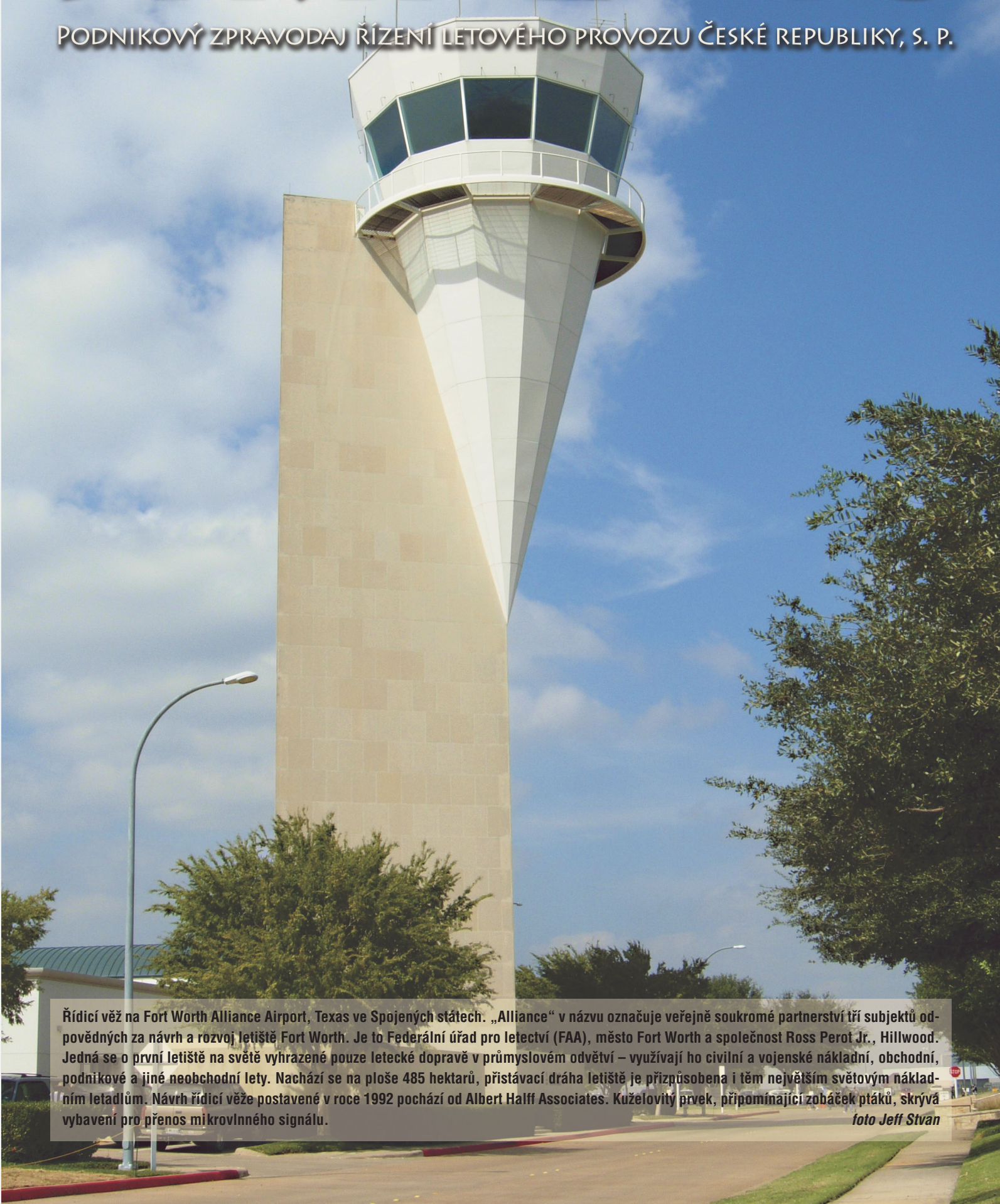


STRIP 2018

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



Řídicí věž na Fort Worth Alliance Airport, Texas ve Spojených státech. „Alliance“ v názvu označuje veřejně soukromé partnerství tří subjektů odpovědných za návrh a rozvoj letiště Fort Worth. Je to Federální úřad pro letectví (FAA), město Fort Worth a společnost Ross Perot Jr., Hillwood. Jedná se o první letiště na světě vyhrazené pouze letecké dopravě v průmyslovém odvětví – využívají ho civilní a vojenské nákladní, obchodní, podnikové a jiné neobchodní lety. Nachází se na ploše 485 hektarů, přistávací dráha letiště je přizpůsobena i těm největším světovým nákladním letadlům. Návrh řídicí věže postavené v roce 1992 pochází od Albert Halff Associates. Kuželovitý prvek, připomínající zobáček ptáku, skrývá vybavení pro přenos mikrovlnného signálu.

foto Jeff Stvan

Pracovní výročí

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

Milada Jenderková,
operátor RTG - strážný
ÚFS/SCL/SBPS/RSS 15 let

Renata Pulchartová,
ekonom II,
ÚFS/SFIN/UC 15 let

Helena Hovorková,
kontrolor traťové přípravy II,
ÚPRO/DATM/SPLS/ARO 20 let

Zdeněk Proske, RNDr.,
náměstek SLRL,
ÚPRO/DATM/SLRL-S 25 let

Zdeněk Váňa, Ing.,
instruktor na stanovištích II,
ÚPRO/DATM/SONS/ACC/IFR 25 let

Ladislava Štefková,
administrátor LIS,
ÚPRO/AIM/OSDA 25 let

Štefan Valenta,
pracovník údržby ZLT II,
ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS 30 let

Radoslava Blaháková, PhDr.,
metodický pracovník,
ÚFS/SLZ/RLZ 35 let

Miroslav Šubrt,
supervizor na TS II,
ÚPRO/DPAS/RIS/ORIS 35 let

Jaroslav Beňa, Ing.,
ředitel divize plánování a rozvoje
letových navigačních služeb
ÚPRO/DPLR/DPLR-S 35 let

Bohumil Špíchal,
vedoucí řlp II - Senior controller,
ÚPRO/DATM/SONS/ACC/ASM 40 let

Zdeněk Martinec,
vedoucí řlp II - Senior controller,
Oddělení APP-TWR Praha 40 let

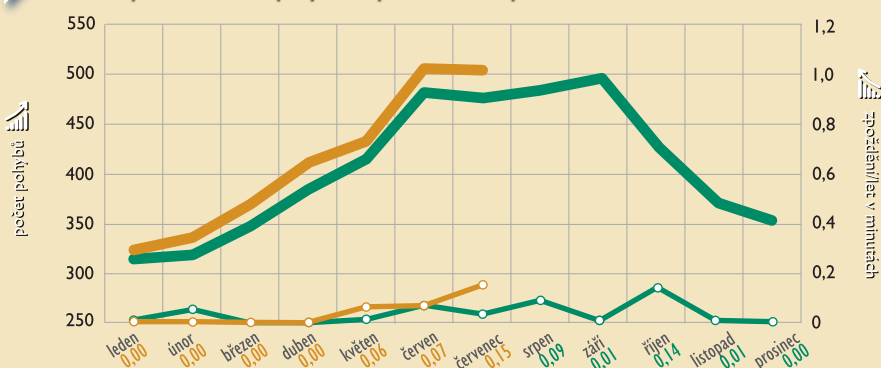
*Všem jubilantům
srdečně blahopřejeme!*

Statistiky provozu

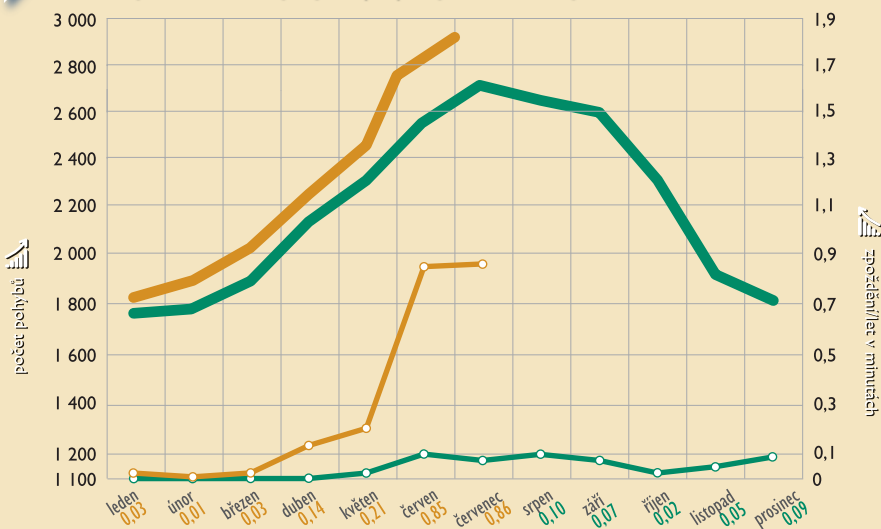
červen, červenec 2017/2018

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

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



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



Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
	2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
ČERVEN	14 405	15 210	5,6	570 (23. 6.)	573 (22. 6.)	47 (30. 6.)	46 (14. 6.)
ČERVENEC	14 773	15 672	6,1	540 (14. 7.)	560 (13. 7.)	45 (21. 7.)	44 (7. 7.)

