

STRIP 2018

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



Řídicí věž na letišti Stockholm-Arlanda ve Švédsku je dílem architektonické kanceláře Wingardh Arkitektkontor AB a byla postavena v letech 1999–2001. Je 83 metrů vysoká, což odpovídá 24 nadzemním podlažím. Věž je rozdělena na dvě části a plní tak hned dvojitou funkci řízení letového provozu – jedna je určena pro vzlety a přistání, druhá pak pro pohyby letadel po zemi. Další rozdělení provozu budovy je pak na činnost, kterou ovládají lidé a na tu, která je čistě technická. Architektonická dvojílost je vyjádřena také barvou a samotným tvarem, kdy při pohledu na věž vidíme dvě vyhlídková místa posazená na budově jako ptáci na bidélku, které spojuje vrchol šachty. Pruhy pak odkazují na navigační značky užívané v dřívějších dobách.

V roce 2002 získala stavba první místo v soutěži o nejlepší evropskou betonovou stavbu. Zajímavostí je, že věž poskytuje i službu veřejnosti – zájemci mohou na balkoně věže uzavřít manželství, společnost páry láká heslem „Nechte se oddat 74 metrů nad zemí, blíže k nebi se už nedostanete“.

foto Swedavia

Pracovní výročí

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

Lenka Fernandez, Mgr., kontrolor traťové přípravy II, ÚPRO/DATM/SPLS/ARO	15 let
Jakub Hocek, Ing., zástupce vedoucího střediska NAVCOM, ÚPRO/NAVCOM	20 let
Marcela Šomková, vedoucí oddělení veřejných zakázek, ÚGŘ/KGŘ/OVZ	20 let
David Pichl, PhDr., vedoucí KPV, ÚPRO/DATM/KPV	25 let

Lucie Francová,
kontrolor traťové přípravy II,
ÚPRO/DATM/SPLS/ARO **30 let**

Karel Tábořský,
řídící odbavovací plochy,
ÚPRO/DATM/SPLS/SMC **35 let**

*Jméno redakce
srdečně blahopřejeme!*

Ke dni 31. května 2018 ukončili svůj pracovní poměr u našeho podniku tyto zaměstnanci:

Vlastimil Brotánek, Ing.,
vedoucí oddělení RIS,
ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS

Stanislav Černý, PhDr.,
vedoucí odd. rozvoje lidských zdrojů,
ÚFS/SLZ/RLZ

Miroslav Slabý,
technik II,
ÚFS/SCL/STPS/OSO

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

red

Tenisový turnaj ŘLP

Srdečně zveme všechny sportovně založené kolegy a kolegyně na **IX. ročník tenisového turnaje – čtyřhry OPEN SKY Jeneč 2018**, kterého se mohou zúčastnit páry mužské, ženské i páry smíšené. Turnaj se bude konat v pátek 22. 6. 2018 od 9:00 v prostorách venkovních tenisových kurtů IATCC Jeneč. Pokud máte

zájem se zúčastnit, pošlete přihlášku k registraci na organizátora turnaje Petra Knoblocha, e-mail: knobloch@ans.cz nebo se přihlašte telefonicky na lince 3200, nejpozději do středy 20. 6. 2018. K přihlášce doplňte také telefonický kontakt jednoho z hráčů. Pokud nemáte spoluhráče, kontaktujte organizátora co nejdříve a pokusíme se ho najít. **red**

Aplikace „Šéf online“

Možnost sdílet s GŘ ŘLP ČR, s. p., přímou cestou osobní názory nebo řešit konkrétní problém nabízí nově spuštěná aplikace s názvem „Šéf online“. Přístupná je z podnikového intranetu na odkazu <http://sefonline.ans.cz/uvod>. **red**

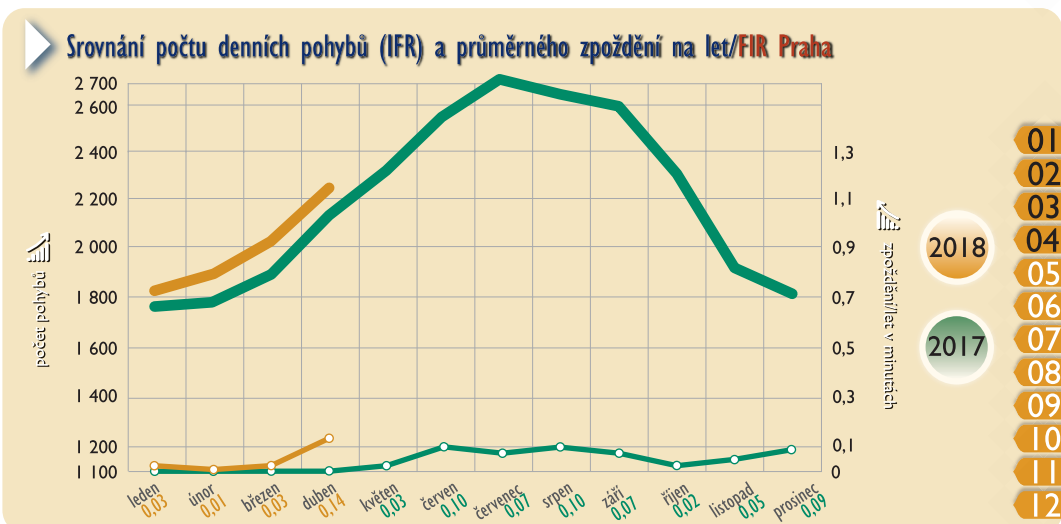
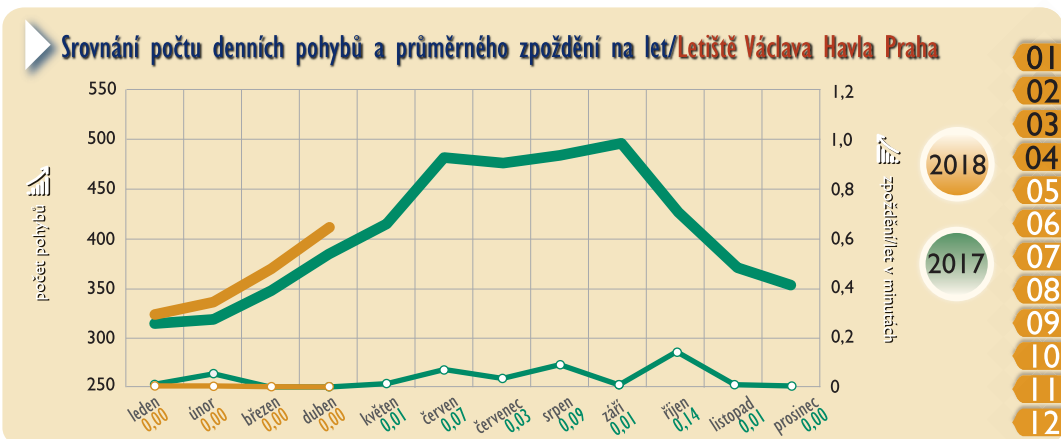
Statistiky provozu

