OV; foto Ota Václavík, UVO/SAV/OSS

Závěry kolektivního vyjednávání pro rok 2018

Dnem 21. 12. 2017 bylo podpisem mzdových předpisů, dodatků ke kolektivním smlouvám, k zásadám čerpání FKSP a k sociálnímu programu pro řídicí letového provozu úspěšně ukončeno kolektivní vyjednávání pro rok 2018.

Zaměstnavatel se s odborovými organizacemi dohodl na navýšení objemu mzdových prostředků pro rok 2018 o 3 %, navýšení základního mzdového tarifu řlp – žáků při nástupu do výcviku a příspěvku na bydlení. V souladu se změnou výše minimální mzdy byly také upraveny základní mzdové tarify v 1.–3. stupni Tabulky základních mzdových tarífů kategorie C, D, L a O a základní mzdové tarify při nástupu do zácviku. Struktura a výše ročních a motivačních odměn zůstává i pro rok 2018 stejná. Dále byly dohodnuty odměny za letní provoz pro řlp na pražských stanovištích.

Nově byl v rámci kolektivního vyjednávání s odborovou organizací PV OSD dohodnut příspěvek na rehabilitační péči pro zaměstnance vykonávající pracovní činnost pilota a inspektora kalibrace.

Pro zaměstnance, jež se stravují prostřednictvím stravovacích poukázek a ve stravovacím zařízení na Letišti Praha, a. s., byla navýšena hodnota stravného.

S ohledem na novou organizační strukturu od 1. 1. 2018 jsou ve všech kolektivních smlouvách a jejich přílohách promítnuty změny názvů pracovních míst a organizačních jednotek.

Děkují všem zúčastněným stranám kolektivního vyjednávání za spolupráci a konstruktivní přístup.

Ing. Miloslava Mezerová,
výkonná ředitelka útvaru finančně správního

Jednání sociálního dialogu FAB CE v Jenči



V předvánočním čase se 14. prosince 2017 konalo pravidelné setkání zástupců sociálního dialogu (SD) FAB CE. Jednání vede vždy předseda Výboru generálních ředitelů FAB CE (CEO Committee, CEOC) a vzhledem k tomu, že tím je od června v rámci rotačního principu generální ředitel ŘLP ČR Jan Klas, uskutečnilo se jednání tentokrát v Jenči. Účelem setkávání, které je mj. zakotveno v základní dokumentaci funkčního bloku, je především výměna informací a názorů na aktivity spojené s fungováním FAB CE, které se dotýkají pracovních a sociálních vztahů jeho členů. Na straně managementu FAB CE se jednání kromě GŘ ŘLP ČR zúčastnili i programový manažer Matej Eljón či předseda Podvýboru lidských zdrojů (HR Subcommittee) Zoran Jakšić. Zaměstnance na jednání reprezentovaly téměř dvě desítky zástupců různých odborových organizací ze států FAB CE, např. Danube ATCU či FAB CE Union Alliance.

Jednání zahájil předseda otevřenou diskusí o strategickém směřování FAB CE. Během debaty několikrát zdůraznil důležitost sociálního dialogu pro obě strany a připravenost managementu a dalších struktur FAB CE tyto vztahy udržovat a tam, kde partneři cítí nedostatky, i vylepšit.

Matej Eljón následně přednesl informaci o konkrétních programových aktivitách a závěrech relevantních jednání. Svou prezentací ho doplnil Zoran Jakšić, který se věnoval aktivitě „Air Traffic Safety Electronics Personnel Common Competence Scheme“ – ta se bude přímo dotýkat technických pracovníků. V odpoledním programu patřila agenda zástupcům odborů, kteří si v rámci připravované regulace EASA vyměnili informace o pravidlech rozpisu směn a právu na stávku u jednotlivých poskytovatelů LNS. Toto téma bylo zároveň posledním bodem jednání, které bylo po shrnutí závěrů ukončeno.