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
ČERVEN	76 592	82 651	7,91	2 826 (23. 6.)	3 010 (29. 6.)	200 (23. 6.)	220 (24. 6.)	0,11	0,84
ČERVENEC	83 704	90 211	7,77	2 775 (27. 7.)	3 085 (12. 7.)	219 (17. 7.)	214 (9. 7.)	0,07	0,87

Pohyby na regionálních letištích ČERVEN, ČERVENEC 2017/2018

BRNO	
2017 ČERVEN IFR 1 625 VFR 3 411 5 036 MLČ 918	2018 ČERVEN IFR 1 704 VFR 3 252 4 956 MLČ 1 188
ČERVENEC IFR 1 754 VFR 3 226 4 980 MLČ 1 093	ČERVENEC IFR 1 505 VFR 3 573 5 078 MLČ 1 077
OSTRAVA	
2017 ČERVEN IFR 1 076 VFR 1 831 2 907 MLČ 1 150	2018 ČERVEN IFR 1 243 VFR 1 627 2 870 MLČ 984
ČERVENEC IFR 1 074 VFR 1 684 2 758 MLČ 891	ČERVENEC IFR 1 040 VFR 1 747 2 787 MLČ 684
KARLOVY VARY	
2017 ČERVEN IFR 330 VFR 512 842 MLČ 306	2018 ČERVEN IFR 288 VFR 514 802 MLČ 222
ČERVENEC IFR 250 VFR 428 678 MLČ 135	ČERVENEC IFR 326 VFR 697 1 023 MLČ 226

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.

Na monitoru jsem viděl tolik cílů, že jsem to považoval za chybu

První letadlo přistálo na ruzyňském letišti ve 20 hodin a 52 minut. Byl to Antonov An-12, který může přepravit až 90 vojáků. Půl hodiny po něm dorazilo další letadlo. Jeho pasažéři z KGB zrekvírovali před letištěm automobily a vydali se do města organizovat převzetí moci. V té chvíli už kontrolovalo československý vzdušný prostor sto spojeneckých stíhaček, které řídil radarový systém umístěný na Tupolevu Tu-126...

V srpnu uplynulo přesně 50 let od chvíle, kdy do naší země vtrhly ozbrojené síly Varšavské smlouvy. Vpád vojsk na území Československa byl předznamenán již v úterý 20. srpna ve večerních hodinách na ruzyňském letišti. Postupně sem přiletělo několik civilních letadel ze Sovětského svazu, která později v noci řídila letecký výsadek sovětských ozbrojených sil. Tehdy sloužil na letišti jako obsluha radaru náš kolega z dnešního Oddělení rozvoje systémů ATM-CNS Ivan Uhlíř a hodně detailů z obsazení si velmi dobře pamatuje.

Z vojenského hlediska byla invaze mimořádně dobře připravená. Dokonale to bylo vidět právě na Letišti Ruzyně, kde v prvních hodinách jednadvacátého srpna přistávalo jedno letadlo za druhým, aniž by k tomu vojáci potřebovali řídicí věž. Sověti totiž několik hodin před samotnou invazí vyslali na letiště vlastní navigátory, kteří se postarali o hladké přistání invazních letadel. Ivan Uhlíř: „My jsme zpočátku vůbec nic netušili. Celé to začalo tím, že na Ruzyni přistálo jedno letadlo, které bylo hlášené jako nákladní. Jednalo se o ruský letoun, v té době to byla běžná věc. Když přistáli, bylo nám řečeno, že nepožadují poskytnutí žádných letištních služeb. Z něj ale vzápětí vyskákali pozemní vojenští navigátoři, v podstatě letovodi, kteří potom začali navigovat ostatní letouny. Sověti měli štěstí, bylo ideální počasí, úžasná dohlednost, takže každý pilot letěl na koncová světla letadla před

ním. Stroje ani nezastavovaly, některé si ale ve tmě poškodily křídla, takže tu pak stály ještě několik dalších týdnů.“

Ještě, než letouny začaly přistávat, technici noční směny je sledovali na kontrolním monitoru radaru OR-2. Přišlo jim to ale tak zvláštní, že to původně považovali za chybu. Ivan Uhlíř: „Na obrazovce jsem viděl spoustu cílů, tolik, že jsme si s kolegy říkali, že to přeci není možné, aby to byla letadla. Domnívali jsme se, že jde o rušení, které se dříve u radarů občas vyskytovalo. Po zjištění, že se opravdu jedná o letadla, jsme to vzali na vědomí a dál pokračovali v přípravě na preventivní údržbu radaru stejně jako tomu bylo skoro každou noc. Když jsme se ale chtěli spojit s řídicím sloužícím na oblasti, aby nám povolil na chvíli vypnout radar, už nám nikdo nezvedal telefon. Podle zvuku jsme poznali, že se jedná o vojenská letadla a celou akci tak považovali zase za nějaké cvičení.“

Ivan Uhlíř si myslí, že i samotní vojáci, kteří přiletěli v první várce letadel, se domnívali, že se účastní nějakého nácviku. Mimo chodem, letadla ani nezůstávala stát na ploše, ihned zase vzletla, aby uvolnila místo pro další stroje. První velká skupina měla zabezpečit strážní službu na letišti a teprve další s auty a tanky pokračovali do města. Ivan Uhlíř: „Ti vojáci, kteří k nám přišli, si opravdu mysleli, že se jedná o cvičení a vůbec netušili kde přistáli, vůbec nevěděli, že jsou mimo Rusko, protože jsme s nimi hovořili rusky. Dokonce bylo zřejmé, že to nevěděli ani jejich důstojníci, na všech bylo znát zmatení. Tehdy areál letiště ještě neohraničoval žádný plot, sovětské vojáky si tak ustlali u příjezdových cest a ráno je vystřídali vojáci z Bulharska. Všichni Sověti byli ozbrojení, ale se zbraněmi nijak nemanipulovali, kdežto Bulhaři nás vyložené drželi pod bajonetem a byli dost agresivní. Byli

starší než Rusové, to byli mladí kluci, překvapení víc než my. Po obsazení letiště už pak vojáci dovnitř nikoho nepustili, civilisté mohli pouze odcházet. Mohli jsme ale telefonovat, protože ústřednu vojáci neobjevili, ta stála mimo areál letiště, na Dědině. Několik dní jsme pak s kolegy vůbec nemohli do práce, a když nás tam konečně pustili, tak teprve přišlo to opravdové zděšení z invaze. Všechno na pracovištích bylo absolutně vykradené. Každý z nás měl svou skříňku s osobními věcmi, všechno z nich zmizelo, stejně tak jako ze skladů náhradních dílů a z náradí také nezbylo vůbec nic, dokonce zmizela i řada přístrojů.“

V noci na 21. srpna 1968 přistálo v Ruzyni zhruba 700 invazních letadel, přesná čísla ani detaily operace nejsou dosud známy. Informace skrývají ruské archivy, které zůstávají i padesát let po okupaci nedostupné.



O tom, co se tenkrát dělo na ruzyňském letišti, vypovídá i svědectví zveřejněné dne 27. 8. 1968 v časopisu Letectví a kosmonautika nazvané Neobyklá noc.

„Probudil jsem se ještě za tmy neobvyklým hlukem, tak jako většina Pražanů. Kolem mých oken ujížděl dolů do centra města jeden tank za druhým. Nemohl jsem pochopit, ale i nezvykle velký provoz na ruzyňském letišti mě přinutil rychle odejít do kanceláře. Dostal jsem se na místo něco málo před šestou hodinou. Automaticky jsem zapnul dálpis pro spojení s operační kontrolou na ruzyňském letišti. Ozval se..., to nevím a ono to ani není důležité. Vyfukával zprávu, která se v následujících hodinách stávala dokumentem nesmírné ceny.

