

STRIP 2018

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

Stavba nové kontrolní věže na mezinárodním letišti Haneda, Tokyo, začala v prosinci roku 2006 a do provozu byla věž uvedena 12. ledna 2010. Je o 38,1 metru vyšší než předchozí věž, její výška je stanovena na 115,7 metru a patří tak mezi nejvyšší věže na světě. Hlavním důvodem rozhodnutí o její stavbě byla výstavba nové čtvrté vzletové a přistávací dráhy o délce 2500 metrů nacházející se v Tokijském zálivu, čtyři kilometry od věže původní.

U konstrukce nové věže vybudované s investicí přibližně sedmi miliard jenů (80 milionů dolarů) byla využita nejmodernější izolační technologie proti třesu, aby byla dostatečně odolná proti případnému zemětřesení a aby odolala kolísání v důsledku silného větru. Má navíc řídicí místnost bez pilířů. Původní řídicí věž bude v případě nouze využívána jako záložní.

Letiště je provozováno Tokijským leteckým úřadem, Ministerstvem pozemní infrastruktury a dopravy (letiště) a společností Japan Airport Terminal. foto Ryoh

Pracovní výročí

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

Černá Kateřina, Ing., instruktor na stanovištích II, ÚPRO/Oddělení IFR	15 let
Dvořák Michal, Ing., vedoucí oddělení FIC, ÚPRO/Oddělení FIC	15 let
Lomička Jan, Ing., vedoucí říp II - Watch supervisor ÚPRO/Oddělení IFR	15 let
Mihalčinová Monika, Ing., instruktor na stanovištích II ÚPRO/Oddělení IFR	15 let

Podzemský Pavel, Ing., vedoucí střediska RIS ÚPRO/Sekretariát RIS	15 let
Strakošová Dana, Ing., BSc., samostatný řidič letového provozu II ÚPRO/Oddělení IFR	15 let
Vlk Jan, Ing., instruktor na stanovištích II ÚPRO/Oddělení IFR	15 let
Ekart Michal, Ing., vedoucí oddělení kartografie ÚPRO/Oddělení kartografie	20 let
Kučerová Monika, specialista LIS NOF ÚPRO/Odd. mezin. kanc. NOTAM	20 let
Polanecká Zdeňka, instruktor na stanovištích II ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha	20 let

Brzybohatá Helena, řidič ÚFS/ Oddělení autoprovozu	25 let
Pražáková Marie, sociální pracovník ÚFS/ Oddělení personální	25 let

Všem jubilantům blahopřejeme!

Nové složení DR ŘLP ČR

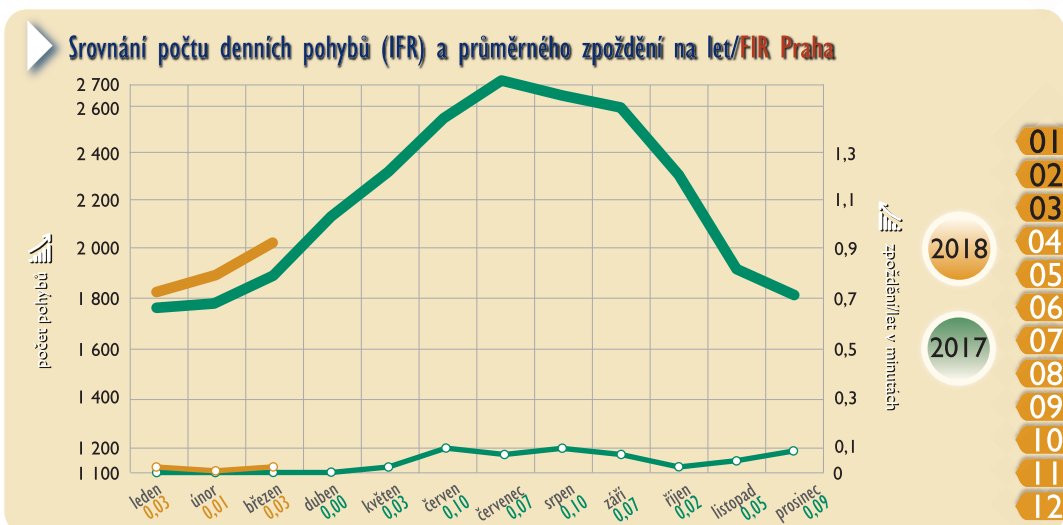
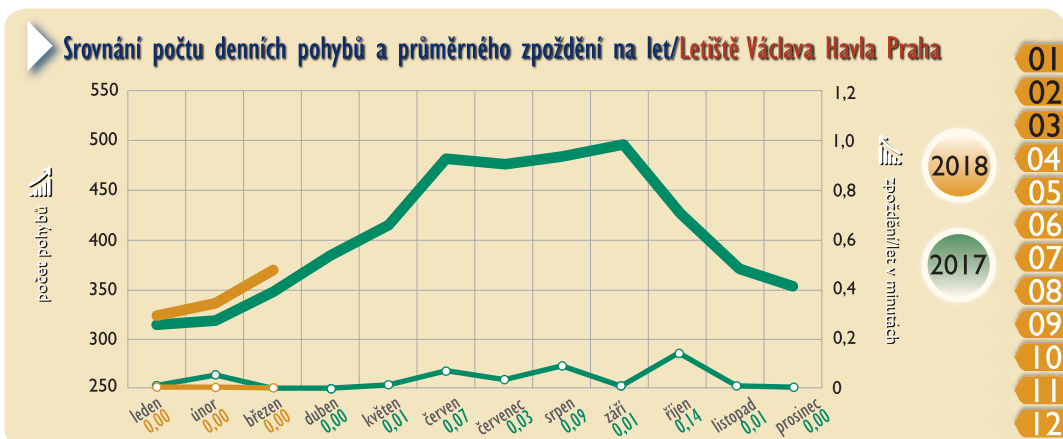
Na základě rozhodnutí ministra dopravy č. j. 8/2018-410-HO byly učiněny personální změny ve složení dozorců rady ŘLP ČR. Ke dni 15. dubna 2018 byl odvolán Mgr. Milan Feranec a Ing. Roman Kubíček, Ph.D. a ke dni 16. dubna 2018 byli novými členy jmenováni Ing. Zdeněk Jelínek a Ing. Stanislav Pleningr, Ph.D. **red**

ELDP 2017 k vyvednutí

Ve mzdové účtárně jsou k dispozici Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2017. Jeden stejnopis předkládáme zaměstnanci k podpisu a zakládáme do evidence, druhý je vydán zaměstnanci. Je proto nutné, abyste se nejpozději do 30. 6. 2018 dostavili k jeho podpisu a k převzetí kopie pro vaši potřebu. Zaměstnankyně mzdové účtárny vám budou k dispozici v pracovní dny od 7.30 do 11.00 hodin a od 12.30 do 14.00 hodin, popřípadě po předchozí telefonické dohodě s MÚ. Mzdová účtárna se nachází v objektu IATCC Jeneč, 2. n. p. dveře číslo 102 a 103. **ÚFS/PAM**

Statistiky provozu

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



březen 2017/2018

Pohyby na regionálních letištích BŘEZEN 2017/2018

2017		BRNO	2018	
IFR	VFR		IFR	VFR
4 694	3 443		3 588	2 515
MLČ 1 408			MLČ 1 246	
2017		OSTRAVA	2018	
IFR	VFR		IFR	VFR
1 829	1 209		1 877	1 175
MLČ 885			MLČ 918	
2017		KARLOVY VARY	2018	
IFR	VFR		IFR	VFR
601	385		468	206
MLČ 143			MLČ 181	

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.	
2017	2018		2017	2018	2017	2018
10 782	11 482	17/18 6,5	437 (31. 3.)	453 (29. 3.)	38 (3. 3.)	46 (15. 3.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2017	2018		2017	2018	2017	2018	2017	2018
58 486	62 734	17/18 7,26	2 223 (31. 3.)	2 313 (29. 3.)	163 (23. 3.)	183 (30. 3.)	0,00	0,03