Vzhledem k tomu, že frekvence jednání SD je dvakrát ročně, je do červnového konce předšednictví CEOC zástupcem ŘLP plánováno ještě jedno setkání, podle předběžné dohody na duben tohoto roku.

text a foto Jan Bartuška, ÚSMP/OMK,
bartuska@ans.cz

Vyhlášení ankety Českých sto nejlepších 2017

Již po dvaadvacáté se poslední listopadový pátek roku 2017 konalo slavnostní vyhlášení ankety Českých sto nejlepších, jejímž pořadatelem je společnost Comenius. Manažeři a majitelé jednotlivých firem a podniků se opět sešli v majestátních prostorách Španělského sálu Pražského hradu, aby si vyslechli výsledky umístění v oborových kategoriích i v celkovém žebříčku sta nejlepších firem za loňský rok. Přestože na předních místech ani letos nedošlo k žádným výraznějším posunům, objevila se nová jména, nové osobnosti a opět se ukázalo, že tuzemské podnikatelské prostředí se má čím chlubit. Navíc se ukázalo, že se velmi daří i společnostem mimo hlavní město, jelikož velká část oceněných firem byla z regionů. Součástí slavnostního dne byla i konference Klíčové faktory úspěchu 2017 s podtitulem „co je skutečný úspěch, na čem závisí a jak se dosahuje“, na níž kromě zástupců společností (např. Unipetrol, Karlovarské minerální vody, Strojmetal Aluminium Forging, atd.) vystoupili i tehdejší ministr zdravotnictví ČR Miloš Zeman a tehdejší ministr financí ČR Ivan Pilný. **Rízení letového provozu České republiky se této ankety pravidelně zúčastňuje a nutno dodat, že úspěšně. To platí i pro loňský rok, za který našemu podniku náleží ze sta míst krásné osmnácté.**



text red, foto Comenius

Jak jsme loňský rok rozdávali radost dětem i zvířátkům

V prosinci loňského roku jsme už po sedmé postavili v recepci IATCC Jeneč vánoční strom splněných přání. Z něj si mohli všichni, kteří chtěli na vánoční svátky darovat nějaký ten charitativní balíček vybrat, zdali přispějí dětem z dětských domovů v Unhošti a Krásné Lípě nebo pejskům z miniazylu pro opuštěné a týrané pejsky „Voříškov“ ve Zbuzanech a kočičkám ze spolku na ochranu zvířat Chlupáci v nouzi, z. s., v Králově Dvoře u Berouna. Naši zaměstnanci opět ukázali, že jsou připraveni pomáhat těm, kteří to potřebují, a že jim rozhodně není lhostejný osud těch, kteří se do nesnází nedostali vlastní vinou.

V **Dětském domově Krásná Lípa**, se kterým náš podnik dlouhodobě spolupracuje, si své dárky rozbalovalo 23 dětí, a to v průběhu vánočních prázdnin až do 2. ledna 2018, kdy se poslední děti vrátili do domova z vánočních pobytů a návštěv. Z dárků měly obrovskou radost, což je možné vidět i na fotografiích. Pro některé děti byly tyto vánoce dokonce jejich první v životě a tak nadšení nebralo konce. Paní ředitelka DD Krásná Lípa Jana Dykastová nám napsala: „Velmi si vážíme vaší dlouhodobé podpory ve formě vánočních dárků a ostatních aktivit, naše finanční možnosti by nedovolily natolik rozsvítit dětské oči. Chtěla bych vám všem poděkovat za vše, co pro nás děláte a popřát vám v novém roce hodně zdraví a spokojenosti a chuť do další spolupráce s naším dětským domovem.“

Dárky, i když v trochu jiné formě a jiného obsahu, putovaly i **čtyřnohým chlupáčům z „Voříškova“** (<https://voriskov.cz/>) a **spolku „Chlupáci v nouzi“** (<http://www.utulek-kocky-chlupacivnouzi.cz/>), kteří stále zatím marně čekají na své dvounožce v útulcích. Psi i kočiči azyly praskají ve švech a finanční i materiální podpora je pro ně mnohdy otázkou existence i naděje do budoucna. Díky našim zaměstnancům se však povedlo i pod útulkové vánoční stromečky dodat to nejpotřebnější, tedy granulky, konzervy, stě-



liva a další nutné vybavení, které si z vlastních prostředků útulky nemohou dovolit. Díky vám měla i opuštěná a týraná zvířátka krásné svátky.