Do zpráv o obsazení naší vlasti spojeneckými vojsky vyfukával dálpis pravdu o průběhu operace na ruzyňském letišti,

kde to vlastně opravdu začalo. Přesto, že někteří čtenáři již vědí některé podrobnosti, myslím, že bych je měl zopakovat.

Na dvaadvacátou hodinu byl na Ruzyň hlášen speciál z Moskvy. Nebylo to nic neobvyklého, hodně letadel Aeroflotu bylo vedených jako speciál. Opravdu přiletěl. Byl to civilní An-24. Letadlo zůstalo na letišti. Ve třicet hodin přiletěl další speciál An-24, tentokrát ze Lvova. Z něj vystoupilo množství civilistů, kteří byli velmi srdečně vítáni na celnici. Posléze se odebrali do města a letadlo asi po půl hodině odletělo. Pak byl na letišti klid. Zvýšenou činnost zaznamenala jen celní služba. Jindy je v těchto místech jen několik lidí. V těchto pozdních hodinách zde však bylo neobvykle mnoho zaměstnanců. Všimli si toho snad všichni na Ruzyni, ale nikdo nechápal proč a pro své služební zaneprázdnění se tímto detailem nikdo více nezabýval. Na odpověď bohužel nečekali

dlouho – před druhou hodinou přijela k letišti auta sovětského zastoupení letecké společnosti Aeroflot. Z aut vystoupili kromě civilistů i důstojníci. Vstoupili do zahraniční výpravny, kde je srdečně vítal plukovník Eliáš, velitel vládní letky, a pplk. Stachovský, náčelník celní správy na Ruzyni. A pak to začalo. Na letištní plochu přistál nehlášený An-12. Kdo jej přijal??? Z letištního personálu nikdo. Na jeho palubě byla výsadková jednotka sovětské armády, jejíž první kroky vedly do budov letiště. Všechny zaměstnance a cestující vyhnali ven. Zde je po dlouhém čekání rozdělili na muže a ženy s dětmi, těm dovolili uschovat se do haly. V té době již přistávalo jedno vojenské An-12 za druhým v přesných jednodominutových intervalech. Všichni na letišti chápali pomalu. Jejich provoz řídil speciál An-24 z Moskvy, který na letišti zůstal; dokonce z něj byly řízeny i pozdější starty vo-

jenských letadel. Pomalu jsme chápali i skutečnost, že ti, kteří vítali sovětské velitelce, vlastně zradili!

V brzkých ranních hodinách byli internováni pracovníci Ruzyně propuštění a vyhnaní. I cestující se museli vracet pěšky do Prahy. Jen na ty, kteří seděli u dálpisu, se zapomnělo. A díky jim jsem se dovídal tu strašnou pravdu a mobilizoval sebe i všechny své kolegy k aktivní práci pro zachránění všech dosažitelných hodnot. Dálpis na Ruzyni byl v činnosti skoro celé dopoledne. Volal do celého světa tu ohromující skutečnost, že Československá socialistická republika byla napadena spojeneckými vojsky Varšavské smlouvy.

Hanba zrádcům a kolaborantům, k nimž se zařadil pplk. Eliáš, velitel bezpečnostní letky ministerstva vnitra, a pplk. Stachovský, náčelník pasové kontroly letiště Praha“

redakce, HÚ ČSAV

Pozn.: Unikátním způsobem poskytuje svědectví z období 21. až 27. srpna 1968, kdy do Československa vpádla komunistická vojska publikace „Sedm pražských dnů“ Josefa Macka a kolektivu autorů, mezi které patří i profesor Vilém Prečan. Hovorově se jí přezdívá „Černá kniha“.

Zahájení srpnové okupace roku 1968 na ruzyňském letišti, foto archiv A. Hubeného, INT



Zve Vás na
„Den zdraví v ŘLP“
 ve spolupráci s Comfort Care.

Lékaři Comfort Care Vám při této příležitosti nabídnou konzultace a vyšetření v oblasti:

- měření hladiny cukru v krvi
- měření krevního tlaku
- měření tělesného tlaku a nutričního poradenství
- podologie – péče o chodidla
- spirometrie – funkce plic
- vyšetření zraku
- preventivního vyšetření prsou

pátek 5. 10. 2018
 od 8 do 14 hodin
 budova IATCC Jeneč
 (konferenční sál)

Dále se můžete těšit na lekce jógy (rezervovat lze na intranetu), konzultace v rehabilitačním centru na téma „Správné sezení v kanceláři, Kompensace sedavého zaměstnání a Dechové cvičení“ a přednášku první pomoci doplněnou praktickými ukázkami. Dny zdraví budou pokračovat v příštím roce i na regionálních stanovištích.

Těšíme se na Vaši účast. Sekce lidských zdrojů

Ladislav Mika
 zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL
 Brusel srpen 2018

EUROCONTROL

V minulém textu mých postřehů jsem uvedl předzvěst horkého léta, aniž bych tušil, jak se to vyplní. Prožili jsme delší řadu skutečně tropických dnů v měsících červenci a srpnu a stejně tak „horko“ bylo i v letovém provozu. V červnu jsme zaznamenali nárůst počtu letů o 4,1 %, v týdnu 16.–22. 7. 2018 provoz narostl o 4 %, ale traťové zpoždění se vyšplhalo na více než jeden milion minut – prozatím nejhorší týden v tomto roce. Za celý červenec provoz narostl o 3,7 % ve srovnání se stejným měsícem v roce minulém, od začátku roku pak o 3,5 %. Aktivní bouřková činnost ovlivnila zpoždění u přibližně třetiny letů. **Nový rekord v počtu letů za den dosáhl krásného čísla 37 101, a to v pátek 7. září 2018. V týdnu 27. 8.–2. 9. 2018 se zase rekordní počet pohybů letadel v síti dostal až na hodnotu 247 525.**

Po postupném ukončování dovolených se v září opět rozjždí podzemní kolo série zasedání, já se však ještě vrátím ke konci prvního pololetí.

Jak jsem uvedl v minulém vydání zpravodaje Strip, mezi hlavní události za první pololetí patřilo 49. zasedání Provisional Council (PC/49), kde **GR ECTL představil dokument s názvem „European Aviation in 2040 – challenges of growth“**. Podle něj se odhaduje, že v roce 2040 přeletí nad Evropou přes 16 milionů letů, což je oproti roku 2017 nárůst o 53 %. Mělo by se však jednat o růst pomalejším tempem než před rokem 2008, což je dáno nižším ekonomickým růstem, zvyšováním cen paliva a větší nasycenosti kapacity letišť. Z modelu zpoždění vyplývá odhad, že v letních měsících by mohl být jeho nárůst z 12 minut na 20 minut na let. Nezanedbatelným faktorem budou i klimatické změny s negativním dopadem na infrastrukturu letectví.

Počítá se i s nárůstem počtu letů bezpilotních letadel nebo dronů v řízeném vzdušném prostoru. V roce 2017 to bylo šest IFR letů za den, v roce 2040 se očekává asi 100 letů za den.

Na setkání DG ECTL se zástupci Asociace A4E byl také představen **vývoj zpoždění**, například **v květnu se uskutečnilo 976 tisíc letů, z toho přibližně u 12 % z nich bylo zaznamenáno zpoždění v celkové výši 2,5 milionů minut**. Na problémy s nedostatkem personálu a kapacity vzdušného prostoru připadlo 31 %, kvůli stávkám se zpozdilo 30 % letů a 39 % z důvodů nepříznivých meteorologických podmínek.

A tradičně něco ze života v Bruselu. Jeden letní podvečer jsem pohledem z okna v 5. patře pozoroval narůstající mrak kouře, který neustále nabýval na intenzitě. Když už nebylo pořádně vidět na několik desítek metrů, neváhal jsem a ze své paměti vyvolil vzpomínky na své horolezecké aktivity, sbalil jsem „bivakovou výstroj“ a nejbližším autobusem ujížděl proti směru větru za Brusel, odkud jsem kouřový mrak z bezpečí pozoroval. Když jsem po dvou hodinách shledal, že kouř slabě, vrátil jsem se zpět. Místní znalci mě poté uklidnili zprávou, že „tady pořád někde hoří“. Budu tedy doufat, že příště to bude alespoň v jiné části města a nebudu opět „po větru“. Nemusím asi připomínat, jak „hustá“ byla atmosféra při úspěšném tažení belgického fotbalového týmu na mistrovství světa. Euforická nálada a oslavy fanoušků dlouho do noci byly všemi tentokrát samozřejmě tolerovány.