Nejtěžší částí tendru BHANSA byl požadavek na místní výcvik

Dokončení rozhovoru s vedoucím střediska OM Miroslavem Ehlem se nese v duchu konkrétních oblastí, které se týkají právě zakázky na výcvik řídicích letového provozu z Bosny a Hercegoviny. Zatímco v minulém vydání zpravodaje jsme se věnovali především procesu, kterým ŘLP ČR, s. p., musí projít, než se vůbec může stát potenciálním vítězem tendru, dnes se budeme soustředit na faktory, které rozhodly o úspěchu našeho podniku, zhodnotíme dosavadní postup studentů z Bosny a Hercegoviny a dozvíme se, na co si třeba stěžují. Naše spolupráce s BHANSA navíc zvýšila povědomí o našem podniku mezi dalšími podobnými organizacemi a přinesla nám další obchodní příležitosti. Jaké to jsou a na jaké bychom ještě rádi dosáhli v budoucnu, i k tomu nám Mirek Ehl řekne více.

Proč byl vlastně požadavek na místní výcvik tolik limitující, že se do tendru přihlásilo jen uskupení kolem ŘLP a pak Entry Point North?

Limitující je to opravdu zásadním způsobem, protože v rámci projektu má být vycvičeno až 45 oblastních řídicích v časovém horizontu tří let. Jakékoliv konsorcium firem nebo jakýkoliv dodavatel se musí zavázat, že je schopen provést místní výcvik až pro 45 lidí a do výcviku je opravdu zařadit. Vzhledem k tomu, že se místní výcvik vzhledem k tomu, že to není komponenta, která se běžně nabízí v portfoliu služeb, je tento požadavek klienta pro většinu podniků řízení letového provozu úplně mimo realitu.

Existují totiž dvě možnosti, jak se s tímto požadavkem vypořádat. Tou první je, že pokud dodavatel služby bude pracovat se studentem, jehož mateřština je bosenština, srbština nebo chorvatština, dokáže zajistit výcvik právě v jednom z těchto jazyků, tzn., že by se muselo jednat o jednu z těchto okolních zemí, anebo by výcvik poskytovalo řízení letového provozu, které poskytuje oblastní služby pouze v angličtině, tedy že tam není požadavek na žádný místní jazyk. To je právě jeden z důvodů, proč žádný z těchto studentů není v Praze na oblasti. V současnosti by provedení tohoto výcviku v Praze nebylo možné, právě z jazykových důvodů.

Co nakonec rozhodlo, že jsme zakázku získali my a nikoliv Entry Point North? Byla to hlavně ta cena?

Úplně přesně nevím, jaká byla cenová výše našeho konkurenta, ale my jsme vyhráli především na základě kvality vlastní nabídky, kterou jsme předložili. Splňovala nejen všechny požadavky, které si Bosna a Hercegovina stanovila, ale podle informací, které máme k dispozici, se s určitými požadavky na výcvik nedokázalo EPN vypořádat tak, aby zadavatelé přesvědčili, že jejich nabídka je minimálně stejně kvalitní jako ta naše.

V jaké fázi se výcvik řídicích z Bosny a Hercegoviny nachází nyní?

V tuto chvíli jsme uzavřeli první rok spolupráce z celkem tří let trvání projektu. Začínali jsme v květnu minulého roku rozřazením studentů do tří skupin základního výcviku G1, G2 a G3 podle úrovně angličtiny a dalších specifických kritérií, což probíhalo přímo v Bosně a Hercegovině. Poté jsme na to hned po přibližně třítydenní přípravě navázali vstupním výcvikem pro skupinu G1. Začali jsme tedy cvičit 27 studentů z první skupiny, kteří hned po zvládnutí základního teoretického výcviku nastoupili k praktickému výcviku zde v Praze na simulátorech. Skupinu G1 jsme tedy kompletně vycvičili, ti studenti, kteří byli určeni pro práci na letišti v Bosně a Her-

cegovině, se se studentským certifikátem vrátili zpět do Bosny a v tuto chvíli u nich probíhá místní výcvik a skupina, která skončila ACS, po krátké přestávce přes Vánoce a Nový rok, nastoupila druhý lednový týden do místního výcviku ve Finsku a Chorvatsku. Poslední část skupiny G1 absoluuje místní výcvik v Srbsku, který začal 26. března 2018.

U skupiny G2 probíhal základní teoretický výcvik od poloviny ledna do poloviny března, poté studenti nastoupili v Praze do simulátorového výcviku, kde absolvovali finální část základního výcviku a pokud všichni úspěšně tento výcvik ukončí, což předpokládáme, že ano, tak nastoupí do ratingové části, tzn., že po rozdělení do jednotlivých ratingů postupně projdou kurzy, které jsme již zmínili minule, tedy Approach Control Procedural, Area Control Surveillance a Aerodrome Control Instrumental.

Skupina G3 začala se vstupním výcvikem už tady v Praze, a to 30. dubna.

Do konce tohoto roku bychom měli mít hotové vstupní výcviky tady u nás v Praze a v roce 2019 chystáme navazující fáze místních výcviků.

Máte k dispozici nějaké zpětné vazby přímo od studentů?

Určitě. V rámci ISQMS a systému kvality máme dvojí dotazování. Jednak chceme vědět, jak spokojeni jsou sami zadavatelé, tedy koncoví zákazníci, to se provádí jednou ročně a jednak na konci každého kurzu, který probíhá na letecké škole je hodnocení spokojenosti jednotlivých účastníků. Každá část vstupního výcviku, tedy jak Basic, tak i ratingy mají vyhodnocování spokojenosti s jednotlivými složkami.

A jak si stojíme?

Největší přehled má v tuto chvíli můj kolega Aleš Kubita jakožto manažer kvality, ale i k nám se dostává zpětná vazba. Většinou se však jedná o ty poznatky, které identifikují případné potíže, problémy nebo nedostatky. Pokud se k nám tedy v daný okamžik téměř nic nedostane, víme, že vše běží, jak má, a tehdy jsme spokojeni.

Přirozeně největší podíl mají různé požadavky studentů kurzu týkající se každodenního běžného života a jedná se většinou o drobnosti jako výpadky wi-fi sítě, velikost pokoje, pokud je zde student třeba půl roku, hlukost souseda na vedlejším pokoji apod. Jedná se o provozní záležitosti, nestává se, že by si někdo stěžoval na kvalitu výcviku.

Čas od času se u studentů objevují požadavky na prodloužení výcviku, pokud někdo například cítí, že by potřeboval více praktických cvičení, ale to jsou velmi individuální záležitosti a záleží na tom, jaké má který student předpoklady a jak se dokáže s náročností kurzu vyrovnat.

Úspěšná spolupráce s BHANSA by nám mohla přinést dobré reference a pomoci nám při získávání dalších zakázek do budoucna.

Pravda je, že ruku v ruce s případnou úspěšnou realizací projektu jdou i pozitivní ohlasy, ale konkrétně u tohoto projektu je neméně důležitý i jeho rozsah a mezinárodní přesah na další organizace stejného zaměření. Díky spolupráci na projektu a lepšímu vzájemnému poznání se například povedlo rozvinout spolupráci s finským ŘLP na výcviku techniků. První skupina techniků na výcvik ATSEP dorazila z Helsinek začátkem roku a svůj výcvik ukončila na konci dubna. Na to jsme navázali i v rámci společného jednání na kongresu v Madridu, kde jsme se předběžně dohodli, že další finští technici by sem přišli na výcvik v druhé polovině tohoto roku.

