

Paralelní provoz v IATCC Praha

Je sobota 16. prosince 2006, sedm hodin ráno. Parkoviště u všech nákupních center v Praze se začínají plnit nedočkavými zákazníky předvánočních nákupů. Na parkovišti v novém středisku IATCC v Jenči, které v sobotu a neděli zpravidla zeje úplnou prázdnotou, je ale zaparkováno také nezvykle hodně aut.

Okna všech částí provozního objektu zářící do setmělého parku, obklopujícího budovu IATCC, dávají již na dálku tušit, že v této části IATCC panuje nezvykle čilý ruch. Po položení mnoha kilometrů kabelů, po měsících instalací systémů a technologií potřebných pro poskytování letových provozních služeb a testování jejich funkčnosti, po hořejším dokončování nezbytné provozní a technické dokumentace začíná první velká zatěžkávací zkouška. Zkouška, jejíž výsledky naznačí, jestli cesta zvolená k zahájení poskytování služeb z IATCC je ta správná a jestli stanovený harmonogram všech činností je reálný a odpovídá možnostem techniky i personálu. Kromě celé řady provozních a technických testů ale také prověří, jak se lidé z provozní divize v novém středisku cítí, jak vnímají prostředí společného pracoviště

i společných relaxačních prostorů. Kdo zná prostředí provozních stanovišť ACC a APP v technickém bloku nebo pracovišť technických sálů RIS a LTS, ví, že přechod do IATCC je pro veškerý personál opravdu velkým a hodně významným krokem.

Proč zrovna paralelní provoz?

Název plně vystihuje souběžný režim pracovišť a stanovišť v IATCC a v technickém bloku. Stejný počet aktivních pracovišť ACC a APP v TB, ze kterých jsou v běžném režimu poskytovány provozní služby, odpovídá stejnému počtu pracovišť v IATCC, na kterých je formou „shadow control“ provoz pouze monitorován. Všechny procesy při zpracování dat letových plánů, procedury radarového předání letů mezi jednotlivými pracovišti a konfigurace řídicích pracovišť ACC i APP – to vše je stejné.

Jedinou výjimkou je radiová komunikace mezi řidičím a posádkou letadla při vlastním řízení, ta probíhá v období paralelního provozu z pracovišť v TB. Ale protože i tenhle krok se musí před „ostrým“ přechodem vyzkoušet, je na samý závěr období paralelního provozu zorganizován časově omezený úsek, kdy si stanoviště v TB a v IATCC obě role navzájem vymění. Tento test je naplánován na noc z úterý 19. 12. na 20. 12. 2006.

Ale nepředbíhejme. Je pořád ještě sobota 16. prosince 2006. Všichni v IATCC berou svoji roli velmi vážně, a tak se již první den plní provozní deníky stanovišť ACC, APP i ITS záznamy o drobných i větších závadách systémů a odchylkách jejich funkčních vlastností od těch, které jsou popsány v provozní dokumentaci. Počty těchto závad odpovídají charakteru provozu a konfiguraci pracovišť, která

je vyšší, než bylo možno v rámci přechodového výcviku dosud testovat. Všechny závady jsou již od zahájení paralelního provozu běžným a standardním způsobem koordinovány mezi vedoucími směny ACC a APP a personálem sálu technické supervize ITS, který rovněž poprvé pracuje v režimu H24. Administrátoři jednotlivých systémů tak získávají cenné informace a podněty pro finální nastavení systémů před přechodem k jejich provoznímu nasazení. Členové přechodového týmu, který vrcholně odpovídá za všechny aktivity spojené s přechodem do IATCC, zase sbírají informace a podněty pro přesné určení rozsahu a sledu činností před dnem D, od kterého již bude letový provoz trvale řízen pouze z nového střediska. Všechny ty cenné informace jsou ale vyváženy únavou a kruhy pod (pokračování na str. 2) ➔



Paralelní provoz v IATCC Praha

→ (dokončení ze str. 1)

očima všech, kteří se na těchto činnostech podílejí.