Jméno redakce co nejsrdečněji děkujeme všem zaměstnancům, kteří se rozhodli pomoci a vzali si ze stromečku v recepci obálku a také kolegyním, které se obětavě o organizaci obou sbírek starají – Pavle Mališové, Tereze Drboutové a Lence Vaňkové.

text red,
zajištění foto DD Krásná Lípa
a Tereza Drboutová

Inspirovat

„Létání nemusí být pro člověka nemožné. Ale uvědomme si, že nás Bůh nenaučil, jak to dělat. Proto je jasné, že každý, kdo se chce naučit létat, musí hledat pomoc u ďábla. Snažit se létat je hřích.“

Roger Bacon (1214–1294), anglický minorita, významný scholastický filozof a vědec; patří mezi vrcholné představitel pozdní scholastiky, nejraději se osobně zabýval fyzikálními pokusy a dospěl k mnoha základním poznatkům (například k zákonu o odrazu světla a lomu paprsků).

„Svět mi patřil, když jsem nad ním přelétal. Byl jsem svobodný – osvobozený od země, od hor, od mraků. I když jsem s ním byl neoddělitelně spoután.“

Charles Augustus Lindbergh, ml. (1902–1974) známý také jako Lucky Lindy nebo Osamělý orel byl americký letec, známý především prvním sólovým přeletem Atlantského oceánu v roce 1927. Později se angažoval na straně izolacionistů, kteří odmítali vstup USA do druhé světové války.

„Když přemýšlíte o létání, zjistíte, že to je vlastně úplná šilenost. Jste čtyřicet tisíc stop nad zemí, s řevem uháníte rychlostí sedm set mil za hodinu... a jen tam tak sedíte, pijete dietní Pepsi a pojdáte buráky.“

David Michael Letterman (*1947), americký komik a moderátor talk show. Je znám díky uvádění Noční show Davida Lettermana na televizní stanici CBS. Předtím uváděl podobný pořad Late Night with David Letterman na NBC.

„Pokaždé, když jsem v letadle vystoupala k obloze a podívala se dolů, uvědomovala jsem si, že jsem se osvobodila od země a mívala jsem pocit, že objevuji něco nového. „No ovšem,“ říkala jsem si, „to je ono. Teď už všem rozumím!“

Baronka Karen von Blixen-Finecke, (1885–1962), dánská básnířka, spisovatelka a vypravěčka, která kromě svého vlastního jména psala pod pseudonymy Isaac Dinesen, Osceola a Pierre Andrezel. Mimo jiné autorka autobiografické prózy Africká farma, podle níž byl natočen v roce 1985 oscarový film Vzpomínky na Afriku s Meryl Streepovou a Robertem Redfordem v hlavních rolích.

„Zkušenosti v létání se skládají ze všech těch okamžiků, kdy jsi sám sebe zatraceně vyděsil.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt



Když se zmínily ryby, každý měl na mysli Čendu. Kdyby mohl řídit letadla od rybníka, byl by asi nejšťastnější člověk na světě. Když si k tomu sedl, byl vždy úspěšný. Na rozdíl od ryb, mohly při jeho sezení zůstat posádky letadel a jejich cestující v klidu a pohodě. V pořádku je vždy dovedl tam, kam měly namířeno. Řídil s námi letadla na APP a TWR v Praze od roku 1993.

Pátým prosincem 2017 si mohly ryby oddechnout, náš velký rybář **Čenda Novotný** odešel tam nahoru. Nám zůstává jen bolavá vzpomínka na výborného kolegu a kamaráda. Tak ať Ti tam berou, kamaráde...