V určité návaznosti na zatím velmi dobře fungující projekt s BHANSA se dá říci, že probíhají dialogy i s chorvatským řízením letového provozu. To v minulosti zadávalo výcviky pro svůj personál externě a jejich cesta zrovna do Prahy moc nevedla, ačkoliv jsou součástí našeho FAB CE. Na základě častějších jednání se spolupráce rozvíjela tak, že pro Chorvatsko jsme vycvičili skupinu hodnotitelů a celkově lze říci, že společná sezení jsou daleko otevřenější a přátelštější, než bývala v minulosti.

Projekt s BHANSA je tak pro nás významný i proto, že by nám mohl pomoci otevřít dveře, které nám zatím zůstávají zavřené. Jedná se o náš největší výcvikový projekt za posledních deset let a má velmi dobré renomé i na mezinárodním poli, ŘLP ČR sklízí uznání i za to, že bylo vůbec schopno se vypořádat s poměrně komplikovanými a také komplexními nároky zadavatele a do takového projektu vůbec šlo.

Může naopak náš podnik získat něco od svých partnerů v projektu?

Vezmu-li čistě třeba leteckou školu, tak v rámci spolupráce s Finskem jsme se jeli podívat na jejich systém výcviku a zaujala nás tam možnost používání elektronického hodnocení studentů a elektronické distribuce materiálů pro výcvik.

Možnost něco získat, zlepšit nebo obohatit náš výcvikový systém v rámci společné spolupráce je asi nejzajímavější pro kolektiv střediska výcviku a vzdělávání, který vede Zdeněk Herman.

Pokud to můžeme zhodnotit, tak jsme na komerčním poli stále úspěšnější, čím to je podle vás?

Ona je to už trochu dlouhodobější záležitost, protože když se podíváme zpětně, tak můžeme zmínit činnost naší kalibrační letky ve spolupráci s firmou Saerco ve Španělsku a další úspěšné aktivity.

Úspěšnost letecké školy a potažmo celého podniku je určitě dána více faktory. Jednak je to poměrně dlouhá tradice ve výcviku, kterou Řízení letového provozu České republiky má, jednak je to velice vstřícná a proaktivní klientská politika, snažíme se být naším zákazníkům blízko, snažíme se být flexibilní a dodávat přesně ty služby, které požadují a chtějí a reagujeme pružně na jejich požadavky a změny. Můžu říci, že nám neschází určitá zdravá dravost, která je potřeba a díky tomu můžeme pružněji reagovat na jednotlivé výzvy, které mezinárodní pole, v němž působíme, skýtá a nabízí. Důležitou roli hraje i kolektiv lidí, kteří na letecké škole pracují a to, že mezi jednotlivými členy funguje jako taková bezchybná spolupráce. Máme velmi schopný prodejní tým, marketingový tým a pečujeme i o *brand awareness*, takže značka CANI, která na trhu funguje už nějakých osm nebo devět let, si na mezinárodním poli vybudovala již svůj zvuk. Spousta klientů si ji pamatuje a spousta z nich ji vnímá jako punc kvality a záruku toho, že výcvik bude mít určitou úroveň kvality.

Důležité je mít na paměti, že zakázku můžeme vyhrát jen tehdy, pokud se o ní dozvíme a pokud naši nabídku dokážeme dostatečně prodat. A myslím, že naši obchodní zástupci dokáží velmi dobře v rámci konkurence manévrovat s tím, co máme k dispozici tak, aby koncového zákazníka zaujali a přesvědčili.

Ideální příklad je obchodní příležitost před dvěma lety, kdy jsme se zúčastnili řízení na výcvik pracovníků norského Avinoru a v poměrně ostré konkurenci jsme skončili druhí. Zakázku tehdy vyhrál britský NATS, ale v rámci hodnocení kvality nabídky bylo naše ŘLP lepší než konečný vítěz. NATS tenkrát vyhrál především proto, že nabídl mnohem nižší cenu, z mého pohledu dokonce cenu pohybující se pod náklady. Učinili prostě politické rozhodnutí, že tuto zakázku chtějí získat.

Kam bychom se do budoucna chtěli dostat, skrz které dveře bychom chtěli projít, a třeba se nám to stále nedaří?

Stále máme zákazníky, které bychom chtěli přivést do Prahy, třeba již zmíněný norský Avinor, kterého vnímáme jako klienta s nejvyššími nároky v rámci požadavků na výcvik, takže pokud by se nám podařilo získat s ním kontrakt, zároveň by to znamenalo potvrzení velmi dobré pozice ŘLP. Protože již spolupracujeme s partnery v rámci střední a východní Evropy, poohlížíme se po zákaznících například na rostoucích trzích v jihovýchodní Asii, máme určité aktivity ve Vietnamu a i Thajsku je země, kde bychom o sobě rádi dali více vědět.

text nwt



I letos budou mít zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., možnost připojit se k celonárodní veřejné sbírce Ligy proti rakovině Praha. Každý dárc, který si **ve středu 16. května koupí kytičku za minimální částku 20 Kč**, dostane také letáček objasňující problematiku rakoviny tlustého střeva a konečníku poukávající na důležitost preventivního vyšetření, které v mnoha případech zachraňuje život. **Svůj příspěvek můžete odevzdat v kanceláři 4.103 u Hanky Masopustové.** **red**

Ladislav Mika

zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL

Brusel květen 2018



Nedávno jsem četl informaci IATA, která předpovídá, že v roce 2035 bude letecky přepraveno okolo 7,2 mld. cestujících, což je oproti 4,2 mld. v roce 2017 výrazný nárůst. Otázce zvyšování kapacity vzdušného prostoru a také kapacity letišť je věnována trvalá pozornost v rámci mezinárodních leteckých organizací.

Dne 12. 4. 2018 se uskutečnil v budově ECTL workshop zaměřený na aktuální stav kampaně k přípravě aktualizace *European ATM Master Plan*. V rámci diskuze bylo mimo jiné upozorněno na závěry uvedené ve *Special report European Court Auditors (ECA)*, které uvádějí závažná zjištění v dosavadním naplňování projektu SESAR. I zde byla akcentována nutnost hledání řešení k navýšení kapacity vzdušného prostoru, posouzení začlenění nových elementů jako např. cybersecurity, drony. Opět se uvádí, že *digital European Sky* by mohl být základním krokem pro další expanzi letecké dopravy. V rámci diskuze podpořené také ČR byl v souvislosti s návrhem dalšího časového prodloužení projektu SESAR do roku 2035 vysloven požadavek provedení podrobné inventury plnění/neplnění jednotlivých projektů SESAR 2020 a sdělení, proč úkoly nebyly plněny. Do aktualizovaného návrhu je nutné zařadit realistické projekty, které budou mít jasný benefit pro letectví.

Dne 17. 4. 2018 podepsali DG ECTL a 41 partnerů – převážně DG ANSPs s BT Global Services nový kontrakt – tzv. *New Pan-European Network Service* (zkráceně NewPENS) na dobu 10 let, a to ve výši 50 mil EUR. Jedná se o náhradu za původní kontrakt z roku 2009. Podle vyjádření DG ECTL poskytne tento nový kontrakt solidní podporu pro evropské letectví a spojí okolo 100 lokací napříč 47 státy v oblasti ECTL a sousedních zemích.

DG ECTL při svém prvním setkání se State Liaison Officers (SLO) uvedl, že mezi jeho priority bude patřit i pracovní kontakt se všemi SLO. Jako příprava před květnovým pracovním jednáním se uskutečnila pracovní schůzka všech SLO se Senior Advisor pro DG ECTL, na základě které bude dokončeno zpracování agendy jednání s prioritními otázkami.

Mezi další zajímavou schůzku lze zařadit i setkání SLO s Marian-Jean Marinescu, členem Evropského parlamentu, který zajišťuje roli zpravodaje pro některé nové návrhy nařízení v oblasti letectví např. pro novelizaci nařízení 216/2008 (EASA).