To, že zbývá přibližně týden do Štědrého dne, nám všem připomíná pouze rozsvícený vánoční strom ve vestibulu střediska...

První letové povolení z IATCC

Paralelní provoz úspěšně probíhá, termín zahájení zkušebního přechodu se ale strašně rychle blíží. Přechodový tým již jedná i několikrát denně, je připravován podrobný harmonogram činností, které budou předcházet okamžiku, kdy bude vydáno první letové povolení z pracoviště v IATCC. Těch věcí, které se musí udělat před tím osudovým sešlápnutím nožního spínače klíčování kmitočtu na radarové konzole, je strašlivě moc. Je nutné je všechny pojmenovat, dát jim správné pořadí a správně je načasovat. Nic nesmí chybět, vše musí navíc proběhnout v předem určeném čase. Každý provedený krok musí být potvrzen příslušnými partnery na stanovištích v ČR i v sousedních státech.

I ta nejmenší chyba by v lepším případě měla za důsledek zastavení všech činností zkušebního přechodu a zmaření práce velkého množství lidí.

Nestalo se tak. Každá z 32 položek hlavních činností před zahájením provozu v IATCC byla zaškrtnuta jako úspěšná. Přesně ve 22.00 UTC (23.00 místního času) tak na ACC Praha vydává Kristina Tichovská historicky prvé letové povolení pro letadlo LOT 374, jen o čtyři minuty později Vlasta Volena z APP vydává prvé povolení pro DLH 7JF. Posádky obou letadel netuší, co všechno právě tomu jejich povolení předcházelo.

Zkušební provoz z pracovišť v IATCC byl ukončen v 04.00 UTC. Před předáním provozu zpět stanovištím v TB proběhla podobná procedura postupných kroků, jako před jeho zahájením.

Únava a obrovská úleva. Těžko posoudit, co je větší.

V polovině ledna 2007 si to ale zopakujeme, byl to přece jen první krok.

JAROSLAV VLASÁK
NŘDPRO

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Od letošního lednového čísla zavádíme novou rubriku, ve které budeme připomínat pracovní výročí zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p. Ve spolupráci s personální divizí budeme každý měsíc zveřejňovat seznam jubilantů.

Dnes redakce blahopřeje následujícím pracovníkům:

Miloš Vanický, administrátor ATS II, středisko NAVCOM **45 let**

Miloslav Vavřina, administrátor ATS I, ekonomicko správní referát ATMS **25 let**

Miroslav Malý, technický dohled II, středisko NAVCOM **25 let**

Petr Synáček, vedoucí řlp, oddělení LPS Karlovy Vary **20 let**

Zuzana Schierová, vedoucí ekonom OÚ, ekonomicko správní referát DPRO **15 let**
Milan Šebesta, technik I, ekonomicko správní referát, SLNS Brno **15 let**
Ing. Michal Brabec, vedoucí řlp, oddělení LPS Karlovy Vary **15 let**



Santa Claus neminul ani nové pracoviště ŘLP ČR a všem hodným zaměstnancům popřál šťastné a veselé Vánoce. (mís)