17. výročí pořádání ISASI Reachout workshops



Pod zkratkou ISASI se skrývá mezinárodní společnost sdružující vyšetřovatele leteckých nehod neboli International Society of Air Safety Investigators. Jejím posláním, jakožto profesionální organizace, je podpora letecké bezpečnosti výměnou nápadů a informací o vyšetřování leteckých nehod, systémů řízení bezpečnosti a technickém pokroku. Málokdo však ví, že je velmi úzce spjata i s Českou republikou a že náš zástupce stál kdysi u zrodu jednoho z důležitých projektů této organizace, tzv. *ISASI Reachout Workshops*.

Jedná se o projekt, kdy špičkoví instruktoři, odborníci na bezpečnost v letectví a šetření leteckých nehod, pořádají přednášky v různých zemích, které mají o tento typ informování a vzdělávání zájem – letos uplynulo již 17 let od konání úplného prvního ročníku. Tuto koncepci oslovování případných zájemců (ať už členů ISASI či nikoliv) vymyslel bývalý mezinárodní rada a předseda ISASI Olaf Fritsch a bývalý ředitel bezpečnosti pro leteckou dopravu na Novém Zélandu a rada ISASI George Oldfield, ovšem byl to pan Ladislav Mika, který v roce 1998 navrhl, aby společnost upořádala „místní“ seminář pro bezpečnostní experty a vyšetřovatele z východní Evropy v České republice. Během setkání ISASI v roce 1999 v Bostonu, Massachusetts, tak vznikl program nazvaný „Reachout Workshop“ a na základě formální výzvy Ministerstva dopravy a spojů ČR bylo v květnu 2001 uskutečněno první setkání odborníků v oblasti vyšetřování leteckých nehod v Praze, na které se sjela více než stovka odborníků ze čtrnácti zemí. Úspěch této akce byl klíčovým momentem k rozjezdu tohoto typu vzdělávání. Doposud se od roku 2001 konalo ve 29 zemích celkem 53 workshopů a zúčastnilo se jich více než 2900 expertů.

ISASI vydává čtvrtletně magazín ISASI Forum, v čísle April-June 2018 publikoval prezident ISASI, Frank Del Gandio, zhodnocení oněch 17 let fungování těchto pracovních setkání a je velmi potěšující, že Česká republika i Ladislav Mika mají ve vzpomínkách na začátky workshopů své pevné místo. **nwt**

Objektiv



V rámci dlouhodobé spolupráce s thajským poskytovatelem řízení letového provozu společností AEROTHAI se ve dnech 7.–8. srpna uskutečnila návštěva jejího viceprezidenta Tinnagorna Choowonga, kterého doprovázela skupina odborníků na radarové technologie. Cílem návštěvy bylo získat informace o zkušenostech našeho podniku s multilaterací a jejím využitím na šestnácti regionálních thajských letištích. **text rkl, foto nwt**



Stejně jako v loňském roce zavítali druhý prázdninový týden do střediska IATCC Praha malí studenti Dětské univerzity ČVUT. Jejím cílem je vzbudit u dětí zájem o technické obory a umožnit jim zažít univerzitní způsob vzdělávání. V rámci exkurze v ŘLP měli malí návštěvníci možnost vidět provozní prostory a seznámili se s výkonem práce řídících letového provozu. Na základě úspěšného závěrečného testu pak všichni obdrželi své licence „Řídicí letového provozu – junior“. Na snímku se děti hlásí po otázce „Kdo chce pracovat v ŘLP?“ **text a foto rkl**

Řízení letového provozu České republiky bude cvičit norské řídicí letového provozu

Řízení letového provozu České republiky zvítězilo v tendru norského provozovatele civilních letišť společnosti Avinor a po dobu následujících tří let bude prostřednictvím svého výcvikového centra CANI zajišťovat pro norské řídicí letového provozu vstupní výcvik. V rámci kontraktu bude celkem vycvičeno přes šedesát studentů.

Po úspěšném spuštění projektu na výcvik nové generace řídicích letového provozu v Bosně a Hercegovině a po podpisu dohody na výcvik řídicích z Malty, dosáhly ŘLP ČR a CANI dalšího velmi významného milníku v podobě zajištění výcviku pro Avinor A/S, jednoho z předních evropských provozovatelů řízení letového provozu. „Považujeme tento kontrakt za další důkaz toho, že naše služby a přístup k péči o zákazníky patří mezi nejlepší v Evropě, a že jsme takto vnímáni a oceňováni v rámci celého odvětví. Vysoké nároky Avinoru na kvalitu služeb potvrzují zároveň dobré jméno CANI,“ vyjádřil se generální ředitel ŘLP ČR Jan Klas k tomuto mezinárodnímu úspěchu výcvikového centra. „Společnost Avinor Air Navigation Services zahájí spolupráci s výcvikovým střediskem CANI v České republice s velkým potěšením. CANI získalo zakázku na základě přísných cenových a kvalitativních kritérií a my se těšíme na vzájemnou tříletou spolupráci,“ řekl Anders Kirsebom, generální ředitel společnosti Avinor Air Navigation Services v Norsku. V prvním roce CANI přijme 15 studentů na výcvik zakončený kombinovanou doložkou ADI/APS. Během následujících tří let vycvičí až 24 studentů každý rok se stejným rozložením mezi výcviky zakončené doložkami ADI/APS a APS/ACS. Výcvik první skupiny studentů z Avinoru začal již 17. září 2018. Odhadovaná hodnota kontraktu dosáhne přibližně částky 70 milionů korun.

Komerční aktivity jsou stále významnější součástí portfolia našeho podniku. Činnost společnosti Czech Air Navigation Institute přinesla v předchozím roce podniku výnosy ve výši přesahujícím 100 milionů korun. Dynamický nárůst zaznamenává také potřeba zahraničních klientů po službách kalibrační letky.

TZ ŘLP ČR, foto nwt

Letiště Praha omezuje negativní hlukové vlivy spojené s narůstajícím leteckým provozem

Letiště Praha s ohledem na současný nárůst leteckého provozu v České republice i v Evropě zavede další preventivní opatření k udržení stavu noční hlukové zátěže v městských částech Prahy a obcích v bezprostředním okolí letišť, které jsou dotčené leteckým provozem. Cílem opatření je snížit celkový počet nočních pohybů nad letištěm mezi 22. a 6. hodinou ranní a více regulovat provoz ve zmíněném časovém pásmu včetně zpožděných přiletů a odletů z pásem navazujících. O přesné podobě konkrétních opatření bude Letiště Praha jednat se všemi zúčastněnými subjekty, a to zejména s leteckými společnostmi a příslušnými orgány a institucemi státní správy, především pak s Úřadem pro civilní letectví, Řízením letového provozu a Ministerstvem dopravy. Některá opatření by mohla vejít v platnost ještě v letošním roce, ostatní pak od letní sezóny 2019.

„Letecký provoz nad celou Evropou, včetně pražského letiště, nadále roste a naší povinností je na tento růst provozní zátěže adekvátně reagovat. Proto jsme se rozhodli postupně přijmout taková opatření, která nám pomohou zajistit dlouhodobě efektivní regulaci hlukové zátěže v nočních hodinách. Jedná se o soubor konkrétních regulačních kroků, a to jak krátkodobých tak střednědobých, které jsme již začali projednávat s klíčovými subjekty státní správy a s leteckými společnostmi, a následně tak učiníme se zástupci okolních obcí,“ říká Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Praha. Jedním z klíčových opatření bude snížení počtu nočních pohybů a přísnější regulace zpožděných letů, které mohou negativně ovlivňovat noční hlukovou zátěž.

„Řešení vysoké hlukové zátěže v důsledku silnějšího leteckého provozu nad Evropou vnímáme jako jednu ze zásadních priorit. Do budoucna proto budeme v součinnosti s Letištěm Praha spolupracovat na provozních a technických opatřeních, která zamezí vyšší hlukové zátěži. Jedním z takových kroků budou opatření k minimalizaci negativních dopadů z důvodů celoevropské regulace toku letového provozu,“ říká Jan Klas, generální ředitel Řízení letového provozu České republiky.

„Budoucí kroky Letiště Praha v oblasti udržení stavu hlukové zátěže budeme z pozice regulátora leteckého provozu podporovat. Jedním z takových kroků může být přísnější udělování a vymáhání sankcí za porušování letištních slotů,“ říká zástupce ÚCL.

„Vážím si dobrých vztahů s okolními obcemi a cítím závazek naslouchat jejich požadavkům. K rozhodnutí přijmout nová opatření proto přistupujeme jako odpovědný soused s ohledem na kvalitu života a zdraví obyvatel v okolí letiště. Jsme přesvědčeni, že odpovědný postoj vůči okolním obcím je nedílnou součástí našeho současného i budoucího fungování,“ doplňuje Václav Řehoř.