ŘLP ČR

tweetuje

aneb o nově na oficiálním twitterovém profilu ŘLP ČR, s. p.



Twitter 206 555 501 148

Střední

Retweetnuto uživatelem ŘLP ČR / ANS ČR



Michael Vrana @MisaairCZ · 13. 4.

Today's visit of @letovyprovaz at Jeneč was absolutely awesome. Great and pleasant staff.

2

2

7

Retweetnuto uživatelem ŘLP ČR / ANS ČR



Ministerstvo dopravy @min_dopravy · 18. 4.

@letovyprovaz dosáhlo i přes snížení cen rekordního obrátu skoro 4,2 miliardy korun za rok 2017. Jedná se tak o nejvyšší obrát v historii podniku.

1

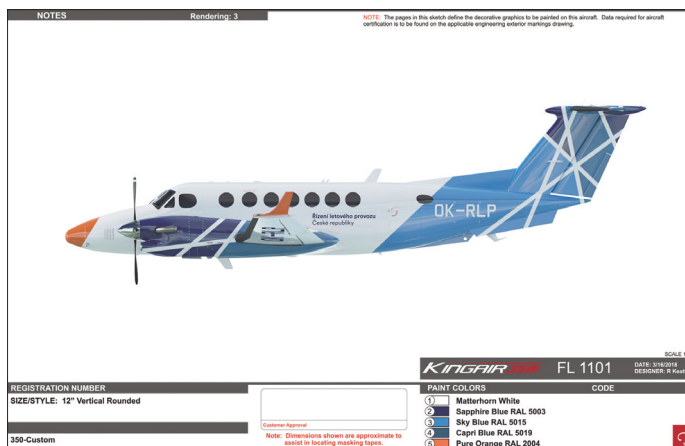
1

4

Finální podoba nového letounu kalibrační letky

Začátek roku 2018 byl důležitý pro projekt obnovy kalibrační letky ŘLP ČR, s. p., neboť proběhly první kroky směřující k úspěšnému předání prvního letounu. V lednu absolvovaly projektové teamy dodavatele i objednatelů jednání nazvané *Preliminary Design Review*, zaměřené na definici vnitřního uspořádání prvního letounu a vyjasnění technických požadavků i možných řešení. V průběhu února a března byly intenzivně řešeny výstupy z prvního jednání, aby bylo možné vše uspokojivě uzavřít během *Final Design Review* konaného v březnu. Široce diskutovaným tématem se kromě koordinace výcviků stal vnější vzhled letounů, neboť bylo nutné spojit požadavky na letovou způsobilost, estetiku i praktičnost a zároveň zachovat prvky jednoznačně spojující letoun s podnikem. Design pochází z dílny Studia Najbrt, výslednou podobu zpracoval výrobce letounu. Na trupu převažují světlé barvy pro omezení zahřívání interiéru, naopak gondoly motorů jsou tmavé kvůli zplodinám z výfuků. Jejich vnitřní strana je černá matná, aby neohrozilo oslnění pilotů majákem umístěným na spodní části trupu během nočních letů. Reflexní oranžová barva je zvolena z důvodu bezpečnosti, neboť letouny létají po nestandardních tratích a v prostorech třídy G a E, kde se mohou potkat s VFR provozem.

text a grafika Martin Petrzelka, vedoucí střediska LO, petrzelka@ans.cz



Databáze letišť pro rok 2018 k dispozici



Nové vydání Databáze letišť a leteckých map vstoupilo letos v platnost na začátku května 2018 – stejně jako nové vydání letecké mapy ICAO 1:500 000 pro Českou republiku i pro Slovensko. **ICAO mapa 1:500 000 České republiky je opět součástí každé Databáze letišť díky projektu ŘLP ČR pro bezpečnost všeobecného letectví.** Součástí každého výtisku tvoří letecká navigační mapa VFR 1:500 000 a letecká plánovací mapa VFR 1:1 000 000 (mapa spodního vzdušného prostoru).

Podle kalendáře publikování leteckých informací AIRAC vstoupily k 29. březnu v platnost nové prostory RMZ na území České i Slovenské republiky. Jedná se o prostory tzv. *Radio Mandatory Zone*, tedy zóny s povinným vybavením letadla radiostanicí a s povinností být na spojení s odpovídajícím stanovištěm AFIS/PRE-VADZKA. V České republice bude testovací provoz RMZ probíhat na letišti Hradec Králové a v jeho okolí. Zatím je aktivace RMZ LKHK plánována jen na pár hodin denně a pouze tři dny v týdnu. Všechny aktuálně dostupné informace o RMZ najdete v sekci GEN Databáze letišť 2018 a v leteckých mapách.

Na Slovensku začala platit také zásadní komplexní změna uspořádání vzdušného prostoru okolo letiště Sliač (včetně okolních vojenských prostorů) a TMA Košice. Nové vydání samozřejmě obsahuje zapracované všechny změněné komunikační frekvence na kanálovou separaci 8,33 kHz pro území České republiky, které vstupovaly v platnost postupně v průběhu loňského roku, a také všechny nové frekvence, které budou postupně vstupovat v platnost v průběhu letošního roku na území Slovenska.

Publikace Databáze letišť 2018 je již k dispozici ve skladu ŘLP a je zaevidována v podkladu 6290. Cena jednoho kusu výtisku je 556,67 Kč, a proto je při vyplnění výdejky třeba uvést účet 501 750. Skladové číslo pro českou verzi je 905 200 000 076, pro anglickou verzi 905 200 000 078.

red

Spolupráce ŘLP a VTÚ při identifikaci a eliminaci nebezpečných dronů

Dva státní podniky České republiky, Řízení letového provozu a Vojenský technický ústav, se dohodly na společném příspěvku k vyšší bezpečnosti fenoménu dnešní doby, a to bezpilotnímu létání. Svoji součinnost vymezily v memorandu „Integrace a detekce bezpilotních systémů v ČR“, které stvrdili svými podpisy generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a ředitel VTÚ, s. p., Jiří Protiva.

Nadcházející činnost v oblastech letových navigačních služeb bude mezi oběma státními institucemi koordinována. K dosažení vyšší efektivity současného potenciálu dojde k intenzivnější výměně informací a specifikací systémů, které mají vazbu nejen na ochranu zájmových objektů a území státu, ale také na normativní a legislativní činnost.

Řízení letového provozu bude do budoucna řešit v rámci svých možností a kompetencí legislativní problematiku spojenou s provozem bezpilotních prostředků v podmínkách ČR a pro uživatele tzv. dronů připraví softwarové řešení evidence a jejich pohybu na českém území. „S VTÚ budeme spolupracovat při řešení aplikací aktivních prvků ochrany pro detekci, identifikaci a eliminaci nebezpečných bezpilotních prostředků,“ upřesňuje Jan Klas.

„Vojenský technický ústav poskytne součinnost při řešení legislativní problematiky spojené s provozem dronů,“ říká ředitel státního podniku Jiří Protiva a konstatuje, že se VTÚ zaměří především na integrační a vývojové činnosti v dílčích antidronových řešeních. „Ve svých odborných portfoliích jsme našli řadu průsečíků, jejichž společnou realizací můžeme posunout tuto problematiku v rámci České republiky dopředu,“ dodává ředitel VTÚ, s. p.



text Pavel Lang, foto nwt

Dubnový Social Dialogue FAB CE opět hostilo ŘLP ČR, s. p.

Dvanáctého dubna proběhlo v konferenčním sále v Jenči už druhé jednání sociálního dialogu (SD) FAB CE pod předsednictvím generálního ředitele ŘLP ČR. Ve stručnosti připomenu, že účelem těchto setkání je především zvýšení vzájemné informovanosti a výměna názorů na aktivity funkčního bloku mezi řídicími složkami FAB CE a zástupci odborů poskytovatelů LNS členských států. Pro podrobnější informace pak jen odkáži na článek v lednovém čísle časopisu Strip, který popisuje prosincové první setkání pod naším předsednictvím. Dnes se budeme více věnovat tématům, která byla projednávána na jednání samotném.