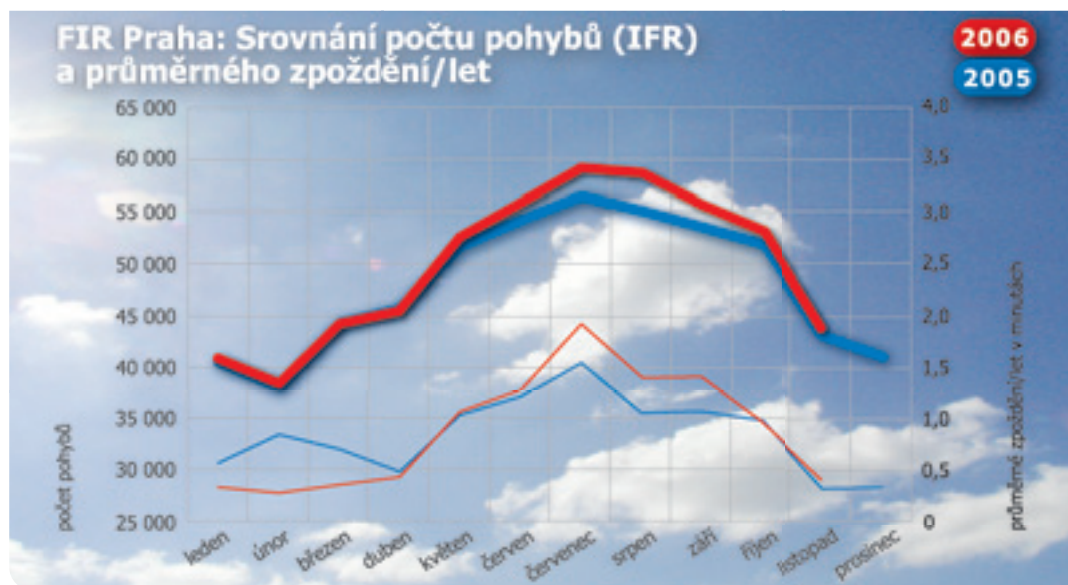
Aktuálně

V pátek 5. ledna se letadlo Českých aerolinií vypravilo do Ohňové země. Přistálo téměř až u legendárního mysu Horn na letišti Punta Arenas. Charterový let ČSA přepravil německé turisty na expedici do Antarktidy. Letiště Punta Arenas je jedním z nejvzdálenějších cílů, kam se v dosavadní historii letadla ČSA dostala.

Z tiskové zprávy ČSA, a. s.

Nepřehlédněte

Od 1. ledna 2007 vstupuje v platnost nová adresa našeho podniku. Veškerá korespondence musí být směřována na **Řízení letového provozu, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč.** (red)



Počet pohybů na letišti Praha LISTOPAD 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
12 312	12 925
nejvyšší počet/den (3. 11.)	
479	494
nejvyšší počet/hod. (24. 11.)	
45	48

Počet pohybů ve FIR Praha LISTOPAD 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
43 059	43 431
nejvyšší počet/den (4. 11.)	
1 594	1 643
nejvyšší počet/hod. (4. 11.)	
120	118

Statistika provozu

listopad 2005/2006

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
listopad	43 059	43 431	+ 0.86	0.30	0.39

Počet pohybů v evropském regionu			
	2005	2006	v %
listopad	729 566	756 321	+ 3,7

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
listopad	12 312	12 925	+ 5,0	1 144	1 639	+ 43,3	1 241	1 192	- 3,9	283	358	+ 26,5

Karlovy Vary

2005 2006 v %

listopad 283 358 + 26,5

Sponzorské aktivity ŘLP ČR, s. p., v roce 2006

V souladu s principy společenské odpovědnosti firmy buduje ŘLP ČR, s. p., dlouhodobé partnerské vztahy s vybranými charitativními, humanitárními a zdravotnickými organizacemi. Svými příspěvky podporuje také českou kulturu, školství, sport a širokou leteckou obec.

Sponzorská politika podniku je primárně zaměřena na podporu těch, kteří naši pomoc potřebují, a to jak v rámci projektů celonárodních, tak i regionálních, tzn. že se též podílíme na podpoře nejbližšího okolí, kterého se činnost podniku dotýká.

Celková částka věnovaná na sponzorské aktivity, které byly schváleny Dozorčí radou ŘLP ČR, s. p., pro rok 2006, činila celkem 1 650 000 Kč, což je o 510 tis. Kč více než v loňském roce. Tato částka byla rozdělena mezi 11 subjektů. V oblasti charitativní, humanitární a sociální jsme částkou 100 000 Kč podpořili projekt Nadace Charty 77 Sport bez bariér, občanské sdružení „Přátelství“, které podporuje zdravotní či mentálně postižené, a Lomnickou společnost přátel dětí zdravotně postižených, Společnost DUHA, nadace pro děti postižené mozkovou obrnou, obdržela 150 000 Kč.