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

duben 2017/2018

Pohyby na regionálních letištích

DUBEN 2017/2018



BRNO	
2017	2018
IFR 1 170	IFR 1 153
VFR 2 581	VFR 3 123
4 021	4 276
MLČ 1 022	MLČ 1 256
OSTRAVA	
2017	2018
IFR 446	IFR 808
VFR 657	VFR 2 516
1 103	3 324
MLČ 315	MLČ 1 609
KARLOVY VARY	
2017	2018
IFR 356	IFR 300
VFR 426	VFR 522
782	822
MLČ 251	MLČ 250

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
11 560	12 349	6,8	471 (28. 4.)	492 (20. 4.)	38 (23. 4.)	38 (27. 4.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018	2017	2018
63 807	67 514	5,81	2 313 (28. 4.)	2 561 (27. 4.)	182 (7. 4.)	184 (20. 4.)	0,00	0,14

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.

Právo na soukromí je důležité, ale nemůže být zcela absolutní

GDPR (General Data Protection Regulation) představuje nový právní rámec ochrany osobních údajů v evropském prostoru s cílem hájit co nejvíce práva občanů EU proti neoprávněnému zacházení s jejich daty včetně osobních údajů. Toto obecné nařízení je dosud nejvíce uceleným souborem pravidel na ochranu dat na světě a míří na firmy, instituce i jednotlivce, kteří zacházejí s osobními údaji zaměstnanců, zákazníků, klientů či dodavatelů. Nařízení se tak dotýká i ŘLP ČR, s. p., a ve větší či menší míře ovlivní práci většiny zaměstnanců v podniku. Obrátili jsme se proto na vedoucího oddělení ochrany a informační bezpečnosti Bohdana Koverdynského, který je zároveň i pověřencem pro ochranu osobních údajů, abychom zjistili, jak se konkrétní pravidla a povinnosti GDPR v podniku aplikují.

Bohdane, v souvislosti s GDPR máte funkci pověřence pro ochranu osobních údajů. Co si pod tím mohou představit?

Pověřenec je především koordinační role, funguje jako styčný důstojník vůči Úřadu pro ochranu osobních údajů a jedná se o funkci vymezenou v nařízení Evropské unie č. 2016/679 (GDPR). Nutno ale podotknout, že toto nařízení cílí především na organizace s obrovským objemem zpracovávaných osobních dat, u ŘLP se pohybujeme v rozmezí tisíců, kdežto velké instituce jako jsou například telekomunikační operátoři, firmy používající ve velkém marketingové nástroje nebo zcela typicky Facebook, v řádu milionů či miliard. Takto velké společnosti a například orgány státní správy pověřence mít musí. V našem podniku je situace trochu jiná, u nás je největší databázi soubor údajů o zaměstnancích, a to jsme stále v řádu tisíců. Proto bychom z hlediska GDPR funkci pověřence mít nemuseli, ale již v minulosti jsme se po vyhodnocení situace uvnitř podniku dohodli, že je pro nás výhodné pověřence mít, minimálně pro komunikaci s ÚOOÚ a také z hlediska vnitřní komunikace, aby bylo jasné dano, kdo problematiku GDPR a všeho, co s ní souvisí, zastřešuje a kdo je připraven všem zaměstnancům poskytovat informační podporu.

Co spadá do vaší činnosti jakožto pověřence?

Je to především poradenská činnost, v současnosti řešíme ve velké míře smlouvy, které máme jako podnik uzavřeny s našimi dodavateli. Právě oni se vůči nám dostávají do role zpracovatele osobních údajů – obdrží od nás určitá data, se kterými dále nakládají, například poskytují zaměstnancům benefity nebo se třeba starají o naše databáze, protože jsou to přímo autoři daného informačního systému, poskytují nám různé analýzy, a k jejich zpracování potřebují určitá osobní data. To vše spadá pod nakládání s osobními údaji a oni nám v rámci smluvního vztahu musí garantovat, že ta data budou patřičně chránit.

V tuto chvíli máme poměrně velké množství smluv, které je nutné projít a ošetřit v souladu s GDPR. Ve věcné rovině se na tom podílí garant smlouvy společně se mnou, následně text posoudí právní oddělení. Hlavním úkolem je zvážit to, v jaké roli která strana smlouvy vystupuje, zda se jedná o správce nebo zpracovatele, protože každý z nich má trochu jiné povinnosti. Často se také o obtížnější, ŘLP například přispívá do tzv. databáze FEAST, což je celoevropská databáze uchazečů o práci řídicího letového provozu. Náš podnik není správcem této databáze, jsme pouze jedním z příspěvůatelů a zároveň uživatelů. Proto nyní musíme vzájemná práva a povinnosti vyplývající

z platné smlouvy zpřesnit a ujistit se o tom, že obě strany požadavky GDPR naplňují.

Jak tedy můžeme definovat roli správce dat?

Správce je ten, kdo nastavuje účel zpracování a prostředky, které se ke zpracování použijí. Každý, kdo splňuje tuto definici, je správcem, tedy například ŘLP ČR jako podnik. A pak jsou to právě ti zpracovatelé, kteří na základě našeho zadání s těmi daty pracují a nemusí to dokonce být ani aktivně, stačí, že k nim mají přístup například proto, že provádí pravidelnou údržbu daného systému.

Zmínili jste EUROCONTROL, má tedy plnění GDPR v rámci našeho podniku i mezinárodní přesah?

Určitě. Kromě toho, že GDPR přináší nové povinnosti a řadu administrativních úkonů, které je potřeba naplnit, dává partnerům v celé Evropské unii jistotu, že jejich smluvní partner respektuje stejná pravidla zacházení s osobními údaji a že si údaje mohou navzájem předávat a sdílet je bez dalších překážek. Dříve bylo nutné vždy nejprve ověřit, jak má ten daný obchodní partner citlivá data zabezpečena. Již od roku 1995 sice existovala rámcová evropská úprava, ale zatímco dříve to bylo v rovině evropské směrnice, která je velmi obecná a členské státy ji často rozdílným způsobem zaváděly do své vnitrostátní úpravy, současná úprava je v rovině nařízení, tedy dá se přímo aplikovat v jakémkoliv zemi včetně ČR a nový zákon o ochraně osobních údajů, který by měl být do konce tohoto roku vydán, bude stanovovat spíše procesní záležitosti.