To bylo zahájeno úvodním slovem předsedy, tedy generálního ředitele ŘLP ČR. Ten se věnoval zejména třem tématům – společné prezentaci FAB CE na březnovém kongresu ATM v Madridu, studii „Single Unit Rate“, která vzbudila velký zájem partnerů na předešlém jednání a také budoucnosti funkčního bloku, zejména s ohledem na kapacitní otázky.

Následné prezentace bychom mohli rozdělit do dvou bloků – informace směrem od pracovních skupin FAB CE k partnerům SD a naopak. V tom prvním prezentoval Matej Eljon, programový manažer FAB CE, současný stav aktivit funkčního bloku. Ing. Luboš Hlinovský, MBA, navázal ze své pozice předsedy finančního podvýboru FAB CE podrobným popisem výsledků studie „Single Unit Rate“, zmíněné už v úvodním slově. Posledním zástupcem pracovní úrovně byl Zoran Jakšić z podvýboru lidských zdrojů. Ten doplnil aktuální informace k aktivitě „Air Traffic Safety Electronics Personnel Common Competence Scheme“.

V druhém bloku si slovo vzali převážně zástupci odborů. Nataša Adikusumah prezentovala detailní shrnutí několika studií o pracovních podmínkách řídicích letového provozu, které byly vypracovány v bývalé Jugoslávii a Chorvatsku.

V otevřené diskuzi byla probírána problematika předčasného odchodu do důchodu pro řídicí letového provozu. Zástupci odborů se shodli na tom, že k tomuto tématu vypracují společnou pozici, která bude zaslána výboru generálních ředitelů FAB CE (CEOC) k dalšímu projednání s Evropskou komisí.

Posledním bodem jednání bylo krátké seznámení s přístupem k FRMS („Fatigue Risk Management System“), ke kterému se však již nerozvinula větší debata. Následovalo už jen shrnutí výsledků, z nichž asi nejzásadnější bylo právě výše zmiňované téma pozice ohledně odchodu do důchodu.

Účast na jednání byla tentokrát ještě hojnější, než na tom předešlém, s počtem účastníků blížících se čtyřiceti. Od léta přechází předsednictví CEOC, na nějž je zodpovědnost za pořádání SD tradičně navázána, na bosenského poskytovatele BHANSA. Ten není signatářem úmluvy o SD, a tak proto zatím není jasné, kde se následující dvě jednání uskuteční. Jasné je nicméně to, že první z nich se odehraje opět na podzim tohoto roku.

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



V den pověstného „apríla“ jsme dostali velmi smutnou zprávu, bohužel to apríl nebyl. Tento den, v nedožitých 51 letech, navždy odešel náš kolega a kamarád **Roman Krejnický**. Shodou okolností v den, kdy byl před 25 lety zařazen do provozního výcviku na řídicího letového provozu pro stanoviště APP/TWR Ruzyně. Člověk s velkým srdcem, láskou k letadlům a cestování.

Obrázek pochází z loňského roku, kdy si Roman splnil i svůj dlouholetý sen, proletět se v letounu Spitfire v Duxfordu.

Zdeněk Sršen

Inspirovat

„Létání je to jediné, v čem bych dokázal s nadšením pokračovat i po válce.“

Wilfred Edward Salter Owen (1893–1918), anglický básník, proslavil se naturalistickými verši o bojích 1. světové války, které psal přímo v zákopech. Ve válce zahynul a jeho dílo bylo doceněno až posmrtně.

„U pilotů najdete jistou stopu šilenství, a právě ta nás žene za hranice neznáma. Jakékoli pronikání do neznáma je zároveň bezprecedentním zneužíváním vlastní osobnosti.“

Jacqueline Auriol (1917–2000), francouzská pilotka, dosáhla několik světových rychlostních rekordů. Během druhé světové války pomáhala francouzskému odboji.

„Viš, že jsem se ani nebál, že se mi něco stane? Jen jsem měl hrůzu z toho, že letadlo poškodím. Jako bych věděl, že letadlo nedopustí, aby se mi něco stalo. Není to zvláštní?“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře; z knihy *Nic se nestane náhodou*.

„Ten, kdo miluje, létá, utíká a raduje se, ten je svobodný a nic ho netáhne zpět.“

Henri-Émile-Benoit Matisse (1869–1954), francouzský malíř, sochař a grafik, proslulý svou prací s barvou a svým brilantním kreslířským uměním. Patří k výtvarníkům, kteří nejvíce ovlivnili umění v 2. polovině 20. století.

„Nechápal jsem, proč moje produktivita tak klesla, i když jsem měl na práci mnohem víc času než dříve. Pak jsem si uvědomil, že je to proto, že jsem už tolik nelétal.“

Simon O. Sinek (*1973), britsko-americký autor, motivační řečník a marketingový konzultant. Je autorem čtyř knih, včetně bestselleru *Začněte s proč*.

„Jsou letiště, kde se cítíte o něco líp, a jsou letiště, kde se vaše srdce svírá hrůzou.“

Norman Robert Foster (*1935), britský architekt a designér. Navrhl mnoho významných staveb v Británii a po celém světě, například i *Swiss Re* ústředí v Londýně přezdívané „Okurka“.

„Můžete si buď zaplatit spoustu peněz v zábavních parcích a k tomu přidat špetku nějakých drog... anebo si ten samý psychedelický zážitek přivodíte sólovým nočním letem v jednomotorovém letadle.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt

Letecké aeropolitické aktuality – duben 2018

Air Italy, nová letecká společnost, se 49% podílem vlastnictví Qatar Airways, začala působit koncem února. Vzniká na základě parku dvanácti letadel někdejší Meridiany. Mateřským letištěm je Milán Malpensa. Letadlový park bude postupně doplněn leasingem od Qatar Airways Leasing Company, přislíbeno je i pět letadel A-330, která od května 2019 budou nahrazována B-787-8. Zaměstnancům je přislíben 20% podíl na čistém zisku, aniž je jasné, kdy takové kritérium může být dosaženo. Společnost bude členem aliance One World a hodlá přímo konkurovat Alitalii, která má vleklé restrukturalizační a ekonomické problémy.

Brazílské letiště Fortaleza poskytne nové hubové (střediskové) přepravní příležitosti. Výhodná geografická poloha na severozápadním cípu brazilské federace, páté největší země světa, usnadní zejména evropským leteckým dopravcům přístup do největší latinskoamerické země s 200 miliony obyvatel. Brazílská hospodářská krize let 2010–2016 byla překonána. Počet Brazilců využívajících leteckou dopravu roste (podle odhadů pravidelně používalo leteckou dopravu jen 20 % Brazilců). Brazilský hybridní dopravce GOL, který v krizovém období prošel zdařilou restrukturalizací, se mimo jiné zaměřil na rozvoj vnitrostátních linek z Fortaleza do celé Brazílie. Významným mezinárodním partnerem pro GOL se již letos stane hybridní nízkonákladový dopravce Joon ze skupiny AF-KL. I přes tuto vazbu na Sky team GOL odmítá členství v aliancích a preferuje spolupráci na základě individuálních dohod. V příštích letech hodlá GOL ke svým linkám do USA přidat další mezinárodní linky. Z mnoha dalších důvodů si nyní Brazílie zaslouží pozornost české letecké výroby, dopravy i leteckých služeb.