V oblasti školství, vědy a péče o mládež podnik podpořil Jedličkův ústav a školy pro tělesně postižené hl. m. Prahy, který je jedním ze stálých subjektů sponzorin- gové databáze ŘLP ČR, s. p., a občanské sdružení Darwiniana, Společnost pěstite- lů masožravých rostlin a jiných botani- ckých kuriozit.



Prostřednictvím sponzorského programu podnik podporuje také činnost subjektů v oblasti kulturní, jejichž projekty jsou doporučeny Ministerstvem kultury České republiky. V tomto roce se jednalo zejména o finanční podporu vydání kompletu nahrávky „Prsten Nibelungů“ od Richarda Wagnera, který připravuje Národní divadlo, a premiérové uvedení divadelní inscenace „Poslední doutník“ v Divadle na Fidlovačce.

Rozdávali jsme také věcné dary – v roce 2006 byla průběžně obměňována výpočetní technika v ŘLP ČR, s. p., a 15 kusů vyřazených PC včetně monitorů dostaly následující subjekty: SK Čechie Smíchov, Obchodní akademie dr. Edvarda Beneše ve Slaném, Český svaz hemofiliků, ZENIT – sdružení pro rozvoj SOŠ a SOU Odolna- na Voda, o. p. s., a Mateřská škola Údlice.

Finanční i věcné dary ŘLP ČR, s. p., mají významný vliv na činnost a kvalitu služeb všech obdarovaných subjektů, které si také přistupu našeho podniku v této oblasti velice váží.

LUDMILA HAVRÁNKOVÁ, OK

Repro z publikace *Dům, ve kterém bydlí slunce*

Objektiv



Letecká škola v prosinci. Krátce po vánočním setkání zaměstnanců a rodinných příslušníků ŘLP ČR, s. p., v novém středisku IATTC Jeneč se konal již čtvrtý ročník vánoční soutěže v bowlingu pořádaný zaměstnanci Letecké školy. Letos se závodníci sešli v Bowling centru Metropole Zlín. Lektori a instruktoři nejen vlastní, ale i zahraniční soutěžili ve smíšených čtyřčlenných družstvech s žáky základního kurzu ATC 2006. Usilovné klání o čokoládového Mikuláše celkem na sedmi drahách trvalo přes dvě hodiny. Na snímku reprezentant instruktorů Bohumil Sedláček v závěrečném kole.

Text a foto: **JÍŘÍ LÁNĚ, LŠ**



V předvánočním čase na konci loňského roku uspořádal **Komorní soubor Řízení letového provozu** sérii adventních koncertů v Rudné u Prahy (v domově důchodců), Kladně (ve sboru Českobratrské církve evangelické) a v sokolovně ve Středoklukách. V Praze v Českobratrském evangelickém sboru u sv. Klimenta na Novém Městě pak 28. prosince vánoční koncert.

Na programu všech vystoupení Komorního souboru byly vánoční písně, vánoční mše Jakuba Jana Ryby i tradiční české kolydy.

(red)

Oznámení



Dne 14. prosince 2006 zemřela bývalá komisařka pro dopravu EU paní **Loyla de Palacio**. Její odchod je pro letectví velkou ztrátou, protože byla významnou průkopnicí a propagátorkou projektu Single European Sky. (red)

Fotografie (nejen) z dovolené

Vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) se na podzim pravidelně vrací do zimovišť. Malé hejno těchto ptáků právě opustilo „své dráty“ a vydalo se na cestu do Afriky. Situaci zachytila dopisovatelka Stripu **Iva Mináriková** při cestování po Švýcarsku.