Nařízení také v některých případech povoluje výjimky, což bude součástí nového zákona stejně tak, jako způsob, jak se budou stanovovat pokuty za porušení. Zjednodušeně se tedy dá říci, že věcná pravidla a povinnosti upravuje nařízení, a ty procesní už bude upravovat norma na národní úrovni.

Jaký je časový rámec GDPR?

Tím důležitým termínem byl 25. květen, kterým začalo nařízení v celé EU jednotně platit. Ovšem představa, že je možné vše stoprocentně doladit do tohoto data, je nereálná. Ostatně ani na úrovni státu se to nepodařilo. Ten měl do doby účinnosti tohoto nařízení nastavit detailní pravidla fungování v našich podmínkách, a protože prováděcí zákon, který by to upravoval, stále není k dispozici, častokrát je nutné vykládat jednotlivá ustanovení trochu intuitivně.

Samotné nařízení má dvě části. Ta první obsahuje asi 160 bodů a slouží jako výklad, tedy přibližuje, jak GDPR chápat v různých kontextech, a tam lze mimo jiné najít i spoustu výjimek. Druhou část normy tvoří samotný text nařízení, přibližně 100 článků, z nichž jenom méně než po-

lovina je určena nám jako subjektům údajů, správcům či zpracovatelům. Pokud tuto strukturu srovnáme třeba s leteckými předpisy, je to velmi nekonkrétní norma. Záleží tedy hodně na nás, jak nastavíme pravidla ochrany údajů a jak ošetříme případná rizika. GDPR opravdu míří především na ty gigantické zpracovatele a rozhodně si neklade za cíl prověřovat do detailu například malého podnikatele s hospůdkou pro deset lidí. I když dopady GDPR cítí ve větší či menší míře všichni, už hodně let nazpět funguje v našem státě poměrně detailní úprava ochrany soukromí, například v občanském zákoníku, který řeší i uměleckou či literární činnost. I GDPR se zmiňuje o tom, že pokud se jedná o zpracování sloužící vyšším společenským hodnotám, tedy umělecká tvorba nebo žurnalistika, tak je ve společném zájmu nás všech, aby se tato odvětví rozvíjela a rostla. Cílem není zakázat publikaci fotografií nebo textů jen kvůli argumentu, že tím může někdo narušit něčí soukromí, vždy je nutné zvažovat konkrétní zájmy a říci si, do jaké míry tím pomáháme a do jaké míry to může konkrétní lidi poškodit nebo třeba omezit nějaký provoz. Jakmile nakládání s daty vyhodnotíme jako překračující stanovené hranice, pak je nutné situaci řešit, ale rozhodně není cílem, abychom na každý papír s osobním údajem měli nějakou evidenci nebo ho zavírali do trezoru. Máme s tím už i svou zkušenost zde v podniku, protože v konečném důsledku to při přehnané regulaci nakonec dopadne tak, že koncoví uživatelé nám budou celý proces sabotovat. Důležité tedy je určit pravidla v souladu s GDPR stanovit, ale zásadně s rozumem a ohledem na praxi.

Máme v současnosti nějakou vnitropodnikovou normu, která upravuje GDPR v prostředí ŘLP?

Máme směrnici č. SM/18/0039 o ochraně osobních údajů v ŘLP ČR, s. p., s platností od 25. 5. 2018, a ta poskytuje základní rámec. Celá architektura směrnice je pak postavena na tom, že zde existují určitá pravidla a povinnosti, která jsou dána evropským nařízením, a je nutné se jimi vždy řídit bez ohledu na cokoliv – například si musíme vést záznamy o zpracování, musíme vědět, kdo a jaká osobní data zpracovává. Velkou roli pak hrají již zmínění garanti zpracování, což jsou vedoucí jednotlivých organizačních složek podniku zodpovídající za zpracování. S nimi budeme do budoucna velmi intenzivně pracovat, aby si nastavili nebo zpřesnili ve svých vlastních provozních řádech a metodických pokynech, jak budou přístup k systémům, a tím i k citlivým datům, řídit.

Jak tedy budete ověřovat funkčnost GDPR v reálném prostředí podniku?

Ve vnitropodnikové směrnici máme určené guaranty zpracování a až se v druhé po-

lovině tohoto roku se změnami ohledně GDPR všichni dostatečně seji, budeme postupně nastavená pravidla kontrolovat. Nejprve půjde spíše o konzultace, ale později by tyto kontroly měly probíhat standardní formou interního auditu. Budeme rovněž muset kontrolovat i naše zpracovatele, což je novinka.

Spolupracujeme-li tedy se servisní firmou, která spravuje náš personální systém, tak my se s nimi musíme domluvit a provést u nich externí prověření toho, zda jejich zaměstnanci řídí přístup k našim datům, že jsou poučeni o pravidlech, že data dostatečně chrání. Zkrátka reálně se přesvědčit o tom, že dodržují to, k čemu se zavázali ve smlouvě.

Pravdou je, že v současné chvíli vidí většina lidí v GDPR něco, co je bude ještě více obtěžovat a přistupuje k tomu spíše negativně s tím, že budou ve své práci ještě více svázáni různými pravidly a nařízeními.

Ano, to je pravda a je to dáno obecně naším přístupem k evropským normám. Musíme to vidět v evropském kontextu, kdy současná podoba GDPR je výsledkem řady jednání v Bruselu a nesmíme zapomínat na to, že se na něm podíleli i zástupci České republiky. A s nařízením se dá pracovat, vzhledem k tomu, že umožňuje řadu výjimek, a my jako stát máme možnost jich využít. Z návrhu nového zákona k ochraně osobních údajů jsem zatím poněkud zklamán. Mám pocit, že zpracovatel normy dosud nevyužil řady možností, jak, zejména menším správcům osobních údajů, ulevit v některých administrativních povinnostech. Trochu si tak sami na sebe pleteme bič, ačkoliv to po nás Evropa vůbec nechce.

Ano, pokud si někdo přečte jeden paragraf, tak může získat pocit, že celá norma slouží Evropské unii k tomu, aby mohla své evropské obyvatele ještě více svázat různými zákazy a evidencemi, ale právě proto je více než nutné přechít si úvodní výklad. Z něj je zřejmé, že zákonodárce myslel na to, že bude možné vytvářet výjimky a že by se vždy měly protichůdné veřejné zájmy vzájemně porovnávat. Dobrým příkladem, který si asi mnozí pamatují, byla před lety situace, kdy jeden obchodník, kterého předtím již několikrát vykradli, zveřejnil fotografie pachatelů na sociálních sítích. Případ se začal šetřit a obchodník za takové jednání dokonce dostal pokutu. Jenže vždy je nutné myslet na to, že ochrana soukromí nemůže být více než zájem na ochraně majetku nebo zdraví lidí. Právo na soukromí, ač je důležité, nemůže být zcela absolutní a v poslední době se ukazuje spíše to, že většina lidí je dnes pro zachování svého bezpečí ochotna určitou míru zásahu do soukromí akceptovat.