Ideu nového NMA respektive MoM letadla (NMA – new middle market airplane, MoM – middle of the market) vypustil Boeing. Otázkou je, zda se skutečně nabízí příležitost vyplnit prostor mezi nabídkou úzkotrupých a širokotrupých letadel. Příznivou zkušenost měl Boeing s produkci B-757 v období do roku 2005. Zatím jde o představu zcela nového úzkotrupého dvoumotorového letadla s parametry 200–270 sedadel, dolet až 9200 km, nový motor s tahem cca 50 000 lb, cena kolem 131 milionů USD. Rozhodnutí by mělo padnout v letošním roce, což by mohlo znamenat zahájení celého projektu v roce 2020. Nemělo by přitom docházet ke kanibalizaci prodejů B-737 Max. Výroba i provozní ekonomika úzkotrupých letadel jsou méně nákladné než širokotrupých. Nejblíže širokotrupý Boeing 787-8 má prodejní cenu kolem 239 milionů USD.

Airbus zatím na lakmusovou vyzkoušení Boeingů neodpovídá. Jeho úspěšná řada A320/A321 včetně A321-LR, i případný derivát A322 s většími křídly pro palivové nádrže, nečiní vývoj zcela nového letadla naléhavým. Oba výrobci si však uvědomují, že fragmentace severoatlantického trhu (linky mezi sekundárními huby nebo do terciárních míst), růst vnitroasijského trhu, zahusťování linek Evropa–Střední Východ jsou zajímavým faktem. Stále však zůstává otázkou, zda potřeba nového typu letadla není příliš malá s ohledem na nutnost investice do jeho vývoje v hodnotě přibližně 10 miliard dolarů.

Dodávky velkých dopravních letadel v loňském roce od největších výrobců Boeing a Airbus dosáhly počtu 1453 nových letadel, z nichž 1069 bylo úzkotrupých a 394 širokotrupých. Co do počtu kusů byl procentuální poměr mezi Boeingem a Airbusem 51:49, co do hodnoty (103,8 miliard USD) 54:46 vzhledem k tomu, že Boeing výrazněji předčil Airbus v počtu dodaných širokotrupých letadel. **Dodávky malých regionálních letadel v roce 2017 dosáhly cca 261 kusů, ve skladbě cca 153 tryskových a 108 turbopropových.** Mezi největší dodavatele patřilo 101 malých letadel od Embraeru, 78 turbopropových ATR, 56 Bombardierů a 24 ruských Suchojů. Bombardier uvažuje, že u nové série CS 300 kapacitu posune až k hranici 127 sedadel. Oživení tohoto sektoru potvrzuje, že dopravci kladou na ziskovost provozu větší důraz, než na zvýšení tržeb a podílu na trhu. ATR vážně uvažuje o novém 90místném typu turbopropového letadla kolem roku 2022, pro které však bude potřebovat nový motor.

Recyklace vyřazovaných letadel se mění. V průměru jsou letadla vyřazována z provozu po 15 letech. Ročně bylo vyřazováno v roce 2013 na 700 letadel, v roce 2016 kolem 500 letadel. Na zpomalení tempa se podílela vysoká přepravní poptávka a levné pohonné hmoty. Obecně nadále platí, že počet vyřazovaných letadel ovlivňuje jednak schopnost výrobců dodat požadovaný počet letadel a jednak přepravní poptávka. V roce 2020 se odhaduje celková roční dodávka kolem 2200 letadel s tím, že ročně bude vyřazováno kolem 750 kusů. Poptávka po recyklovatelných náhradních dílech je tak velká, že je někdy výhodnější letadlo rozmontovat, než se ho snažit udržet v provozu nebo využívat v leasingu. To se týká hlavně typů A-320, A-319, B-737, B-747. Rozěbrání letadla na použitelné součástky trvá 30 až 60 dní. Použitelných bývá až 1000 komponentů vysoké hodnoty, takže některé firmy dokonce vyřazená letadla až rok parkují v očekávání, že se cena upotřebitelných součástí zvýší. U kovových letadel bývá až 85 % jejich váhy recyklovatelných. S nejnovějšími kompozitovými letadly s řadou karbon-fibrových komponentů, panelů a nosníků je to zatím obtížnější. Jsou často „znečištěny“ upínacími kovovými součástkami, které je pracné odstraňovat, takže zatím se kompozitní složky často řezou, drtí, přičemž nejjednodušším využitím drtí jsou výplně pro železniční a silniční dopravu. Účelnější recyklování karbon-fibrů tak zůstává výzvou. Po recyklaci si sice zachovávají tuhost, ale pevnost se snižuje nejméně o 10 %.

Cena leteckého kerosenu podle informačních webových stránek Flightglobal byla v průměru za celý loňský rok 157,4 US centů, což je meziroční zvýšení o 24,4 %. Prosincová cena 2017 byla 181,7 US centů, což bylo o 19,1 % více než v prosinci 2016.

Bezelní prodej v letecké dopravě dosahuje ročně na 50 miliard USD a účastní se ho cca 1,3 miliardy cestujících na letištích a na palubách letadel. Pouze 10 % z uvedené částky získávají dopravci prodejem na palubě a tento podíl se každoročně snižuje. Důvodem je malá možnost výběru, který nesplňuje očekávání cestujících a logistika související s palubním prodejem: objednávka sortimentu, náklady na jeho dopravu, bezcelní projednání s kontrolními orgány, prodejní palubní vybavení (malé kontejnery), inventarizace položek, pracovní zatížení palubního personálu aj. Od palubního bezcelního (duty-free) prodeje už upouští American Airlines, Delta Airlines a australský Qantas. **text Vladimír Junek, externí dopisovatel, v.junek@seznam.cz**

Nová TWR Pra

Jak mnozí z vás již zaznamenali, ŘLP plánuje navrhnout a postavit novou řídicí věž na Letišti Václava Havla Praha. Na následujících řádcích bych vás tak rád seznámil s projektem a aktuální fází příprav.

Začneme tím, proč vlastně ŘLP bude realizovat tuto stavbu. Provozovatel letiště vyvíjí v poslední době značnou aktivitu v oblasti rozvoje letiště, jeho kapacity. Je to dáno nebylým nárůstem počtu cestujících v posledních letech. V plánech letiště se tak mimo projektu paralelní RWY objevil nově i projekt rozšíření Terminálu 2. Na tyto aktivity, které získávají postupně reálné obrysy, musí ŘLP adekvátně reagovat. V polovině minulého roku byl proto založen projekt zabývající se problematikou letištní řídicí věže.

Jako první řešil projekt otázku, zda skutečně potřebujeme novou řídicí věž. Na úvod jsme začali jednoduchými řezky viditelnosti z pozice stávající TWR a nově uvažované NTWR, jejíž pozice byla již v předchozích letech ustálena v těsné blízkosti věže stávající. Společně se SPLS byla stanovena potřebná linie viditelnosti nového dráhového systému. Již po prvních náčrtech bylo zřejmé, že stávající výška nebude dostačovat.

Nastala tedy fáze hledání odpovídající výšky věže. Při jejím stanovování jsme vycházeli jednak z výšky stávajících objektů (hangár F, APC, hasičská stanice) a dalším důležitým faktorem byla i výška nově uvažovaných staveb, a to terminálů a parkovišť. Vrátili jsme tedy opět k rýsovacímu prknu, resp. Autocadu a podle známých údajů začali určovat potřebnou hodnotu. Jako nej-

Bilaterální jednání



Dne 28. března letošního roku proběhlo v prostorách IATCC Jeneč bilaterální konzultační jednání mezi Českou republikou a zástupci IATA. Záměrně zde používám pojem Česká republika, protože tohoto jednání se zúčastnili nejen zástupci podniku Řízení letového provozu ČR, s. p., jako poskytovatele služeb a příjemce většiny hodnoty poplatků hrazených leteckými provozovateli, ale také zástupci Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví v pozici vnitrostátního dozorového orgánu.