S přísnější regulací nočního provozu začalo Letiště Praha už na jaře tohoto roku, kdy vstoupil v platnost nový ceník hlukových poplatků. Ten výrazně zvýšil poplatky za pohyby (vzlety a přistání) prováděné hlukovějšími typy letadel v noční době. Opatření tak již nyní motivuje letecké dopravce k nasazování tišších letadel zejména v noční době nebo k úplnému přesunu takových letů do denní doby. Pozitivně letiště motivuje dopravce v oblasti hluku například také součástí Nejtišší dopravec, která funguje již od roku 2006.

Veškeré změny, které se týkají regulace nočního provozu, patří k důležitým krokům vedoucím k naplnění strategie trvale udržitelného podnikání, které je součástí dlouhodobého rozvoje Letiště Praha.

TZ LVHP



Inspiromat

„Pták je ve svém hnízdě v bezpečí. Ale svá křídla nemá kvůli tomu, aby seděl v hnízdě.“

Dr. Amit Ray (*1960), indický spisovatel a duchovní mistr, ve světě je známý především díky svým vyučovacími technikám meditace a jógy

„Když letím v helikoptéře, trvám na tom, aby u řízení byly dvě sedačky, jedna pro mě pro případ, že by se něco stalo pilotovi. Nejsem žádný expert, ale vím dost, abych tu věc aspoň dostal na zem. Nic mě neděsí víc než myšlenka, že bych to neměl pod kontrolou.“

Jack Nicklaus (*1940), bývalý americký golfista, známý pod přezdívkou The Golden Bear (Zlatý medvěd); podle počtu vítězství turnajů je po Tigeru Woodsovi a Samu Sneadovi třetím nejlepším golfistou všech dob

„Sice mluvíme o radosti z létání, ale jsem si jist, že vlastně nejde o nic jiného než o radost z úniku. Slova 'let' a 'únik' jsou takřka synonyma.“

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

„Když jsem v hangáru nebo na letišti nebo v letadle, mám respekt. A to je to nejlepší z celého dne.“

Gordon M. Bethune (*1941), výkonný ředitel společnosti Continental Airlines od roku 1994 až do svého odchodu do důchodu v roce 2004

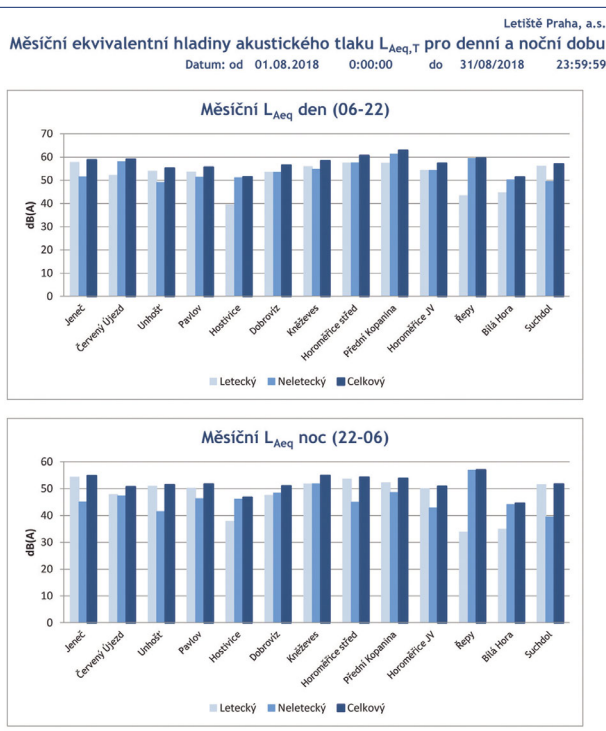
„Možná, že to má něco společného s nevinností strojů. Ten bombardér nikdy nevěděl, že byl zkonstruován ke shazování atomových pum, ani co by ty bomby dokázaly udělat. Nikdy nechtěl rozsévát zkázu ve Vietnamu, Perském zálivu nebo v Kosovu. Prostě měl za úkol vzletět s bříměm plným něčeho, co – aspoň pokud šlo o něj – klidně mohla být jen obzvlášť těžká vejce, a letět bez přestávky 45 hodin.“

Jeremy Charles Robert Clarkson, (*1960), anglický moderátor, žurnalista a spisovatel, který se specializuje na motorismus. Známe především jako bývalý moderátor pořadu Top Gear, také píše články pro The Sunday Times a The Sun; z knihy Víť, že máš duši

„Poslední věc, kterou udělá každý pilot poté, co přistál se zasunutým podvozkem, je, že dá páku vysouvání podvozku do polohy 'podvozek vysunut'.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt



Letecké aeropolitické aktuality – srpen 2018

Potřeba nových dopravních letadel se v příštích dvaceti letech (do roku 2037/38) odhaduje na 25 000 kusů. Z tohoto přírůstku přibližně 45 % připadne na náhradu odepsaných (vyřazených) letadel a 55 % poslouží dalšímu růstu letecké dopravy. Ekonomická životnost dopravních letadel se bude nadále pohybovat kolem 20–22 let. Celkem by mělo být v provozu v roce 2037 na 53 000 dopravních letadel.

Kritika letišť od dopravců kvůli vysokým letištním poplatkům zesiluje. Dopravci žádají přísnější regulaci poplatků ze strany státních orgánů. Zejména na privatizovaných letištích poplatky prudce rostou. Dopravci žádají, aby při stanovení poplatků byly brány v úvahu dohromady příjmy letiště jak z letecké, tak z komerční činnosti (tzv. *single till principle*). Při stanovení poplatků podle zásady *dual till* (zjednodušeně) se letištní poplatky pro dopravce kalkulují jen na základě objemu jejich dopravní činnosti, zatímco příjmy z komerční činnosti využívají podle své úvahy vlastníci letiště. Dopravci poukazují na to, že dopravní služby letiště i služby cestující veřejnosti jsou nedělitelným celkem. Za existenční hrozbu považují zúžení poměru mezi kapacitami vzdušného prostoru a kapacitami letišť, která málo investují do rozšiřování infrastruktury. EU již plánuje reformu pravidel pro stanovení letištních poplatků.

NMA – new mid market airplane (nové letadlo pro středně velký trh) by mělo být dáno Boeingem do provozu kolem roku 2025. Má jít o letadlo o kapacitě 220 až 270 cestujících s doletem 9000–9300 km, které nahradí jak B-757-300 (cca 234 cestujících) tak B-767 (208–261 cestujících), která doslouží v příštích deseti letech. Pozornost se bude upírat zejména na nový motor – NMA letadlo by mělo být až o 40 % úspornější než B757/B767. Alternativně mohou být jejich náhradou A321neo a A330neo.

Bude Malaysian Airline po pěti letech zisková? Ke zdecimování dopravce došlo po zmaření letu MH370 dne 8. března 2014 a sestřelení MH17 dne 17. července 2014 nad Ukrajinou. Restrukturalizace dopravce si zatím vyžádala snížení počtu zaměstnanců o 6000, výměnu tří generálních ředitelů, snížení počtu letadel z 95 na přibližně 80, zrušení letů do Amsterdamu, Frankfurtu, Paříže, Istanbulu, posílení regionálního provozu v jihovýchodní Asii a zvláště do Čínské lidové republiky.

Zastoupení žen ve vedení leteckých dopravců se dostalo pozornosti i na výročním zasedání IATA. Generální ředitelky má pouze Air Europe a Viet Jet Air. Pokud jde o další funkce, ve stovce předních dopravců co do oskm výkonů na základě rešerše Flightglobal zastávají ženy vedoucí pozici ředitelky lidských zdrojů ve 38 %, finančních ředitelky v 10 % a obchodních ředitelky v 1 % případů.

Dopravní výsledky za rok 2017 se dostávají ve známost obvykle ve třetím čtvrtletí následujícího roku. Flightglobal uveřejnil, že přední stovce dopravců rostly v roce 2017 tržby o 10,1 % a provozní zisky o 7,8 % (oproti 8,9 % v roce 2016). Na celkovém výkonu 7,89 bilionů oskm se podíleli dopravci asijsko-pacifické oblasti cca 32 %, evropští 28 %, severoameričtí 24 %, středovýchodní 10 %, latinskoameričtí 5 %, afričtí 1 %. Po roce 2018 se očekává zpomalení růstu a pokles ziskovosti letecké dopravy.

Řazení dopravců podle provozního zisku naznačuje, že zisk závisí na modelu podnikání (nízkonákladový, síťový, převážně vnitrostátní či mezinárodní) a geografické působnosti dopravce, přičemž počet přepravených cestujících naznačuje pracovní zvláštnosti zvoleného typu podnikání.