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu. (red)



Vážení přátelé,

i letos vyhlášíme **Vánoční charitativní sbírku**. Stejně jako vloni bude trvat delší dobu. Předpokládáme, že bude uzavřena do konce února 2007. O jejím ukončení se včas dozvíte stejně jako o výši vybrané částky. Ke konci sbírky zveřejníme na podnikovém intranetu návrhy, kam bychom peníze mohli poslat, a po ukončení hlasování zveřejníme „výherce“ a peníze prostřednictvím nadace Divoké husy odešleme.

Pokud budete mít zájem se připojit, redakce Stripu vám zašle formulář „Žádost o provedení humanitární srážky“ a „Postup pro provedení srážky ze mzdy“.

Znovu zdůrazňujeme, že vybrané peníze zůstávají na účtu nadace Divoké husy s naším variabilním symbolem do té doby, než prostřednictvím podnikového intranetu vybereme, kam poputují dále. Tímto způsobem kontrolujeme, jak bude s penězi naloženo.

Věříme, že i letos se k nám připojíte a prospějete tak dobré věci.

Předem vám všem děkujeme a přejeme do nového roku hodně zdraví, pohody a úspěchů.

EVA PELIKÁNOVÁ, NOTOF
ZDENĚK MICKA, RIS

Priority pro nastávající ro

Na konci minulého roku jsme členům vedení podniku položili stejnou otázku: Co z pohledu vámi řízeného úseku považujete za prioritní pro rok 2007?



IVAN HUBERT

Klíčovým datem roku 2007 je 18. únor, kdy bude zahájeno poskytování letových provozních služeb ze střediska IATCC. Veškeré činnosti před tímto termínem budou orientovány zejména na bezpečný přechod provozních složek. IATCC se tak stane jedním z významných středisek středoevropského prostoru, a to i s ohledem na novou koncepci využití existujících a plánovaných středisek v rámci distribuovaného modelu CEATS. Na jeho efektivní přípravu a realizaci bude v roce 2007 zaměřena naše pozornost. Stabilizace poskytování služeb z IATCC pak dále umožní orientovat se na aktualizaci naší účasti v dalších klíčových mezinárodních aktivitách, jako jsou tvorba legislativy SES, programy Eurocontrol, SESAR nebo CANSO.

Kromě mezinárodních aktivit, které mají zejména střednědobý a dlouhodobý charakter a které jsou zaměřeny na harmonizaci poskytování služeb, bude cílem roku 2007 optimalizace interních procesů, definování klíčových ukazatelů výkonnosti a s nimi související případné úpravy organizačního uspořádání.



JAN ŠTINDL

Bude to divize provozní, která úspěšným převzetím a zprovozněním nového střediska korunuje téměř pětileté úsilí celého projektového týmu a všech, kteří se na výstavbě nového střediska a přípravě systémů ATM podíleli. Vlastnímu provoznímu přechodu předcházely tři zkušební přechody, z nichž jeden již úspěšně proběhl. Do onoho dne D nás však čeká ještě mnoho práce a především naši specialisté technických systémů jsou ve zdlouhavém nekonečném kole výcviku a přezkoušení tak, aby zvládli údržbu nových systémů na obvyklé vysoké úrovni.

Zprovozněním nového střediska však rok 2007 vlastně teprve začíná. Úspěšný přechod do nového střediska je nutným před-

pokladem aplikace nově připravené čtyřvrstvé sektorizace s až osmi aktivními sektory na ACC Praha. Takové uspořádání výrazně zvýší kapacitu a propustnost českého vzdušného prostoru a spolu s nově vyvíjenými oblastními řídicími letového provozu by mělo být řešením dlouhodobého nedostatku kapacity v horním vzdušném prostoru. Jedním z cílů vedení ACC pro letošní rok je také najít vhodné řešení pro navýšení počtu sektorů ve spodním vzdušném prostoru. Analýza a simulace možných řešení probíhá paralelně s přípravou provozního přechodu do IATCC.