Dokončení příště. text nwt



CHCETE SE STÁT DOPRAVNÍM PILOTEM?
přijďte 23.6.
na
DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V CATC

WWW.CATC.CZ

Ladislav Mika
zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL
Brusel červen 2018



DG ECTL plní předsevzetí, které při inauguračním projevu uvedl, a to posílit komunikaci a spolupráci se všemi partnery v letectví. Jako součást této aktivity je mimo jiné zahájení série tzv. „Hardtalk interview“ s klíčovými osobami z evropského letectví. V květnu se uskutečnilo setkání pracovníků ECTL s CEO of Airlines for Europe (A4E) panem Thomasem Reynaertem reprezentujícím letecké společnosti, které přepravují ročně asi 500 milionů cestujících. Vystoupení se konalo se zaměřením na otázku „Co aerolinie očekávají od ECTL?“ Dále se plánuje uskutečnění interview s DG ACI Europe panem Olivierem Jankovcem. ACI reprezentuje přes 500 letišť ve 45 zemích.

DG ECTL na svém prvním setkání se State Liaison Officers (SLO) v lednu tohoto roku zdůraznil nutnost užší součinnosti. Proto se uskutečnilo další jednání DG se SLOs, na kterém zrekapituloval hlavní oblasti, na které ECTL zaměřuje pozornost. Součástí jeho prezentace byla i informace o přípravě na 49. zasedání Provisional Council v červnu 2018. Novým prvkem je zařazování limitovaného počtu bodů a materiálů. Bude se jednat pouze jeden den a jak pracovní materiály, tak i zprávy z jednání budou výrazně zkráceny.

DG ECTL podepsal s Ř EASA „Joint Work Programme 2018–2019“. Jak uvedl, jedná se o *turning point* ve vztahu mezi oběma organizacemi. Očekává se pozitivní dopad na ATM/ANS systém v Evropě s jasným rozlišením rolí a úkolů, a tím i zabránění vzniku duplicit.

Vstoupíte-li nyní do budovy ECTL, ocitnete se v galerii letadel různých leteckých společností v tapetovém zobrazení na chodbách budovy, vytvářející příjemnou leteckou atmosféru. Prestižní místa jsou určena podle výše plateb *en route charges* hrazených leteckými společnostmi.

Jak říká starý dobrý slogan, že nejen prací je člověk živ, rozhodla se čtveřice SLO z České republiky, Slovenska, Portugalska a Srbska registrovat pod názvem „Sky Team“ a zúčastnit se nočního maratonu v Luxembourgu. Tak se i stalo a dne 12. května 2018 jsem se spolu s kolegy z uvedených zemí zařadil na startu mezi více než deset tisíc běžců, kteří se vydali na běh hlavním městem. Tento tým běžel v dobrém tempu štafetu v jednotlivých přibližně čtvrtinových úsecích za doprovodu množství kapel a diváků umístěných podél tratě. Velmi pozitivním zjištěním bylo velké množství mladých lidí, kteří začlenili do svého života i pravidelné sportování.

ŘLP ČR
tweetuje

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



Retweetnuto uživatelem ŘLP ČR / ANS CR

ŘLP ČR / ANS CR @letovyprovoz · 17. 5.

Provoz stále roste - 73 010 pohybů v dubnu v českém vzdušném prostoru, meziročně + 8,2%. Stejný trend i na letišti Praha - 12 349 startů a přistání, meziročně + 7%.

1 7 10

Podepsána smlouva na výcvik řlp z Malty



Podpisem rámcové smlouvy mezi státním podnikem ŘLP ČR a poskytovatelem letových provozních služeb na Maltě (Malta Air Traffic Services – MATS) byl zahájen další úspěšný projekt výcviku řídicích letového provozu pro zahraničního klienta prostřednictvím českého výcvikového střediska CANI (Czech Air Navigation Institute). V rámci tohoto projektu za více než 12 milionů korun CANI v příštích třech letech vyškolí dohromady na sedmdesát řídicích letového provozu podle požadavků MATS.

Rámcová smlouva uzavřená na tři roky s roční opcí zajišťuje pro maltského poskytovatele letových provozních služeb základní výcvik pro dvacet nových řídicích letového provozu a udržovací výcvik pro padesát stávajících řídicích s licenci. Výcvik bude podle potřeb zákazníka prováděn pro všechny typy poskytovaných služeb – oblastní služby řízení letového provozu i pro přibližovací a letištní provozní služby.

„Vnímám tuto komerční zakázku jako další velmi prestižní úspěch CANI, protože je důkazem kvality a dobrého jména našeho výcvikového střediska v celé Evropě. Po našem předchozím úspěchu v největším evropském výběrovém řízení na výcvik řídicích pro Bosnu a Hercegovinu je zajištění výcviku pro maltské řídicí potvrzením naší zákaznické orientace a plné konkurenceschopnosti na evropském trhu,“ komentoval podpis smlouvy generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

Do výběrového řízení se mohl přihlásit jakýkoliv poskytovatel služeb řízení letového provozu nebo konsorcium společností. Nabídka ŘLP ČR, s. p., ve finále zvítězila nad dalšími třemi výcvikovými subjekty ze západní Evropy. Jako rozhodující se ukázala kvalita české nabídky podpořená moderním výcvikovým zázemím a zákaznickou orientovanou cenou.

Komerční aktivity jsou stále významnější součástí portfolia ŘLP ČR, s. p. Činnost společnosti Czech Air Navigation Institute (CANI) přinesla v předchozím roce 2017 podniku výnosy ve výši 111 milionů korun. Dynamický nárůst zaznamenává také poptávka zahraničních klientů po službách kalibrační letky podniku, která dlouhodobě působí v zemích bývalého Sovětského svazu, Gruzii nebo na Kubě. **TZ ŘLP**

Objektiv



V úterý 15. května 2018 hostily prostory Top Hotelu Praha diskuzní setkání v rámci „Kulatého stolu Comenia“, tentokrát s ministryní obrany v demisi Karlou Šlechtovou. Jako obvykle byla diskutována celá řada aktuálních témat z oblasti národní bezpečnosti, mezinárodní situace, účasti našich vojáků na mezinárodních misích i financování a celkový stav české armády. Očekávalo se také, že se ministryně obrany vyjádří k připravované menšinové vládě a jejímu programu. Za ŘLP ČR, s. p., které je dlouhodobým partnerem kulatých stolů, se zúčastnil vedoucí oddělení vnějších vztahů JUDr. Richard Klíma, který informoval o úspěšné spolupráci s resortem obrany v rámci civilně-vojenské integrace služeb řízení letového provozu a aktuálně i o úzké součinnosti našeho podniku a bezpečnostních složek při integraci dronů.

red, foto Comenius

Květnové setkání nad kávou s generálním ředitelem ŘLP

Nejen vyhodnocení funkčnosti organizační struktury podniku platné od začátku roku 2018 se stalo tématem dalšího setkání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., se zaměstnanci podniku, pro nějž se vžil název „Káva s generálním ředitelem“. Ve středu 23. května krátce po druhé hodině odpolední si tak mohli zaměstnanci vypoaslechnout shrnutí těch nejdůležitějších témat a událostí za poslední dobu. Vzhledem k tomu, že se spousta kolegů a kolegyně nemohla z různých důvodů zúčastnit, rekapitulujeme zde to nejzajímavější.