	Dopravce	Provozní zisk v miliardách USD	Příjmy v miliardách USD	Přepravení cestujících v milionech
1	Delta Air Lines	6,11	41,2	186,4
2	American Airlines	4,06	42,2	199,6
3	Southwest Airlines	3,52	21,2	157,8
4	United Continental Holdings	3,5	37,7	148,1
5	Lufthansa Group	3,38	40,4	130
6	IAG Group	3,1	26,1	104,8
7	Ryanair	1,96	8,4	130,3
8	Air China	1,75	18,4	101,6
9	AF-KL	1,7	29,3	83,9
10	Emirates	1,4	27,8	58,5

nost), při 252 817 milionech oskm zaznamenala meziroční růst 3,8 %, sedmá pak AF/KL (Air France-KLM, francouzsko-nizozemská letecká společnost založená a řízená podle francouzského práva se sídlem na Letišti Charlese de Gaulla poblíž Paříže) s 248 476 miliony oskm zaznamenala růst 4,3 % (díky KLM). Dvanáctý Ryanair se 160 000 miliony oskm a růstem 9 %; patnáctý Turkish Airlines se 136 947 miliony oskm a růstem 7,9 %; šestnáctý Aeroflot se 130 222 miliony oskm a růstem 16,2 %; třináctý Easyjet se 89 865 miliony oskm s růstem 10 %; třicátý Norwegian se 63 620 miliony oskm a růstem 24,7 %. Pro zajímavost na stém místě Ukraine Air dosáhl 13 459 miliony oskm a růstu 17,9 %.

Lze též pozorovat, že každá globálně působící dopravní skupina je dnes tvořena síťovým dopravcem, který má k ruce jeden nízkonákladový sesterský podnik pro krátké a druhý pro dálkové linky (viz LH group, IAG, AF-KL, Air Canada, Singapore Airlines aj.). Vzpomínám na časy, kdy tehdejší generální ředitel ČSA ing. Jakubše navrhl vytvořit nízkonákladovou odnož ČSA, ale pro akcionáře to tenkrát nebylo zajímavé.

Osobní přístup k zákazníkům se stává významným marketingovým prostředkem leteckých dopravců. Tento přístup nazývaný též personální strategie umožňuje digitalizaci informací. Některé společnosti ji začaly uplatňovat již začátkem století při knihovně místa nabídkami doplňkových služeb, zasíláním e-mailových informací apod. Nyní se personální nabídky, připravené na základě údajů o cestujícím, rozšiřují na paluby (volba pohostění, zábavní program) a na služby, které cestující může potřebovat v místě určení. Informace o cestujícím, musí palubní personál nastudovat a vhodným osobním přístupem uplatnit. Smyslem je posilovat loajalitu cestujícího vůči dopravci.

Oceňování dopravců za uplynulé období je poněkud ošidnou záležitostí, ale je zajímavé vědět, kdo a co zasluhuje pozornost. V červenci byly v Londýně udělovány Airline Strategy Awards, které získali:

- generální ředitel Air Canada pan Calin Rovinescu za celkové vedení společnosti a za trvalou ziskovost v posledních šesti letech (včetně produktu Rouge – létá sezónně do Prahy);
- spoluzakladatel a současný majitel nízkonákladových SpiceJet pan Ajay Singh za úspěšné vedení společnosti (na 400 letů denně, 13% podíl na indickém trhu, 44 vnitrostátních a 7 mezinárodních destinací);
- pan Dimitrios Gerogiannis, ředitel řeckého dopravce Aegean Airlines, který vznikl fúzí s Olympic Airways a v období 2013–2017 zvýšil počet přepravených cestujících z 6,2 na 13,2 miliony cestujících;
- panu Davidu G. Neelemanovi za finanční výsledky v souvislosti s realizací atlantického konsorcia mezi portugalským TAP Air a brazilskými Azul Airlines, které povýšilo Lisabon za necelé tři roky na hub pro cesty do Severní a Jižní Ameriky;
- společnost Singapore Airlines Group za vytvoření síťového portfolia line Singapore Airlines s dceřinými dálkovými a regionálními nízkonákladovými Scoot a Silk Air.

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

Nové síťové

V rámci zlepšování bezpečnosti uživatelů připojených k infrastruktuře ŘLP dojde během letošního podzimu ke změně bezdrátového (WiFi) připojení k síti, a to jak pro podniková zařízení, tak pro vlastní zařízení zaměstnanců (tzv. BYOD neboli *Bring Your Own Device*) a návštěvnické účty.

Podniková zařízení

Dosavadní způsob připojování podnikových notebooků již nebude spoléhat pouze na standardní nástroje operačního systému Windows, ale k připojování budeme využívat pokročilejší ověřovací agent Cisco AnyConnect.

Díky používání ověřovacího agenta bude možné plně využívat veškeré technologie, které nabízí síťová a bezpečnostní infrastruktura ŘLP, uživatelé budou

Sdružení firem AirMap/

Firma AirMap, přední světový poskytovatel řešení pro řízení bezpilotního letového provozu, oznámila, že její UTM platforma bude nasazena v Řízení letového provozu ČR za účelem poskytování situačního povědomí a možnosti podávání žádostí o provedení letů rostoucí komunitě provozovatelů dronů.

ŘLP ČR, s. p., nasazuje platformu AirMap UTM ke správě žádostí pro lety s drony v řízeném vzdušném prostoru v okolí Letiště Václava Havla Praha. Provozovatelé a piloti, kte-

Anketa spokojenosti 2018



I v tomto roce uspořádala Perfect Canteen anketu mezi zaměstnanci s cílem zjistit, jaká je celková spokojenost se službami, jak lidé hodnotí oblíbenost jednotlivých položek nabízených v restauraci, co je láká nejvíce v podnikové kavárně a také jak si stojí nabídka doplňkového prodeje.

Ankety se letos celkem zúčastnilo 148 responden-

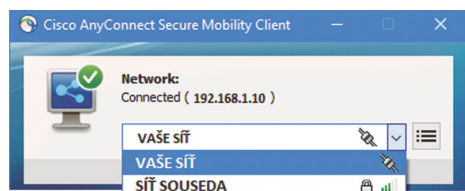
bezpečnostní technologie pro WiFi v infrastruktuře ŘLP

více chránění proti infikování jimi využívaných zařízení a zneužití dat.

Veškeré nastavování WiFi připojení se tak bude nově provádět přímo v prostředí agenta AnyConnect, takže stávající profily OS Windows pro připojení k různým WiFi sítím (doma, hotel, apod.) bude v některých případech potřeba znovu vytvořit – podobně jako při obměně zařízení. Ovládací panel ověřovacího agenta bude dostupný klepnutím na jeho ikonku ve stavové části hlavního panelu – viz obrázek.



Ověřovací agent má přehledný ovládací panel, viditelné a dříve uložené sítě nabízí rozbalovací seznam podobně jako v ovládacím panelu WiFi připojení ve Windows – viz obrázek.



Ověřovací agent nabídne některé další, bez něj obtížně využitelné bezpečnostní prvky. Zásadním pokročilým

prvkem je integrace služby na ochranu uživatelů před kompromitovanými webovými stránkami na internetu, který již úspěšně využíváme v zóně MIS. Poskytovatel této služby disponuje týmem odborníků, kteří nepřetržitě takovéto weby hledají a kategorizují. Tato služba zakáže komunikaci již v počátku, tedy ještě než dojde k prvnímu kontaktu počítače s takovým serverem. V takovém případě bude zobrazena varovná stránka o riziku a jeho kategorii. Kromě stránek/serverů, kde byl identifikován škodlivý kód (viry, malware) se také standardně blokují stránky, které obsahují nelegální obsah, porušují autorská práva apod.

Integrací služby na ochranu uživatelů před kompromitovanými webovými stránkami ověřovací agent zajišťuje stejnou míru zabezpečení na podnikovém notebooku i při připojení mimo síť ŘLP – doma, v hotelu apod.

Instalace ověřovacího agenta na služební notebooky bude postupná, uživatelé budou kontaktováni ze strany ServiceDesku ŘLP, po přechodnou dobu budou vedle sebe fungovat původní i nová WiFi síť. V případě, že po nasazení nového řešení narazíte na jakékoli problémy nebo dojde k zablokování přístupu ke stránkám, které potřebujete k výkonu pracovní činnosti, obraťte se na ServiceDesk ŘLP.