SPLS Praha bude i v letošním roce těžit ze změn zavedených v průběhu loňského roku, jejichž aplikace znamenala významné snížení zpoždění na letišti Praha. Není to však důvod ke složení rukou do klína. Ihned po zprovoznění APP v novém středisku bude zahájena poměrně rozsáhlá rekonstrukce pražské věže. Dojde ke kompletní výměně stolů za stoly nové konstrukce a nově bude provedena zástavba všech systémů. Zajištění nepřetržitého provozu TWR během rekonstrukce tak důkladně prověří spolupráci mezi dodavatelskou firmou, technickými specialisty a řídicími letového provozu.

Společnou dlouhodobou prioritou DPRO bude účast na rozvíjejícím se projektu kompletní restrukturalizace spodní části vzdušného prostoru FIR LKAA a prostoru TMA Praha. Cílem je optimalizace horizontálních i vertikálních hranic vzdušných prostorů, polohy vstupních bodů a průběhu přiletových a odletových tratí s ohledem na trvalý růst objemu letového provozu i připravovanou výstavbu paralelní dráhy na letišti Praha Ruzyně.



PETR FAULSTICH

Již 5 let DPLR, kromě každodenních aktivit spojených se zajištěním chodu stanovišť ATS, intenzivně pracuje na projektu IATCC. Příští rok bude rokem završení úsilí celé divize. Ačkoli samotný provozní přechod do IATCC je již v režii DPRO, bude naší prioritou podpora provozního přechodu, a to hlavně v části systémové podpory.

Protože posláním DPLR je příprava budoucnosti poskytování LPS a tam, kde DPRO začíná, DPLR končí, je před námi nelehký úkol, který má dnes již váhu priority, a to vypracování studie ATM systé-

mů pro rok 2012 +, včetně zahájení kroků k jejímu naplnění. Ačkoli je toto datum pro mnohé zaměstnance ŘLP ČR, s. p., kalendářně velmi vzdálené, z hlediska realizace systémového zabezpečení je rok 2012 již za dveřmi.

Nárůst provozu a soustavně se zvyšující požadavky na lidské zdroje patří k důvodům neustálé se zvyšující poptávky po nových řídicích letového provozu. K zabezpečení takového požadavku je nezbytná kvalitní a kapacitou odpovídající simulační technologie. Proto další prioritou DPLR v roce 2007 je realizace simulátoru TWR a upgrade stávajícího simulátoru v TB pro potřeby pražských stanovišť a LŠ pro výcvik řídicích letového provozu pro ACC a APP/TWR Praha.

Zaměstnanci DPLR jsou nedílnou součástí týmů, řešících nárůst kapacit pražských stanovišť, proto budeme aktivně spolupracovat s DPRO na čtyřvrstvé sektorizaci a restrukturalizaci spodního vzdušného prostoru.

V neposlední řadě je naší prioritou usměrňovat a realizovat kroky civilně vojenské integrace ke smysluplnému a funkčnímu dosažení cílového stavu.

Neustálé zlepšování efektivity a funkčnosti systému kvality ISO 9001:2000 je prioritou pro oddělení OBK, jehož činnost prolíná do všech útvarů podniku, které prošly procesem certifikace a musí certifikát pravidelně obhajovat.



JITKA KOCOURKOVÁ

Divize personální je z podstaty své činnosti organizačně zařazena mezi podpůrné a administrativní útvary podniku.