Zdeněk Sršeň, vedoucí SPLS Praha

Turnaj řídících letového provozu v basketbale CBC Touch & Go 2017



Na konci listopadu se v bosenském Sarajevu konal turnaj řídících letového provozu v basketbale, CBC Touch & Go 2017. Jednalo se o celkově pátý ročník a náš „Team Prague“ chtěl při své druhé účasti vylepšit loňské 10. místo z rumunského Temešváru. Obliba CBC se rychle šíří, a tak se letos utkala celkem 16 týmů, které byly rozděleny do 4 základních skupin po čtyřech. Rozlosování do našich řad moc radosti nepřineslo, ale všichni hráči byli připraveni předvést na palubovce maximum. Po úvodní, lehce rozpačité, výhře nad týmem Řecka jsme nastoupili proti favoritovi skupiny, loňským medailistům z Chorvatska. Díky takřka heroickému výkonu a porci známého sportovního štěstíčka jsme dosáhli na vítězství 26:22, což bylo ostatními účastníky považováno za největší překvapení turnaje. Ještě další den jsme od všech dostávali gratulace a slychali samé pochvalné komentáře. Do posledního zápasu skupiny jsme nastupovali s vědomím, že ani prohra by nás nepřipravila o první místo ve skupině. Zahrát si tak mohli všichni hráči z nepříliš početné lavičky a slabé Srby jsme o šest bodů přehráli. Druhý den se ovšem nesl v opačném gardu. Na každý bod jsme se hodně nadřeli a bohužel jsme všechny tři zápasy prohráli. Ve čtvrtfinále jsme jednoznačně podlehli nakonec bronzovým Bulharům, v dalším zápase jsme o bod prohráli s Němci, kteří byli spolu s námi jediným týmem majícím ve svém středu ženu, a nakonec jsme v zápase o sedmé místo podlehli Černošorům. Celkově jsme tak obsadili krásné 8. místo, čímž jsme splnili svůj cíl – vylepšit umístění z loňska. V týmu panuje spokojenost a v novém roce se začneme připravovat na další ročník turnaje, který bude pořádat buď Budapešť, nebo Bělehrad. Díky patří novým posilám týmu: P. Bratinkovi, J. Mejdrovi a D. Novákovi. Za materiální podporu děkujeme podniku i LŠ, která byla jedním z hlavních sponzorů a vybavila nás pozornostmi pro ostatní týmy. Na závěr bychom případným návštěvníkům Sarajeva doporučili podniky City Lounge, City Pub a Blind Tiger, kde se velmi příjemně zakončuje návštěva krásného historického centra.

Rádi v týmu uvítáme další posily. Ať už si chcete jít jenom zaházet nebo jet příští rok s námi, napište Lukáši Ficnerovi (ficner@ans.cz) nebo Věře Matějové (matejova@ans.cz). **text Věrka Matějová, DATM/SONS/ACC/IFR, foto FB CBC Touch & Go**



Jak se řídil letový provoz

V roce 1968 a 1969 mělo letiště Ruzyně ve špičkový den i 250 pohybů. Byl to pátek. V tento den létala společnost BEA dokonce se třemi letadly – tři spoje do Londýna. Zajímavostí bylo, že každá linka v ten den byla provozována jiným typem. Bylo to s letadly Trident, Comet a Vanguard. Většinou však byl počet pohybů v rozmezí hodnot 100–150. Z dnešního pohledu je toto číslo samozřejmě poněkud úsměvné, ale po přečtení následujících řádků jsem přesvědčen, že se na něj možná bude nahlížet z jiné perspektivy. Předem však upozorňuji, že takto se řídil letový provoz stejně v celé Evropě a vlastní řízení následovalo pokyny vydané ICAO. Na západ od nás měli sice více spolehlivé radary a lepší koordinaci s vojenským letectvem, ale to bylo asi tak vše.