Prvním bodem se stalo již zmíněné nové organizační uspořádání podniku. Na jeho komplexnější a systematictější zhodnocení je podle slov GR ještě brzy, k tomu vedení přistoupí až příští rok, nicméně částečné zpětné vazby poskytl například zaměstnanci během motivačních pohovorů. Jako pozitivní vidí vedení především zlepšení v oblasti služeb v rámci podniku a také transparentnější komunikaci uvnitř ŘLP. Do budoucna ale bude potřeba ještě doladit některé dílčí organizační podstruktury, které novým uspořádáním vznikly a jsou možná až příliš složité.

Dalším důležitým tématem, ke kterému se GR vyjádřil, byla transakce v podobě leasebacku na zakoupený nový simulátor letounu L410 uvedený do plného provozu loni na jaře. Náš podnik ho koncem roku 2017 odkoupil a posléze naší dceřiné společnosti CATC pronajal. Tato transakce proběhla za účelem pomoci výcvikovému středisku, které se nikoliv vlastní vinou dostalo do mírných potíží. Mělo totiž uzavřenou smlouvu se svým klíčovým odběratelem služeb Aircraft Industries, který garantoval odběr služby v podobě výcviku posádek na daném simulátoru, ale ten závazky nedodržel. Proto ŘLP ČR rozhodlo o této transakci, která byla schválena oběma dozorčími radami podniků a podložena znaleckými posudky. Vzhledem k tomu, že v některých případech se objevily různé dezinformace vedoucí ke zbytečným spekulacím, GR se také sešel se zástupcem zakladatele ŘLP – Ministerstvem dopravy – aby případně zodpověděl vzniklé nejasnosti.

Jan Klas zmínil i probíhající kontroly Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který se zaměřil na čtyři největší současné zakázky ŘLP v podobě JŘBÚ (jednací řízení bez uveřejnění). Ty zadáváme téměř výhradně ve chvíli, kdy potřebujeme zajistit aktualizaci nebo update nějakého softwaru, který již využíváme. Další bodem programu byl pak stále znatelnější nedostatek prostor pro kanceláře v IATCC. V tuto chvíli je nutné vytvořit ucelený dislokační plán zahrnující potřeby administrativní i provozní části podniku včetně CANI, a to v předpokládaném horizontu 2–3 let. Jako jedna z možností, která je momentálně v jednání, je uvažován také částečný návrat do dlouhodobě nevyužívané budovy naproti CANI v oblasti ruzyňského letiště.

Následná témata byla zmíněna spíše v krátkosti, GR se vyjádřil k tomu, jak jsme připraveni na nárůst letového provozu a zdůraznil, že je nutné zavést určitá opatření a především se aktivně snažit o zvýšení úspěšnosti výcviku. Čeká nás zavádění projektů Neopteryx a Free Route Airspace, chystá se výstavba nové řídicí věže ŘLP vázané na výstavbu nové paralelní dráhy.

Jako poslední před otevřením společné diskuze byla zaměstnancům představena nová aplikace „Šéf online“ fungující zatím v rámci podnikového intranetu. Aplikace nabízí možnost položit generálnímu řediteli ŘLP jakoukoliv otázku, a to i anonymně. V krátké budoucnosti se chystá rozšíření aplikace i na mobilní telefony.

Vzhledem k rozmanitosti probíraných témat v rámci setkání GR ŘLP ČR, s. p., se zaměstnanci lze říci, že systém těchto opakovaných setkání jednoznačně slouží jako výborný nástroj komunikace dění v podniku a v této nastolené tradici budeme pokračovat i nadále. Další termín se opět dozvíte z podnikového intranetu.

text a foto nwt



Inspirovat

„Kdybych mohl deset roků létat a pak zahynul při havárii, stálo by mi to za to, abych je vyměnil za běžný život.“

Charles Augustus Lindbergh, ml., (1902–1974) známý také jako Lucky Lindy nebo Osamělý orel byl americký letec; v roce 1927 uskutečnil první sólový přelet Atlantského oceánu

„Nikdy jsem neměl v úmyslu stát se profesionálním pilotem. Ale pak jsem se začal čím dál víc zajímat o letadla, a protože jsem nikdy nebyl jako John Travolta, došlo mi, že jediný způsob, jak můžu létat s proudovým letadlem, je mít to jako práci.“

Paul Bruce Dickinson (*1958), britský zpěvák, skladatel, šermíř a pilot, nejvíce se proslavil působením v heavymetalové skupině Iron Maiden

„Letadlo není nic víc, než pouhý nástroj sloužící k přemístování z jednoho místa na druhé, a tak je tomu i v době války.“

Antoine Marie Jean-Baptiste Roger, hrabě de Saint Exupéry (1900–1944), francouzský spisovatel, letec, často je považován také za filosofa a humanistu; mezi jeho nejznámější díla patří Země lidí, Citadela nebo Malý princ

„Když nenachystáš svou hlavu ke vzletu, vsad se, že zapomeňš nachystat svoje letadlo na přistání.“
anonymní letecké moudro

připravila nwt



V neděli 13. května 2018 zemřel ve věku 76 let **bývalý dlouholetý generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Petr Materna.** Funkci generálního ředitele zastával v období let 1992 až 2007.

Ing. Materna byl absolventem ČVUT, fakulty elektrotechnické. V letech 1981–1982 absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole dopravní v Žilině se zaměřením na provoz a ekonomiku zabezpečovací letecké techniky. Do podniku nastoupil v roce 1973 jako provozní inženýr pro radionavigace. V oblasti provozu a plánování systémů zabezpečovací techniky pracoval jako metodický pracovník a následně jako vedoucí zabezpečovací letecké techniky (ZLT Praha) do roku 1990, kdy byl jmenován do funkce technického náměstka ředitele.

Byl uznávaným a respektovaným členem mezinárodní letecké komunity. Stal se zakladatelem a prvním prezidentem CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) a od roku 2002 byl čestným členem ATCA (Air Traffic Control Association).