To tedy znamená, že činnost všech mých kolegů je v rozhodující míře službou pro všechny vedoucí zaměstnance podniku, ale samozřejmě také pro všechny řadové zaměstnance. Celá léta, a rok 2007 nebude výjimkou, se snažíme poskytovat tyto služby v té nejvyšší kvalitě. Ovšem stále je co zlepšovat. O tom se znovu a znovu přesvědčujeme, když se podílíme na tvorbě různých koncepčních či organizačních dokumentů celopodnikového významu, když poskytujeme poradenskou službu jak vedoucím, tak řadovým zaměstnancům podniku, když aplikujeme právní normy evropského či republikového významu na pracovněprávní vztahy a pracovní podmínky zaměstnanců našeho podniku, když se snažíme realizovat představy vedoucích zaměstnanců v oblasti personálního řízení a pomáhat jim tak v jejich roli

nositelů personální práce při vedení lidí. Celý rozsah naší činnosti je obsahem personální strategie ŘLP ČR, s. p., která je veřejně dostupným dokumentem zveřejněným na Intranetu.

Rok 2007 bude pro nás především práce s novým zákoníkem práce a řadou dalších norem na něj navazujících, které musíme postupně promítnout do všech oblastí života našeho podniku. Budeme organizovat velice náročný proces výběru uchazečů pro práci řídicích letového provozu, ale i dalších, především provozních profesí, budeme rozvíjet širokou oblast vzdělávání zaměstnanců všech oborů, naplňovat sociální politiku podniku, pomáhat s adaptací provozních zaměstnanců, kteří přejdou do IATCC. A v neposlední řadě se budeme snažit o vytváření, rozvíjení a udržení zdravých, korektních a harmonických pracovních vztahů v souladu s dobrými mravy a přispívat tak k udržení pozitivního podnikového klimatu tak nesmírně důležitého pro dobré fungování celého našeho podniku.



LUBOŠ HLINOŠSKÝ

Pro divizi finanční bude v roce 2007 prioritní cenová politika, zejména v návaznosti na nařízení Evropské komise č. 1794/2006, které vstoupilo v platnost v loňském roce. Zásadní změnou, kterou toto nařízení přináší, je nahrazení dosavadní výkonné jednotky přibližovací a letištní služby řízení letů (tuny MTOW) novou jednotkou, takzvaným váhovým faktorem. Aplikace této části nařízení je ve všech státech EU povinná nejpozději do roku 2010. Její konkrétní naplnění konzultujeme s MD a ČSA. Předpokládáme, že v době, kdy vyjde tento časopis, bude k dispozici i konečná verze srovnávací studie, která vymezí rámec pro rozsah připravovaných změn.

Další prioritou pro rok 2007 je naplnění usnesení vlády č. 1404 z 2. 11. 2005. Podle tohoto usnesení nám bude státní rozpočet kompenzovat náklady na lety, které z rozhodnutí státu nepodléhají zpoplatnění. S jeho aplikací se počítá od roku 2008, ale již v tomto roce musí být vytvořeny zdroje v příslušných kapitolách státního rozpočtu.

Třetí prioritou, která se týká z největší části divize finanční, je příprava rozpočtu podniku a obhájení cen za traťové i letištní služby. Cílem je, aby naši zákazníci byli spokojeni nejen s kvalitou naší poskytovaných služeb, ale i s cenami, které za ně zaplatí.

k 2007 VI. ročník amatérské fotosoutěže



RADKA BLAHÁKOVÁ

Prioritou LŠ je v roce 2007 uspokojení požadavků na provedení kurzů a školení ostatních ZOÚ. V souladu se vzrůstajícími nároky prostředí ATM je důraz kladen především na zajištění kvalitní a efektivní výuky pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p.

I v letošním roce je primárním úkolem LŠ úspěšné provedení základního výcviku ATC 2007, který bude zahájen v březnu tohoto roku, jakož i úspěšné dokončení stávajícího kursu základního výcviku. Nemalým úkolem je dokončení a implementace testu EL PAC pro zjištění znalostí angličtiny řídících letového provozu podle požadavků ICAO a provedení efektivní přípravy řídících na jeho absolvování. Dalšími závažnými úkoly jsou pro tento rok úspěšné absolvování kontrolního auditu DNV a schválení výcvikového plánu LŠ Úřadem pro civilní letectví.