Hned na začátku by se slušelo zmínit **prostor TMA, říkalo se mu okresek**. Tento prostor byl prostorem tzv. 3. kategorie, což znamenalo, že souhrnné řízení jsme měli my – civilní řídící a my jsme rozhodovali, za jakých podmínek se mohly lety vojenských letadel v okrsku provádět, přičemž prioritu měla letadla civilní. Jinak tomu bylo v CTA, tam měli souhrnné řízení vojáci, kteří stanovovali podmínky a řídící s nimi museli koordinovat každý let. Ty se mohly uskutečňovat pouze v letových cestách, které byly široké 20 km (stávalo se velmi často, a zvláště při vojenských cvičeních, že zablokovali určitý počet cestovních hladin).

Okresek byl vymezen nepravidelným mnohoúhelníkem mezi body Rakovník, Roudnice a Benešov (viz mapa). Vertikálně sahál do letové hladiny 3000 m (FL 100) a v tomto prostoru se lety odehrávaly, mnohdy bez radaru. SID a STAR neexistovaly. Radionavigační vybavení bylo následující. Vstupní body RK, RO, BE byly vybaveny NDB, na vstupním bodě Roudnice byl instalován kromě NDB i VOR (bez DME). Již v roce 1966 se označení vstupních bodů stalo třípísmenným (RAK, RCE, BNO). Na LKPR byste našli VOR OKL bez DME, NDB OKL bylo umístěno v Jenči. V ose RWY 31 se instaloval NDB id LB (Libuš). Pro přiblížení byl k dispozici ILS pro RWY 25 a 31. Tyto RWY rovněž disponovaly vybavením pro přiblížení na NDB. Pro RWY 31 to byly LB, PG a L. Pro RWY 25 PR a D. Na stanovišti se nacházel ještě sovětský zaměřovač ARP 6, který se občas, když někdo zabloudil, používal.

Na stanovišti se pracoviště více méně podobala těm dnešním. APP obsazená řídícím a asistentem, DIRECTOR s řídícím a dále dvě pracoviště PAR pro RWY 31 a 25. Samozřejmě nechybělo pracoviště vedoucího směny a pomocné dispečerky. Pracoviště PAR obsluhoval vedoucí směny a na podzim a na jaře, kdy byl předpoklad mlh, se rozdělovníkem služeb určil samostatný řídící. Mimochodem na zařízení PAR musel mít řídící zvláštní licenci. Vedoucí směny měl za povinnost provádět prohlídku pohybové plochy letiště, posuzovat její provozuschopnost a vydávat podklady pro SNOWTAM. Vylétnutí letadla z okrsku nepřicházelo v úvahu, okolo se rozprostíral vojenský prostor a okrskem vojenská letadla prolétávala. Byla ve spojení s tzv. koordinátorem (až na několik letadel Il-14 nebyly jiné letouny vybaveny radiostanicemi s civilními kmitočty), což byl vojenský řídící. Pro tento účel se na APP zřídil zvláštní sektor obsazený vojenskými řídícími. Zde musím uvést, že vojáci létali s Il-14, MiG-21 a vrtulníky Mi-4. Výhodou bylo, že díky prostoru 3. kategorie, si koordinátor musel pro průlet vyžádat povolení 10 minut předem, tak to bylo uvedeno v koordinátní směrnici. Skutečnost však byla většinou jiná, hlavně v případech průletů letounů typu MiG-21. Od východu přes Roudnici se prováděly sestupy vojenských letadel na letiště Zatec a od severu na jih přes Rakovník na letiště Líně. Tato situace se řešila buď individuálně, nebo v případě hustšího provozu, omezením. Říkali jsme tomu „tunel“. Například civilní letadla musela mít 5 km před Roudnicí FL 90 nebo více. Pokud nebyla schopna požadovaných FL 90 dosáhnout nad Roudnici, musela po vzletu točit levou zatáčkou přes letiště. Opačně mohla klesat až 5 km po přeletu Roudnice.