Vlastní zařízení zaměstnanců

Další změnou související s obnovou WiFi sítě je nová aplikace **Portál BYOD zařízení**. Obvykle bývá tento při-

stup používán s důrazem na co nejefektivnější (hlavně cenově) připojení mobilních zařízení zaměstnanců ke vnitřnímu zdroji firmy. Pro přístup k vnitřní síti Řízení letového provozu však striktně používáme podnikovou infrastrukturu – kromě notebooků i telefony a tablety, která jsou plně pod podnikovou správou. K čemu tedy BYOD? Tato aplikace umožňuje každému zaměstnanci připojení k internetu pomocí až dvou jeho osobních zařízení využitím návštěvnické WiFi sítě. Využívání této sítě pro komfortní přístup k internetu není nic nového, nyní však nabízí samoobslužnou registraci přes BYOD portál s platností vygenerovaného hesla na jeden rok, takže již nevyžaduje každodenní opětovné zadávání hesla do webového portálu. Zmíněná aplikace Portál BYOD zařízení je dostupná přes intranetový rozcestník aplikací v sekci KOMUNIKACE.

Návštěvnické účty

Návštěvnické účty budou vytvářeny v aplikaci **Portál sponzora**, obdobně té stávající a dostupné nově též přes intranetový rozcestník aplikací v sekci KOMUNIKACE. Tato aplikace je ale na rozdíl od Portálu BYOD zařízení dostupná pouze omezenému okruhu uživatelů, kteří budou ohledně migrace na nový portál kontaktováni správcem systému.

text a grafika Bohdan Koverdinský, vedoucí oddělení ochrany a informační bezpečnosti; Filip Dvořák, bezpečnostní administrátor ATM; Martin Jelínek, metodický administrátor CADIN

UpVision zvítězilo v tendru na poskytování služby řízení bezpilotního letového provozu pro řízený vzdušný prostor v ČR

ří používají mobilní aplikaci **AirMap for Drones**, si mohou zobrazit aktuální situaci ve vzdušném prostoru, seznam doporučení a omezení plynoucí z regulací pro provoz bezpilotních systémů, napláňovat si svůj let s dronem a brzy také budou moci požádat o schválení žádosti k provedení letu v řízeném vzdušném prostoru pro rychlý a bezpečný přístup do nízkého vzdušného prostoru. Odpovědné složky uvnitř ŘLP ČR použijí platformu AirMap UTM ke správě žádostí o provedení letů s dronem a k získání přehledové informace o pohybech dronů v okolí velkých letišť.

„*Detekce a integrace dronů je výzva*“, uvedl Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR. „*Jsem potěšen, že nasazujeme služby UTM prostřednictvím mobilní aplikace AirMap. ŘLP ČR má ambici vytvořit otevřený systém, který bude poskytovat komplexní informace všem zúčastněným partnerům.*“

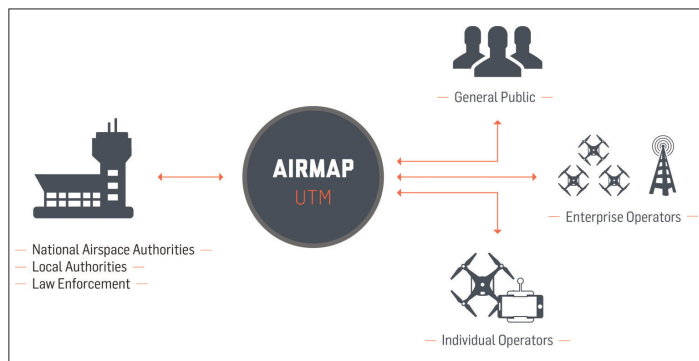
ŘLP ČR a AirMap spolupracují s firmou UpVision za účelem rozvoje povědomí o možnostech UTM platformy mezi prosperující a širokou komunitou uživatelů dronů v České republice. Firma UpVision poskytuje lokali-

zaci a další úpravy aplikace AirMap pro použití v České republice. Tato společnost se sídlem v České republice také poskytne provozovatelům a pilotům technickou podporu pro řešení případných otázek souvisejících s UTM platformou.

Toto je již v pořadí druhé nasazení platformy AirMap v Evropě. Začátkem roku švýcarské řízení letového provozu, společnost Skyguide, nasadila AirMap jako součást prvního evropského systému pro celostátní řízení bezpilotního letového provozu. Společnost AirMap rovněž zajišťuje a provozuje služby UTM ve Spojených státech, na Novém Zélandu a v Japonsku.

„*Otevřením většího vzdušného prostoru pomáháme stimulovat ekonomický po-*

tiál využití dronů“, uvedl spoluzakladatel a předseda představenstva AirMap Ben Marcus. „*Česká republika je jedním z prvních globálních hráčů, kteří touží po tom zachytit a podílet se na obrovské příležitosti, kterou drony představují, protože se stávají stále významnější součástí každodenního života.*“ **TZ ŘLP, grafika AirMap**



tů, v roce 2017 to bylo pouze 91. Největší spokojenost zaměstnanci vyjádřili s prostorem restaurace (zařízení/design), nejméně jsou spokojeni s cenou ve vztahu ke kvalitě jídla a nápojů. Nejoblíbenější v Perfect Canteen ŘLP zůstává tradičně česká klasika, méně respondenti využívají snídaně a snídaňový bar. Z doplňkového prodeje nejlépe dopadly balené nápoje, menší spokojenost se ukázala s výrobky zdravé výživy. Nejvíce zákazníci nadchla akce FIT jídelniček s Perfect Canteen (viz tabulka). Celkem 90 % dotázaných respondentů navštívuje místní kavárnu. U kavárny nejlépe hodnotí nabídku teplých nápojů káva/čaj. **red**

2018	Oblíbenost akce
Autentická Asie (květen 2017)	281
Letní vaření s Filipem Sajlerem (červen 2017)	228
Signature by Perfect Chefs! (září 2017)	220
Live Cooking Show by Marek Janeba - sushi (říjen 2017/březen 2018)	256
FIT jídelniček s Perfect Canteen (leden 2018)	323
Autentické asijské polévky (únor/březen 2018)	293

Popularita měsíčních akcí Perfect Canteen (od května 2017 do března 2018)

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ XIX. ročník, č. 197 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč ■ Tisk: Aprinto Group, s. r. o. ■ Korektura Mgr. Bohumila Ehlenová Janhubová ■ Redakční rada: Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Ing. Hana Vejborová, Michael Sedláček, Jaroslav Vlasák, Nicole Wovesná Trhlinová (šéfredaktorka) ■ Telefonní kontakt na redakci: 220 373 261, fax: 220 373 273, e-mail: strip@ans.cz ■ Užavěrka čísla 19. 9. 2018 ■ Číslo vyšlo 21. 9. 2018 ■ Redakce si vyhrazuje právo na odložení, krácení či jiné formy redakční úpravy příspěvků. Veškeré otištěné materiály ve zpravodaji jsou uveřejněny se souhlasem jejich autorů.



Zápisník z cest Roberta Bakaláře – dobročinná benefiční expedice Irák

Po přistání na podzim minulého roku v Teheránu mi pípla smska od Silvestra „Ahoj, v březnu pořádám dobročinnou benefiční cestu do Iráku, kde bych rád pomohl škole po-ničené zemětřesením. Když se přidáš, budeme dva.“ Hmmm, tak to je výzva. Rozjela se mašinerie zjišťování informací, co se bezpečnosti týče, a tvorby základního plánu a způsobu, jak se tam dostat. Silvestr spolupracuje s jednou neziskovou organizací, a právě přes ni, po složitých procesech trvajících několik měsíců, dostáváme irácké vízum. Nakonec se na expedici přihlásilo devět lidí, navzájem se vůbec neznáme, ale spojila nás touha navštívit zemi, kam se moc nejedí a zároveň tam zanechat pozitivní stopu a dobrý pocit ze snahy pomoci.