DĚTSKÝ DEN V IATCC

Srdečně zveme děti i s oběma rodiči
na sportovně-zábavné odpoledne
v pátek 1. června 2018 od 16:30
ve venkovním areálu IATCC

ha - blíže k oblakům

vhodnější se po zvážení všech okolností – provozních, meteorologických a finančních – ukázala výška podlahy pracoviště NTWR 75 m nad terénem. NTWR tak bude o zhruba 30 metrů vyšší, než je věž stávající. Výšku jsme si ověřili a potvrdili ještě fotografiemi pořízenými za pomoci dronu. Pohled, jaký se za 5 let naskytne řídícím z nové řídicí věže, si můžete tak už teď prohlédnout ve 3. patře administrativní budovy. Před focením jsme s pomocí pracovníků Letiště Praha vyznačili v ploše letiště hranici budoucích TWY u nových terminálů a následně jsme se tyto body na fotografiích pokoušeli najít a na jejich základě určit, která část TWY je vidět a která nikoliv, a tím si ověřit správnost řezů viditelnosti. Slovo „pokoušeli“ zde má své opodstatnění, protože i když jsme body označili bílou plachtou o rozměru zhruba 4 m², vyhledat je na fotografiích nebylo jednoduché.

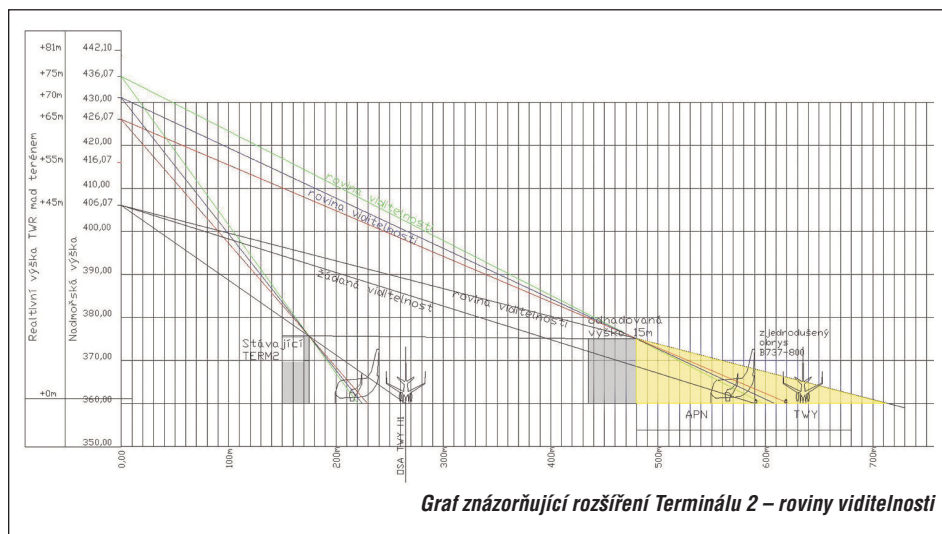
Na podzim 2017 jsme tak věděli, kde stavět a jak vysoko bude pracoviště. Jako další krok bylo nutné stanovit koncept řešení vlastní budovy, vazby na okolí a infrastrukturu ŘLP, umístění záložního pracoviště pro případ mimořádné události v NTWR atd. K tomu, abychom byli schopni toto zodpovědně vyřešit, jsme navštívili několik zahraničních pracovišť a na místě zjišťovali, jak je zajišťován provoz obdobně vysokých věží na letištích s podobným dráhovým systémem. Na základě těchto informací dal projektový tým dohromady základní požadavky na řešení nové TWR Praha. Tyto požadavky po jejich schválení budeme dále rozpracovávat do podrobnosti uživatelského zadání, které bude základním dokumentem pro projekční a realizační fázi projektu.

A co nás čeká v dalším období? Poté co projektový tým dokončí podrobné uživatelské požadavky, bude vyhlášena veřejná zakázka na generálního projektanta a architekta. Pokud půjde vše podle plánu a v průběhu soutěže nenastanou neočekávané komplikace, tak na přelomu roku 2018 a 2019 budeme znát podobu nové věže. V dalších dvou letech pak bude probíhat příprava jednotlivých stupňů projektové dokumentace a povolení procesy. Zahájení realizace předpokládáme v 1. polovině roku 2021 a NTWR by měla být dokončena v polovině roku 2023. Ve 2. polovině roku 2023 se budou instalovat technologie ATM a na konci roku 2023 plánujeme v NTWR spustit ostrý provoz.

text a graf Jiří Houra, UPRO/DPLR/SRPI/OINV, houraj@ans.cz, foto UpVision



Pohled na stávající TEB z perspektivy, kterou nabídne nová TWR



České republiky se zástupci Mezinárodní asociace leteckých dopravců

Touto skutečností tak byl prezentován nejen funkční kontrolní mechanismus tvorby a monitorování poplatků, jak je požadován Evropskou komisí, ale také jednotná pozice všech zainteresovaných subjektů činných v této problematice v České republice.

Jednání bylo svoláno českou stranou a vedl jej ředitel ÚSMP Luboš Hlinovský. Hlavním reprezentantem IATA se stal pan Peter Curran, který se takového setkání zúčastnil poprvé a který v organizaci zastává funkci Assistant Director, Safety & Flight Operations.

V tuto chvíli je asi zbytečné popisovat celou agendu jednání. Můžeme proto snad jen říci, že diskutovány byly oblasti, které IATA asi nejvíce zajímají, to je vývoj tvorby poplatků do budoucna, rozložení poplatků na tratové a terminální, personální složení podniku a zaintereso-

vanost personálu do činností spojených přímo s poskytováním služeb.

Ačkoliv bilaterální konzultační jednání jsou vždy poněkud neznámou a nikdy nelze zcela předjímat způsob, jakým budou vedeny a jak k nim bude ze strany zúčastněných přistoupeno, mohu, myslím, vyjádřit pocit všech zúčastněných, že osobou Petera Currana a celého týmu zástupců IATA bylo jednání vedeno na velmi profesionální úrovni. Dotazy i projednávané oblasti se diskutovaly velmi věcně a diplomaticky. I když se vyskytly oblasti, které nebylo možné přímo na jednání zcela konkrétně zodpovědět, na velmi přátelské úrovni došlo vždy k dohodě, že jednotlivé podklady budou zaslány dodatečně po jednání, a to transparentní formou.

Z obou stran proto tak bylo velmi pozitivně vnímáno,

že Česká republika je státem, kde úroveň hodnoty poplatků hrazených leteckými dopravci odpovídá poskytovaným službám i úrovni zajišťované bezpečnosti.

Jejich tvorba je pak skutečně transparentní a je monitorována i ze strany státních orgánů, čímž je plněna literatura evropské regulace. A i na této úrovni mohou být vedena konzultační jednání, kdy společným výstupem může být skutečné dosažení závěrů, že i v této oblasti jsou vlastně všichni účastníci na jedné lodi, nebo spíše na jedné palubě letadla leteckého hospodárně i bezpečně.

Tímto bych chtěl i za Úřad poděkovat podniku za dlouhodobě odváděnou práci, za pozvání na toto zajímavé setkání a těším se na spolupráci i do budoucna.

text Vítězslav Hezký, ředitel sekce provozní ÚCL, hezky@caa.cz



KKC 2018 – Eine Kleine Fußballmusik

Rok se s rokem sešel a naše poloprofesionální fotbalové družstvo bylo opět vy-
zváno, aby se postavilo proti germánským kolegům z řad řidičů v souboji muže
proti muži (ale též ženy proti ženě a muži proti ženě) na palubovce jedné z ně-
meckých sportovních hal. Volba tentokrát padla na město Braunschweig, které
je proslaveno zejména tím, že tam dvakrát denně létá ATRko společnosti Travel
Service z dráhy 30. Volací znak CSA7320, CSA7321, CSA7322 a CSA7323. Kdo
by toto čtvrtmilionové dolnosaské město neznal!