Pro křížování letadel (odlety a přiletý) jsme měli jednu specialitu. Pokyny pro kurz letadel jsme vydávali, i když jsme neměli radar. Však jsme také před nástupem do služby prováděli konzultace s *meteorskárem* a zjišťovali vítr. Musím podotknout, že v té době neexistovalo nařizování rychlostí. Ono by to stejně nemělo význam, neboť letadlový park byl velmi různorodý. Typy letadel, které v té době létaly na LKPR uvedu později. Každý let, ať už se jednalo o odlet nebo přilet, musel být koordinován s příslušným sektorem ACC. Předával se čas přeletu vstupních a výstupních bodů (byly stejné jak pro odlet, tak pro přilet) a hladina letu. V případě přiletů byl buď pracovištěm APP nebo DIRECTOR předáván na TWR čas přeletu navigačního zařízení na 7 km od prahu příslušné RWY. Tento čas musel vypočítat řídící. Vlastní zjišťování hodnot rozstupů bylo podobné dnešnímu, jen s tím rozdílem, že často bylo nutno provádět neradarové řízení. Radar byl samozřejmě primár a v některých částech se na displeji zobrazovaly tzv. pozemáky, což byla část terénu a oblačnost jako na meteo radaru. V těchto případech jsme samozřejmě neměli s letadly vizuální kontakt. Slušelo by se poznamenat, že zobrazení polohy bylo velikostí muší stopy na obraze císaře pána. Radarový rozstup se pohyboval v rozmezí 5–30 km od antény a ve větších vzdálenostech 10 km. Letadla, která přilétávala, byla řízena na APP a po vykřížování s odlety byla předána na řízení pracovišti DIRECTOR. Ten tato předal na TWR ve vzdálenosti 7 km od začátku RWY. V případě poklesu dohlednosti pod 2 km, nebo základny oblačnosti pod 200 m, předal letadlo na řízení pracovišti PAR. Zde se provádělo buď GCA nebo monitoring. V těchto případech se zajistilo přeladění letadla na TWR po přistání.

V této době neexistovalo přiblížení ILS podle kategorií. Byly jen minima RVR 500 m a základna oblačnosti nebo vertikální dohlednost 50 m. Provozovatelé letadel měli sa-

možřejmě svá minima, která se lišila. V těch dobách bylo palivo levné a tolik se nešetřilo. Tím docházelo k situacím, že některá letadla prováděla přiblížení a jiná vyčkávala nad letištěm, nebo na dalších vyčkávacích bodech. To, že docházelo k častému křížování, asi není třeba popisovat. Stávalo se, že mlha trvala několik dní a nelétalo se. To byl pro *eproučnicka věžaře* ráj na zemi. Běda však, když se RVR zvětšila nad minima, někdy třeba jenom na hodinu. Tady malinko odbočím a uvedu, jak se měřila RVR (systémy na automatické měření byly ve fázi testování).

U bodu dotyku byl umístěn autobusový vlek tzv. karavana. Ta byla vybavena telefonem a radiostanicí s kmitočtem TWR. Řidič rozsvítil světla vysoké svítivosti na 100 % a vyzval *karavaníka*, aby spočítal, kolik vidí světel a ta řidič přepočítal na vzdálenost. Službu zde vykonávali řidiči odbavovací plochy. Vyčkávající letadla chtěla na zem, a ta, co byla na zemi, chtěla do vzduchu. To jsme pak měli co dělat. Rovněž pokud se vyskytovala bouřková oblačnost, bylo o zábavu postaráno. Letadla, která měla na palubě zařízení VOR, alespoň věděla, na jakém jsou radiálu, DME nebylo. Letadla, která měla pouze radiokompas, znala svoji polohu pouze výpočtem, což nebylo nic moc. Stávalo se, že letadlo mělo přiletět z Bratislavy přes Benešov a ve skutečnosti přiletělo od Rakovníka.