Ti z nás, kteří s ním v době jeho působení ve funkci generálního ředitele pracovali, mohou potvrdit, že byl šéfem náročným a přísným, ale také spravedlivým, který byl schopen naslouchat problémům svých kolegů a předávat jim své lidské i manažerské zkušenosti.

Čest a úcta jeho památce.

Richard Klíma, OVV/ÚSMP



Říká se, že na světě existuje jediná spravedlnost – čas, který všem lidem měří stejně. Jenže nikdo z nás neví, na jak dlouho. Kamarád **Michal Křížka nás opustil nečekaně**, a o to víc bolestně, ve věku, kdy se „pelotonu neujíždí“. Michale, způsobem, jakým jsi miloval život, nám budeš moc chybět. Moc to bolí, ale bolest je jako vesmír, nekonečný, temný, ale i plný barev a oslnivých záblesků z hvězd, které již nejsou, ale ostatním na jejich cestě pomáhají.

Tam nahoru ti posílám slova Johna Lennona, která mi k tobě ze srdce sedí: „Protože je nebe modré, mám slzy v očích“.

Miroslav Jindra za tvé kolegyně a kolegy z ACC Praha



S lítostí musím oznámit, že **dne 9. dubna 2018 nás ve věku 92 let navždy opustil náš bývalý kolega pan Zdeněk Pícek.** Zdeněk pracoval u podniku od 18. 5. 1959 do roku 1985 jako řidič letového provozu a později vedoucí směny stanoviště LKMT.

Vzpomínáme s úctou.

RNDr. Zdeněk Proske

Letecké aeropolitické aktuality – květen 2018

Letecké spojení USA–Kuba neplní po dvouletém provozu očekávání amerických dopravců. Kuba se nestala pro Američany turistickou destinací, jako tomu bylo v roce 1958. Převažují cesty za příbuznými a přáteli. Dobře si vedou linky Delta a American Airlines Miami–Havana a linky hybridního dopravce Jet Blue. Čtyři američtí dopravci – Frontier, Spirit, Alaska a Silver zastavili provoz úplně. Proti roku 2017 klesla nabídka osm mezi USA a Kubou přibližně o čtvrtinu.

Generální ředitel Eurocontrolu Eamonn Brennan, jakkoli jsou problémy kolem navigačního programu jednotného evropského nebe vážné, překvapivě lobbují v Bruselu za výstavbu nových letištních drah v Evropě. V typický den bylo v Evropě v roce 1999 kolem 27 000 vzletů nebo přistání, dnes je to přes 37 000 a v roce 2030 to bude kolem 58 000. Nezačne-li se s budováním dalších drah, budeme svědky významného zpoždování letů. Vážnost situace podtrhuje i skutečnost, že v Evropě se nachází polovina slotové koordinovaných letišť celého světa.

Eurocontrol poukazuje, že integrace potřeb letišť, leteckých dopravců, provozovatelů dronů a navigačních služeb je zásadním úkolem. Pokud jde o kapacitu letištní infrastruktury, nejedná se jen o postupy a rozestupy směřující k zlepšení využití dráhových systémů. Třeba brát v úvahu větrný stříh, počasí, životní prostředí, kolísání dopravní poptávky, vlastnosti/schopnosti provozovaného letadla a v neposlední míře kapacitu služeb v letištních terminálech (např. počet stojánek a nástupních mostů, pozemní obsluha, kapacita imigrační a bezpečnostní kontroly apod.).

Konkurence mezi americkými dopravci v pacifické oblasti sílí. Dohody o společném provozu mezi American Airlines a Japan Airlines, mezi United a All Nippon Airlines, nyní doplnilo ujednání Delta–Korean Air. Pokud jde o počty nabízených sedadel přes Pacifik, nabízí jich UA 21 %, Delta 17 % a AA 13 %. Zbýlých 49 % připadá na jiné dopravce.

Zábava na palubách úzkotrupých letadel (in-flight entertainment and connectivity – IFEC) umožňují zařízení pro prezentaci audiovizuálních programů a/nebo připojení k internetu. Boj o obchodní cestující vede i nízkonákladové dopravce k tomu, že IFEC vybavení nyní věnují pozornost. Zábava může být cestujícím poskytována třemi způsoby. Společnými monitory nad hlavami (overhead), individuálními monitory na sedadlech (seatback), poskytnutím signálu (streaming to device) do audiovizuálního zařízení vlastního cestujícího. Zhruba polovina úzkotrupých Airbusů a Boeingů bývá audiovizuálně vybavena, což dopravci neopomíjí zdůrazňovat jako konkurenční přednost. Doručování zábavních programů se v jednotlivých regionech velmi liší, např. v USA připadá na streaming 52 %, seatback 40 %, overhead 7 %. Evropské dopravci svá úzkotrupá letadla používaná na krátkých tratích většinou audiovizuálními programy nevybavují. Značná obliba monitorů (overhead či seatback) je v Asii a Jižní Americe, což je dáno větší délkou linek.

Biometrické identifikace mají usnadnit cestování, odstranit bariéry a fronty na letištích. Skenování obličeje, pohled do kamery za účelem identifikace cestujícího, se může stát na letištích všudypřítomné. IATA připravuje tzv. One ID concept. Sdílení digitální identity a uznání biometrického měření zvyšují rychlost a efektivnost odbavení i bezpečnost na letištích. Podmínkou je dostupnost a sdílení biometrických údajů mezi veřejnými (státními) i provozními (podnikatelskými) složkami na letišti. Uložení biometrických údajů ve smartphonech umožňuje identifikaci (informaci o) cestujícího ještě předtím, než nastoupí cestu a následně dirigovat jeho odbavení po letišti. Integrace údajů mezi dopravcem, celníci a pasovou kontrolou usnadňuje autorizaci vstupu cestujícího na palubu. Biometrickou nástupní bránu, v níž se pořídí jen fotografie cestujícího, zkouší British Airways u letů Orlando (Florida)–Londýn Gatwick. Skupinu o počtu 240 cestujících je schopna v nástupní bráně odbavit za deset minut. Hlavním problémem dnes už není technologie nebo formát dat, ale otázka sdílení, vlastnictví a předávání biometrických dat.

Ultra dlouhé lety a předpověď jejich obliby i ekonomická udržitelnost jsou aktuální otázkou dneška. Typickými ultra non stop linkami jsou Londýn–Perth, Qantas 787-9; Doha–Auckland, Qatar Airways; Singapur–New York, Singapore Airlines A350LR. Dopravce musí řešit otázku ceny nabízené kapacity, jejího plného obchodního využití a parametry trhu, kde službu nabízí. Qantas se rozhodl pro 236 sedadel, z toho 42 business třída, 38 premium economy, 166 economy. Singapore Airlines uvažují 68 sedadel v třídě business a 98 premium economy. Volbou non stop letu v uvedených relacích neušetří cestující víc jak 2–4 hodiny.