Naše výkonnostní laťka byla loni nasazena vysoko (stříbro z Bavorska), ne-
chtěli jsme proto ponechat nic náhodě – abychom se vyhnuli obávanému jet
lagu, zvolili jsme jako způsob dopravy vlak. A byla to volba dobrá (mimořádně
byl to můj nápad!). Cesta utekla jako nic, posnídali jsme v jídelním voze, zvlád-
li přestup v Drážďanech a nežli bylo možné dokončili první partičku naší karetní
hry Mao Mao, tak jsme byli na místě. Hotel se nám zalíbil na první pohled (meh
na zdi, interiér výtahu stylizovaný jakožto sprchový kout, pestrá nabídka ionto-
vých nápojů v hotelovém baru), proto jsme zvesela zamířili na tradiční welcome
party. Trošku nás ovšem zaskočilo místo konání této akce – veskrze jsme se
shodli, že zvolená lokalita nám ponejvíce připomíná neslavně proslulý smíchov-
ský bar Netopýr (který ovšem samozřejmě známe jen z vyprávění našich kama-
rádů). Alespoň jsme tak neměli problém s dodržáním týmové večerky, do půl-
noci jsme byli povětšinou v říši fotbalových snů.

Nastal den D a těsně po svítání jsme vyrazili na místo určení – zde jsme však
bohužel zjistili, že hrajeme až osmý zápas v pořadí a mohli jsme si tak ještě klidně minimálně hodinku přispat. Toto neinformování ze strany pořadatelů jsme brali jako dů-
kaz toho, že jsme považováni za favority turnaje a snaží se nás proto mírně rozhodit. Naneštěstí jsme se však rozhodli spíše sami, a to tím, že jsme se odvrátili od konser-
vativní taktiky „2 vazu, 2 vepředu“ a vrhli jsme se do neprobádaných vod strategie „kosočtverec“ (sportovní znalci ji znají například z hokejových oslabení). Tímto nara-
zila česká kosa na kámen, první utkání jsme prohráli a i přes následně solidní výsledky se nám ze skupiny do bojů o medaile postoupit nepodařilo. V zápasech o konečné
umístění jsme nakonec skončili šestí (z deseti účastníků) – z kolbiště jsme ovšem odcházeli s úsměvem na rtech, slunce nám svítilo a během půlhodinové procházky k ho-
telu jsme zjistili, že Braunschweig je velmi pěkné město s množstvím parků a přívětivými obyvateli (některé z nás dokonce místní domorodci pozvali během sobotní noci
na prohlídku svých bytů).

Čekal na nás pak již jen poslední bod programu – slavnostní večere spojená s vyhlášením výsledků turnaje (jen telegraficky: 1. Lipsko, 2. Frankfurt, 3. Vídeň, poslední Berlín).
Tato byla velmi honosná (někdo z našich německých kolegů použil příhodné označení „svatební hostina“), následovala bohatá tombola (kolega z ACC se po výhře deštníku
dokonce poprvé v životě usmál) a předání štafety turnaje KKC dále – na jaře 2019 bude pořadatelem dalšího ročníku PRAHA! Doufáme, že nás přijdete v hojném počtu pod-
pořit (o termínu budete jistě informováni na stránkách Stripu) a též, že se společně s námi postaráte o to, aby se naši němečtí kolegové navraceli v neděli do svých domovů
stejně spokojeni, jako jsme se navraceli z fotbalového víkendu my. Mimochodem při odjezdu na nádraží jsme měli i policejní doprovod – nebylo to však kvůli zajištění ochra-
ny nejceněnějšího zdroje RLP (tedy nás, řidičů), ovšem kvůli blízkosti se zápasu Dynama Drážďany v místním městěčku. Sportu zdar!

text a zajištění foto Jakub Vilhelm (Team Prague #12), Oddělení APP-TWR Praha, vilhelm@ans.cz

International ATC Hockey Tournament v Petrohradu

Letošní hokejový „světák“ – 45th International ATC Hockey Tournament – se konal 2.–7. 4. 2018 v ruském Petrohradu. Měli jsme
sice jistě pochybnosti, jak asi budou vypadat zápasy proti ruským soupeřům pod taktovkou ruských rozhodčích, nicméně zájem
pozdravit se se starými známými z celého světa a především vidět tuto evropskou metropoli na vlastní oči z vítězů. Tradiční základ
týmu zde byl, a tak po doplnění brankářem a několika málo posilami, mj. opět i naším kanadským spoluhráčem Julienem (absol-
voval v dresu opic již třetí takový turnaj), jsme 1. dubna na ruzyňském letišti nastoupili do letadla a odstartovali směr Petrohrad.

Naše pochybnosti se bohužel velice záhy potvrdily, neboť organizátoři neponechali nic náhodě a jednotlivé skupiny – celkem čty-
ři – byly namíchány naprosto nesourodě (nicméně účelně, neboť tým domácích Snowmen, který nakonec celý turnaj vyhrál, de-
klasoval všechny své soupeře dvouciferným skóre a připsal si tak nejvyšší možný počet bodů). My jsme díky tomu sehráli první
dva zápasy také s velmi jednoduchými soupeři. Další zápasy pak byly, po připomínkách téměř všech mužstev, vybírány a sesta-
vovány individuálně, napříč jednotlivými skupinami, aby si hráči mohli zahrát rovnocenný hokej. Celý herní systém tak bohužel
úplně ztratil svůj smysl. Náš tým ve finále díky dvěma výhrám, jedné remíze a jedné prohře získal 26 bodů, obdržel pohár pro vítěze
skupiny D a celkově obsadil 5. místo ze 17.

Touto poněkud horší organizací jsme si však nenechali zkazit náladu a o to více se soustředili na ruskou metropoli a její zájma-
vosti, ať už to byla slavná Aurora na impozantní Něvě, Ermitáž nebo sídlo ruských carů Zimní palác. Musím říci, že město je oprav-
du krásné a každému mohu jeho návštěvu jen doporučit. Zvláště, pokud se vám tato příležitost naskytne v partě výborných ka-
marádů tak jako mně.

Všem hráčům bych proto rád poděkoval za krásné strávené chvíle, na které nelitovali obětovat týden dovolené, a doufám, že
příští rok se nám povede na ně navázat. Turnaj bude totiž hostit kanadský Halifax, domovina našeho spoluhráče a kamaráda Juliana.

text Petr Procházka, UPRO/DATM/SONS/ACC/IFR, prochazka@ans.cz, foto Maxim Butoshin

Výsledky jednotlivých zápasů ve skupině D

týmy	skóre	body
PRAGUE MONKEYS/ SIBIRIAN BEARS (RUS)	1:7	0:10
PRAGUE MONKEYS/ DETROIT MUGGERS (USA)	2:16	0:10
PRAGUE MONKEYS/ RUSSIANS SNOWBALLS (RUS)	4:4	7:3
PRAGUE MONKEYS/ YYZ HOGS (CAN)	5:4	7:3



Language Corner



First Patrol Shift

A rookie police officer was assigned to ride in a cruiser with an experien-
ced partner. A call came over the car's radio telling them to disperse some
people who were loitering.

The officers drove to the street and observed a small crowd standing on
a corner. The rookie rolled down his window and said, "Let's get off the
corner."

No one moved, so he barked again, "Let's get off the corner!" Intimidated,
the group of people began to leave, casting puzzled glances in his dire-
ction. Proud of his first official act, the young policeman turned to his part-
ner and asked, "Well, how did I do?" "Pretty good," replied the veteran, "es-
pecially since this is a bus stop."



Math Exam

Rebecca said to her husband, "Do you know the neighbor's daughter scored
a 99 on her math exam?" Her husband Tom, sipping his tea, re-
marked, "Really? What happened to the remaining 1 point?"
Rebecca replied sarcastically, "Your son scored it."

Připravila nwt