Existovala ještě jedna specialita, a tou byl letoun TU-104 letící z Caira. Jeho posádka často při vstupu do okrsku nad Benešovem hlásila standardním způsobem polohu a dodala, že svítí červeně. Tím nám dal najevo, že má palivo na jeden průlet. Jak jsem již uvedl výše, neexistovaly odletové a příletové tratě použitelné pro zajišťování rozstupů. Pokud byl v provozu radar, bylo hej. Pokud ne, tak letadla létala následovně. Na RWY 25 → od Rakovníka na OKL, dále na PR a předpisová zatáčka, → od Benešova na LB, PG, PR a základní zatáčka, → od Roudnice na PR a pravou zatáčkou do vyčkávacího obrazce a z něho do ILS, nebo pokud bylo letadlo vybaveno VOR, tak po stanovené trati vyznačené radiály do ILS. Na RWY 31 → od Rakovníka na OKL, dále na PG a předpisová zatáčka, → od Benešova přímo na LB dále PG a ILS, → od Roudnice na PR nebo PG a základní zatáčka.

Vyčkávané obrázce byly na všech NDB kromě LB. Pokud letadlo nebylo vybaveno zařízením VOR, letělo na NDB OKL, které však bylo umístěno v Jenči. S tím musel řídicí počítat. Odlety létaly přímo na výstupní body anebo obdržely kurzy pro zajištění rozstupů. V roce 1966 již byly stanoveny odletové tratě, ale tyto byly létély kombinací výpočtu a výstupu z radionavigačního zařízení a příliš se nepoužívaly (vliv větru). Tratě sloužily pro navigační vedení letadla posádkou. Pro zajišťování rozstupů se příliš nepoužívaly. V roce 1970 již byly ustanoveny tratě s body a vzhledem k nim se stanovovala kritéria pro zajišťování separací mezi tratěmi, a tím možnosti dodržování rozstupů. V té době se hojně používaly lety za VMC s vlastním dodržením rozstupů (nemusel být vyžadován souhlas druhého letadla – výhoda). Rovněž se často používalo přiblížení za viditelnosti země (vizuál).

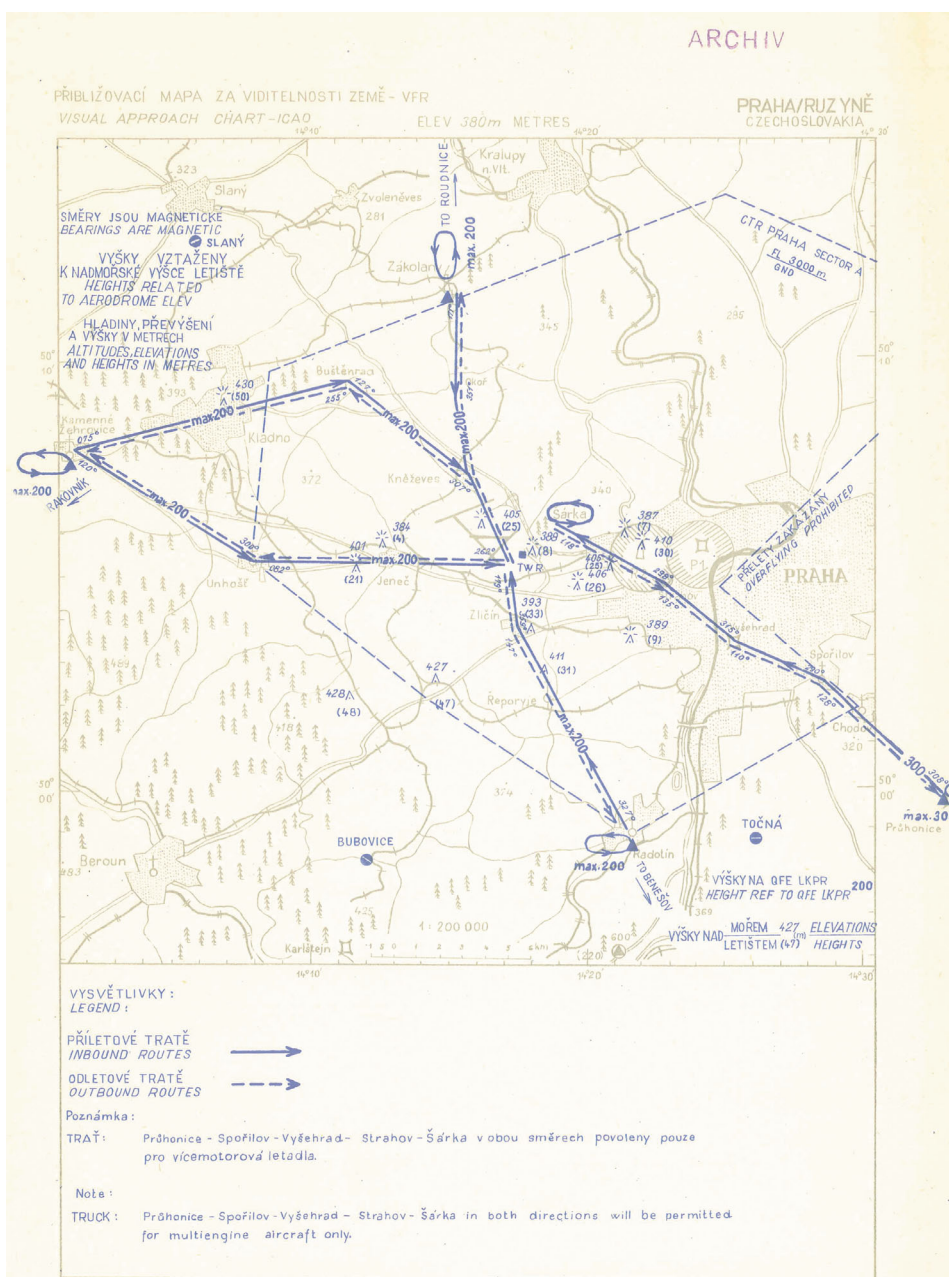
Musím ještě uvést jednu zásadní věc ovlivňující řízení provozu jak na APP, tak i na TWR a to, že se používaly současně všechny RWY tj. 31, 25, 26, 22.