Rekordních 4,29 miliardy cestujících v roce 2017 prošlo prvními stovkami největších letišť. Je to o 5,6 % více než v roce 2016. Meziroční dynamika se snížila ze 6 % dosažených v roce 2016. Asijsko-pacifická letiště obsloužila 1,65 miliard, severoamerická 1,24 miliard, evropská 1,10 miliard cestujících, středovýchodní 206 milionů, latinskoamerická 136 milionů cestujících. Prvenství si uhlájí Atlanta se 104 miliony cestujících ročně, následována Beijingem (Capital) 96 milionů, Dubají 88 milionů, Tokio–HAN 85, Los Angeles 84, Chicago (O'Hare ORD) 80 milionů cestujících. Na 100. příčce byl americký Washington (Dulles IAD) s 22,9 miliony cestujících. V první stovce letišť je 38 asijských, 28 severoamerických, 27 evropských, 5 středovýchodních a 2 latinskoamerická. Pokud jde o velkoměsta obsluhovaná několika letišti, pak nejvýznamnější je londýnské nebe – letiště Heathrow, Gatwick a Stanstead odbavila 149 milionů cestujících, v New Yorku letiště Kenedyho, Newark, LaGuardia 132 milionů a pařížská CDG a Orly 102 milionů cestujících.

Pokud mluvíme o meziroční dynamice letišť, jde o ukazatel značně ošidný a vypovídací schopnost má jen pro regiony nezatížené politickými, ekonomickými či jinými turbulencemi. Za pozornost stojí meziroční přírůstky 10,2 % Kantonu; 14,1 % Delhi; 11,2 % Kuala Lumpur; 13,1 % Xienu; 17,8 % Moskvy–Šeremetěva; 12,6 % Hangzhou; 11,3 % Fort Lauderdale – USA; 10,9 % Osaky; 18,8 % Lisabonu; 15,5 % Nanjingu; 12,9 % Bangaloru; 13,7 % Bruselu; 17 % Zhengzhou. V blízké budoucnosti se do první stovky prosadí další letiště čínská, indická a jihoamerická.

V Evropě zmíněných 27 letišť má dnes povahu hubů. Nejvíce – plných dvanáct – se jich ve světovém žebříčku za rok 2017 umístilo mezi 70. a 90. místem, což pro představu znamená 24 až 29 milionů cestujících ročně. Posledním z evropských letišť byla na 88. místě Vídeň s 24,4 miliony cestujících. Obecně je ve 45 evropských státech na 500 dopravních letišť, kterými projdou 2 miliardy cestujících, většina z těchto letišť se pohybuje pod hranici 1 milionu cestujících ročně, což je i stávající situace v České republice. Pokud jde o hlavní města států, s nimiž byla Praha a rozlohou Česká republika v minulosti srovnatelná, tak Lisabon odbavil 26,6 milionů cestujících, Brusel 24,8, Vídeň 24,4 milionů cestujících (má však již povolenou třetí runway). Pro porovnání Nizozemsko, letiště Amsterdam Schiphol se umístilo na 11. místě s 68,4 miliony cestujících.

Profesor JUDr. Michael Milde, přední světový odborník v oblasti mezinárodního leteckého a kosmického práva zemřel 6. května 2018 v kanadském Londonu (Ontario). Narodil se v Poličce 9. září 1931, doktorát získal v roce 1955 na Karlově univerzitě. Jedním z jeho přednášejících byl dr. Jiří Hájek, pozdější (v době pražského jara) československý ministr zahraničních věcí. V roce 1966 se usadil v Montrealu, kde 25 let pracoval zejména jako ředitel právního odboru (generální tajemník ICAO má k ruce jen 5 ředitelů odborů). Od roku 1991 působil jako univerzitní profesor a ředitel Institutu pro letecké a kosmické právo na montrealské McGillově univerzitě. Jeho nejvýznamnější prací je publikace „International Air Law and ICAO“ z roku 2008, která vyšla ve třech vydáních, je připraveno vydání v korejštině a chystá se vydání ruské, čínské a arabské. V knihovně Právnické fakulty UK je jeden anglický výtisk k nahlédnutí (obsahuje jeho osobní věnování UK). Ke svým univerzitním povinnostem vedl pro OSN a ICAO řadu mezinárodních konzultací a příprav národních leteckých zákonů např. pro Sýrii, Pákistán, Srí Lanku, Namibii, Venezuelu, Bosnu a Hercegovinu, Kosovo, Kyrgystán, Moldavu a další postsovětské republiky. Z pověření kanadské vlády začátkem roku 1993 pomáhal v právním chaosu Slovenské republiky, v roce 2005 vedl týdenní seminář na Ministerstvu dopravy ČR. V květnu 2017 v písemné debatě k historickému vývoji československého a českého civilního letectví zaujal myšlenkou: „Historie nikdy nebude objektivní, skládá se z velmi subjektivních vzpomínek a nezapomenutelných křivd.“

text Vladimír Junek, externí dopisovatel, v.junek@seznam.cz

Czech Aviation

CATC se v roli vystavovatele dne 12. května zúčastnilo veletrhu Pilot Careers Live v Madridu, který cílí na mladé lidi se zájmem stát se profesionálními piloty. Přihlášek bylo pět set návštěvníků, kteří se v průběhu dne vystřídali u většiny stánků – vystavovatelů bylo přítomno dvacet včetně renomovaných firem z oblasti výcviku pilotů CAE, místních školících center jako One Air Aviation, portugalské Sevenair Academy nebo výrobci simulátorů L3 CTS a AL SIM. CATC přijeli na veletrh s ambicí propagovat ab initio ACPM a MPL programy (vý-

Jan Klas se stal



canso
civil air navigation services organisation

Na jednání v belgickém Bruselu byl ve čtvrtek 24. května do funkce předsedy rady ředitelů CANSO (Organizace poskytovatelů leteckých provozních služeb) v Evropě zvolen na dvouleté funkční

19th European

Pro hokejisty ŘLP ČR měla hokejová sezóna 2017/18 dva vrcholy. Po úspěšném vystoupení v ruském Petrohradu se náš tým s měsíčním odstupem vydal na východ Slovenska, do Košic. Košice jsou pro svou příjemnou atmosféru velmi oblíbeným městem. Hráči, nejen ti čeští, zde oceňují zejména komfortní ubytování, kvalitní zázemí zimního stadionu a dobrou organizaci.