Do posledních dnů nevíme, jak pojedeme, protože letecké spojení je stále nejisté. V téže době se totiž konalo referendum o nezávislosti Iráckého Kurdistanu na centrální vládu v Bagdádu a situace je lehce napjatá. Nakonec se rozhodujeme jet z Tureckého Diyarbakiru pozemní cestou a je nás o jednoho míň – jeden člen expedice pár dní před cestou ruší účast. Zbýlých osm členů výpravy má tedy za úkol dostat se na letiště 17. března do půlnoci, společně vízum nás zavazuje k překročení hranic dohromady. Letiště je rozlohou malé, a tak kdokoli je bílý, jede automaticky na expedici. Logické. Po přiletu z Ankary vidíme na lavičce zarostlého pohublého týpka. „Čau, jedeš na výlet?“ – „Jasně, Daniel, ahoj. Hele, já jedu rovnou z Indie, kde jsem byl měsíc a mám střevní potíže. Nemáš Endiaron?“ Okamžitě se dělíme. Vzniká přátelství. Po pár hodinách přilétá z Istanbulu Roman, Silvestr s Petrou přilétají nezávisle na sobě o den dřív. Druhý Dan s Tomášem mají přiletět večer. Jdeme tedy do města shánět dopravu na irácké hranice. Na autobusovém nádraží dohadujeme dodávku a cenu. Turek se stále vykrucuje, ale nakonec jsme si plácli. Nastává ale komplikace, kluci nestihli přestup a oznamují nám, že dorazí až další den. Rušíme tedy domluvenou dodávku a narychlo sháníme v Diyarbakiru ubytování. Není to snadné, ve městě je zrovna prezident Erdogan a všude platí zvýšená bezpečnostní opatření.

Kluci dorazí druhý den ráno a jsou trochu vyčerpáni, protože v Istanbulu museli na výslech kvůli tomu, co v těchto končinách chtějí pohledávat. Vše je ale nakonec v pořádku a našťáště hned jede přímý autobus do Iráku. Hned nasedáme. Na hranicích trávíme asi pět hodin, což není ještě tak zlé, jak se přesvědčíme na cestě zpět. Stojíme venku před



Město Sulaymaniyah

autobusem v nekonečné frontě a pokoujeme. Některý Iráčan se nám pořád snaží vysvětlit, že v Iráku bylo za Saddáma lépe. Když se rohlédnu, všude vidím bezpečnostní kamery, ostatně dráty a obrněná vozidla s kulomety. Socialistické hranice byly oproti tomuto procházkou růžovou zahradou. Fascinuje mě to.

Do Iráku do města Dohuk se dostáváme až v noci. Silvestr je ve spojení se zástupcem zmíněné neziskovky, na kterého jsme dostali kontakt kvůli bezpečnosti. Ví o každém našem kroku. V Dohuku máme zajištěný hotel a ještě v noci domluvenou schůzku ohledně našich plánů. Řešíme podrobnosti ohledně toho, co z našich darů, co jsme s sebou přivezli, ať už dětské oblečení, botky, pastelky či fixy, poputuje do uprchlického tábora nebo školy.

Celá expedice je rozdělena do tří fází. Pomoc škole v Bozanu, což je dlouhodobý plán, dále návštěva uprchlického tábora, kde jsme měli možnost si promluvit s lidmi o jejich životě a třetí pak volné cestování Irákem. Prvních pár dnů jsme tedy strávili mezi městem Dohuk a vesnicí Bozan umístěnou přibližně 25 kilometrů od Mosulu. Cestu jsme spojili s výletem na skalní chrám v Alkoshi, který byl mimochodem ušetřen války o Mosul. Zúčastnili jsme se schůzky s ředitelem školy a zjišťovali, co je vlastně zapotřebí. Do školy v Bozanu chodí jezdské děti ze Sindžáru, který byl zničen a zmasakrován Islámským státem v roce 2014. Škola navíc utrpěla poškození kvůli silnému zemětřesení, viděli jsme silně popraskané zdi. Měli jsme možnost být přítomni při vyučování a zažít nefalšovanou dětskou touhu po základním vzdělání. Přiznám se, že mám v tomto ohledu velice smíšené pocity, když občas slyším některé názory ohledně domácího vyučování. Školní docházka je v Iráku povinná, ale přesto spousta rodičů děti do školy neposílá. Ty tak tráví svůj čas na pastvách a pomáhají rodinám se starat o vlastní přežití, protože čtení a psaní jim základní potraviny neobstará. Opět mnou probíhají smíšené pocity, nicméně z této části expedice máme obecně všichni velmi dobré dojmy. Každý jsme ještě věnovali pět tisíc korun z našich nákladů a za vybranou částku v hodnotě 40 tisíc jsme na místě pořídili barvy, sávo na vyčištění plísni a součástky na nové elektrické rozvody pro elektrický generátor. I když zde funguje státní elektřina, je omezená a ve většině situací si ji musíte zajistit sami. Část našich peněz půjde také na nákup barelů na pitnou vodu pro děti a školní personál.

Největší frustraci jsme zažili asi při druhé části expedice během návštěvy uprchlického tábora Kabartoo, kde jsme s místními strávili několik dní. Beznaděj je zde patrná na každém kroku, žije tu aktuálně přes 20 tisíc vnitřních přesídlenců – lidí, kteří utekli například před řáděním islámského státu. Najdete tu muslimy, křesťany i jezdy, ovšem v rámci tábora jsou separováni, aby nedocházelo ke konfliktům. Velice hořké pro nás bylo poznání, že důvody k nenávisti jsou vlastně velice prosté. Vzájemné obviňování kultur a místo umění odpouštět jen obviňování. Mluvili jsme s lidmi, kteří opustili své domovy těsně před tím, než jejich území zabral ISIS. Někteří členové jejich rodin to bohužel ani nestihli. Ale i zde žijí lidé s chutí pomáhat napříč všem kulturám a všechny strany je plně respektují.

Před příjezdem do tábora jsme nakoupili větší množství potravin a večer v uprchlickém stanu společně vařili večeři a snažili se komunikovat s místními rodinami. Byl to velmi emotivní zážitek. Náš pobyt v táboře se však řídil určitými pravidly, museli jsme plně respektovat nařízení velitele tábora, který za nás plně ručil bezpečnostním složkám. Do určitých částí tábora jsme tak bez doprovodu nesměli, ale taková nařízení jsme rádi i při našich povahách dodržovali.

Po celém Iráku jsou na každém kroku umístěny check-pointy a bezpečnostní kontroly probíhají především při vjezdu a odjezdu z měst a obcí. Občas nás vytáhli z auta a proběhl pohovor typu: „Name?“ – „Robert“, „Father's name?“ – „Robert“. Následoval podezřívavý pohled. „Grand father's name?“ – „Robert“. Pohled se změnil v nepřátelský a ve vzduchu byla cítit houstnoucí atmosféra. „You know yeeees? Don't problem, friend“, a ukázal na samopal u pasu. Odpovídám: „Hmm Čiki Čiki expert“. Rázem se atmosféra uvolnila: „Gooooood“. Když se ptal Dana na jméno maminky, radil jsem mu, ať hlavně neříká Robert... Dan popravdě odpověděl, že Jiřína a dodal směrem k ozbrojenci „a jsem zvědavě, jak to napíšeš“. Ten po nás vztekle hodil naše pasy a jelo se zvesela dál.

Během cesty jsme měli možnost navštívit posvátné místo jezídů Lalish, hovořit s jejich nejvyšším duchovním představitelem a oslavit zde svátek rovnodenosti *nowruz* a začátek nového roku. Vylezli jsme i minovým polem na horu, kde kdysi stálo letní sídlo Saddáma Husajna, na cestě se potkali jen s pár pasáky ovcí a pár vojáky, kteří nám dali

odbornou radu na cestu: „Saddam min min bum bum. Keep left. Right bum bum bum“. Ze sídla už jsou dnes ruiny, o to krásnější se nám zdál rozhled po okolních horách. Viděli jsme i město Sulaymaniyah, kde se tyčila Saddámová tajná věznice a mučirna a navštívili město Halabďa, kde byl 16. března 1988 spáchán chemický útok na převážně Kurdské obyvatelstvo. Samozřejmě jsme nevynechali ani krásné a bohaté město Irbil s nádhernou citadelou a skvostným bazarem. Plánovaný výstup na nejvyšší horu a do jeskyní jsme museli zrušit, protože se k nám dostala informace, že tam probíhají lokální boje, při kterých zahynuli i civilisté. Vylezli jsme tedy místo toho na zničenou hvězdárnu rozstřílenou během irácké války s Íránem.

Pak nastal čas odjezdu a tentokrát jsme na hranicích čekali mnohem déle, došlo i na rozmontování autobusu, hledání pašovaných zbraní a zvláštní péče byla věnována důkladným osobním pohovorům a kontrolám mobilních telefonů i sociálních sítí včetně prohlídky uložených fotografií. Bylo toho tolik ale zároveň tak málo. Máme proto velkou radost, že se na podzim plánuje již druhá benefiční dobročinná cesta do Bozanu, kde se nám podařilo prohloubit vztah s místní školou, a doufáme, že budeme úspěšní při snaze o její celkovou rekonstrukci.

text a foto Robert Bakalář, ÚVO/SAV/OPP



Škola v Bozanu – jezdíští žáci se členy expedičního týmu