Dokončení příště.

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

TMA	koncová řízená oblast
CTA	řízená oblast
CTR	řízený okresek
TWR	letištní řídicí věž
APP	přibližovací stanoviště řízení
ACC	oblastní středisko řízení
FL	letová hladina
SID	standardní odletová trať
STAR	standardní příletová trať
OKL, PR, PG, LB, RK, BE, RO	označení radiomajáků
VOR	všesměrový radiomaják

NDB	nesměrový radiomaják
DME	měřič vzdálenosti (zobrazuje pilotům vzdálenost k tomuto zařízení)
ILS	zařízení, pomocí kterého provádí pilot přiblížení na dráhu
GP	sestupová část zařízení ILS
RVR	dráhová dohlednost
ATIS	letištní automatické vysílání informací nutných pro provedení letu (meteorologické, informace o podmínkách na letišti atd.)
VFR	pravidla letu za viditelnosti
IFR	pravidla letu podle přístrojů (ve své podstatě všechny lety dopravních letadel)



přibližovací mapa za viditelnosti země – VFR z roku 1969



Předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., na Žofíně 2017

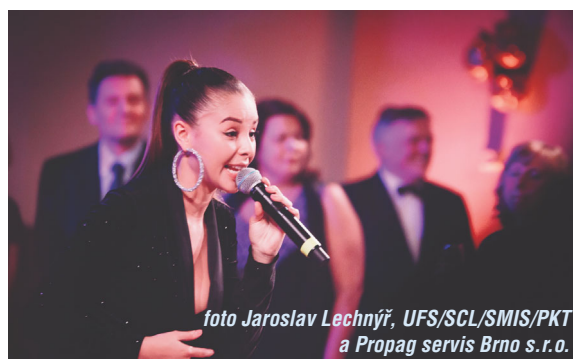


foto Jaroslav Lechnýř, UFS/SCL/SMIS/PKT
a Propag servis Brno s.r.o.