Přípravný tým zde tradičně odvedl opravdu svědomitou práci počínaje zabezpečením dopravy příjezdících hráčů různými způsoby z různých koutů Evropy, přes jejich každodenní dopravu z hotelu na stadion a zpět, až po zajištění večerních programů, mezi nimiž vynikla zejména ukáзка letecké bitvy z 2. světové války. Rovněž stanovený termín akce, první květnový týden, v podstatě zaručoval

Training Centre na Pilot Careers Live v Madridu

cvik Airline Cadet Pilot Program a Multi Pilot License program reprezentující výcvik začátečníka s nulovou pilotní zkušeností až po pozici kadeta-prvního důstojníka dopravního letadla), a získat kontakty na zájemce, kteří by v budoucnu do výcviku nastoupili.

Návštěvníci veletrhu pocházeli převážně z řad 3. a 4. ročníků středních škol, často doprovázeni svými sponzory – rodiči, kteří se dotazovali především na podmínky a obsah výcviku a zajímala je samozřejmě i cena. Z akce jsme si odnesli kromě databáze kontaktů potenciálních studentů i několik cenných, někdy překvapivých, postřehů. Někteří zájemci měli například velmi špatnou úroveň anglického jazyka, někteří dokonce nebyli schopni v angličtině na obecné úrovni ani komunikovat. Většinou měli představu jen o počáteční fázi výcviku (úroveň PPL – létání na malých jednomotorových letadlech), ale o vyšší fázi výcviku, kdy se cvičí na simulátorech dopravních letadel, již povědomí neměli. Výjimkou byli děti pilotů-kapitánů dopravních letadel.

Největším úskalím spolupráce s případnými vážnějšími zájemci se jeví zajištění financování poměrně drahého výcviku. Pro CATC tak vyvolal nelehký úkol zjistit pomoc studentům s financováním výcviku. Řešením může být buď užší spolupráce s cílovou leteckou společností, která by část výcviku dotovala (hlavně konečnou fázi odpovídající typové kvalifikaci) například oproti pracovnímu závazku pilota po ukončení výcviku u dané společnosti nebo zajištění financování bankovním ústavem formou zřízení speciálního bankovního produktu pro vzdělávání studentů–pilotů. Závěrem lze konstatovat, že i v zahraničí mají studenti zájem o odborné vzdělávání pro budoucí piloty v Praze a obecně České republice, CATC má tak šanci získat do ab initio výcviků i cizince (doposud jsme školili pouze kadety z ČR a SR). Pro mladé lidi je Praha atraktivní destinace a CATC umí nabídnout kvalitu výcviku srovnatelnou s výcvikovými středisky v zahraničí.

text a foto Marek Jechumtál, obchodní ředitel CATC, jechumtal@catc.cz



Stánek CATC v Madridu se zástupcem obchodního ředitele Janem Hejným

předsedou rady ředitelů Organizace poskytovatelů letových provozních služeb

období generální ředitel RLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas, který v této funkci nahradil výkonného ředitele britského řízení letového provozu (NATS UK) Martina Rolfoho. Rada ředitelů CANSO Europe (The Europe CANSO CEO Committee – EC3) vede a řídí práci CANSO v Evropě v souladu s celosvětovou strategií a jednotnými postoji. Hlavním cílem EC3 je zaměřit vliv CANSO na rozvoj Jednotného evropského nebe a jeho dopadů v rámci Evropské unie i mimo ni.

„Mým hlavním cílem ve funkci předsedy rady ředitelů CANSO bude intenzivní komunikace s Evropskou komisí a Evropským parlamentem při další realizaci projektu Jednotného evropského nebe. Aktivní bude i moje podpora reformy evropských leteckých institucí, zejména organizace EUROCONTROL. Důležitým prvkem je i intenzivní zapojení všech evropských členů CANSO do výzkumných a rozvojových projektů v rámci programu SESAR“, uvedl po svém zvolení Ing. Jan Klas.

Evropské CANSO zastupuje 32 poskytovatelů letových provozních služeb, a to zejména při jednání s orgány Evropské unie, zástupci leteckých dopravců (IATA, A4E) nebo provozovatelů letišť (ACI). Spektrum činností CANSO pokrývá především bezpečnostní, regulační, technickou a ekonomickou problematiku mezinárodního civilního letectví. Každý rok evropské členové CANSO zajistí své služby pro více než 10 milionů letů a jejich roční obrát představuje 8 miliard EUR.

„Těší mě zvolení českého představitele do čela významného výkonného evropského dopravního orgánu, které je důkazem silné pozice a dobrého jména českého civilního letectví. Jan Klas má všechny předpoklady pro to, aby zajistil oprávněné zájmy poskytovatelů služeb řízení letového provozu v Evropě a jejich další rozvoj“, komentoval výsledek volby ministr dopravy Dan Ťok.

TZ ŘLP



Air Traffic Controllers Ice Hockey Tournament ve slovenských Košicích

ideální slunečné počasí s teplotami někdy hodně přes 20 °C, a tak hráči velmi často namísto autobusu volili raději pěší cestu ze stadionu na hotel. Ta totiž vede přes dlouhé košické Hlavné náměstie, na kterém jedna příjemná hospůdka střídá druhou. Nestává se proto ojediněle, že cestou ze stadionu narážíte postupně na ostatní soupeře, kteří ten den dohráli svůj poslední zápas před vámi a nyní již zaslouženě relaxují u sklenky dobrého moku. To vše celkově přispívá k dobrému turnajovému duchu, protože hráči jednotlivých týmů se samozřejmě mezi sebou různě mísí, prohlubují se stará přátelství a navazují se nová.

Nevím, jestli to byl jen můj pocit, ale tento rok se mi zdálo, že toto turnajové sepětí bylo ještě silnější než v minulých letech. Bylo znát, že větší na hráčů sem nepřijela pro výsledek, ale užít si za opravdu krásného počasí tuto akci jako takovou, především ve společnosti kolegů sportovců z jiných zemí. Ke konci turnaje, kdy se týmy bohužel nevyhnuły výpadkům hráčů z důvodu zranění, tak leckdy hráči jiných mužstev hostovali v týmech svých soupeřů a všichni k těmto situacím přistupovali s příjemnou nadšátkou a úsměvem, prostě: „No stress, let's have fun!“

Proto i symbolický pohárek za 6. místo pro české Prague Monkeys, resp. 8. místo pro tým International, který naši hráči opět sponzorovali jednou celou pětkou, jsou spíše než oceněním tvrdých hokejových soubojů, hezkou vzpomínkou na nádherně prožitý čas ve společnosti spousty skvělých lidí. Všem svým spoluhráčům za to tímto velice děkuji.



text Petr Procházka, UPRO/DATM/SONS/ACC/IFR, prochazka@ans.cz; foto EATCIHT 2018



Dětský den 2018 – letos v hlavní roli hrdinové Avengers