A na závěr – zvyšování efektivity organizace práce, zlepšování mezilidských vztahů, pracovního a výukového prostředí přetrvávají pro zaměstnance LŠ jako prioritní úkoly i v letošním roce.



JAROSLAV OLEKSA

Na danou otázku bych v jakémkoliv jiném roce odpověděl z partikulárního hlediska Centra logistiky, jak je požadováno. Rok 2007 je ale rokem výjimečným v celé historii podniku v tom, že připravovaný přechod je spojen i s přemístěním DPRO do IATCC, a poprvé tak bude podnik situován v jednom areálu (kromě TWR a LŠ).

Z uvedeného důvodu tedy na danou otázku neexistuje jiná odpověď, než že i pro CL je prioritou v roce 2007 zajištění součinnosti při přechodu na všech úrovních řízení a následná stabilizace všech činností souvisejících s bezproblémovým provozem systémů v kompetenci CL.

Všichni zaměstnanci CL si uvědomují důležitost současné situace o to více, že zatím se stejnými personálními zdroji musí zajistit provoz nového areálu, který svým rozsahem je minimálně takový jako stávající objekty.

(mis)

Redakce měsíčníku Strip vyhlašuje pro letošní rok VI. ročník amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p., „3L“. Doručené fotografie posoudí odborná porota, která následně vyhlásí vítěze v jednotlivých kategoriích.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky formátu od 18 x 24 do 20 x 30 cm na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon, datum pořízení, číslo snímku a jeho název
- Diapozitivy (kinofilm a větší) v „košílce“ bez krycích skel nebo fólií. Na košíčku uveďte veškeré údaje (viz výše)

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- za 1., 2., a 3. místo a zvláštní cenu poroty obdrží věcné ocenění
- souhlasí s eventuelním zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu a s umístěním díla na panelech pu-



tovní výstavy v prostorách podniku a terminálech regionálních letišť

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví ředitele kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Ivana Huberta, profesionálních fotografů Jiřího Pekárka, Václava Jukla a Libora Hajskeho a dále Edity Pacovské, Richarda Klímy a Michaela Sedláčka

Ocenění

- 1. cena (za téma „3L“) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- Zvláštní cena poroty – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- 1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- 2. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- 3. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

Uzávěrka soutěže je v pátek 30. března 2007.

REDAKCE, foto: mis

Nejvýznamnější události roku 2006

Leden

Konference Eurotraffic 2006 na letišti Praha za účasti zástupců ŘLP ČR, s. p.

Na letišti Praha byl slavnostně otevřen nový terminál Sever 2

Únor

Vydány „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2006“

Účast LŠ ŘLP ČR, s. p., na výstavě ATC Maastricht 2006

Březen

Letiště Karlovy Vary uzavřeno vzhledem k rekonstrukci RWY

Duben

Zahájení kurzu ATC 2006 pro 17 řlp – žáků

Společnosti DNV provedla úspěšný recertifikační audit DPRO, LIS a LŠ

Projekt IATCC Praha získal ocenění „Nejlepší investice roku“

Květen

Zahájení letní letové sezóny 2006

10. výroční zasedání CANSO AGM 2006 Praha

Letiště Karlovy Vary zahájilo po ukončení rekonstrukce provoz

Červen

27. 6. 2006 provozní rekord na APP/TWR Praha – 627 pohybů

Červenec

Nejsilnější provoz ve FIR Praha za jeden měsíc (63 399 pohybů)

Srpen

Odstoupení Rakouska z projektu One ATM System

Září

14. 9. 2006 provozní rekord na ACC Praha – 2215 pohybů

Zavedení modifikace stávajícího modelu stanovování přibližovacích a letištních poplatků

Návštěva nového ministra dopravy ČR na APP/TWR a ACC Praha

Otevřen nový terminál na letišti Brno

Říjen

Ukončení letní letové sezóny 2006 (celkem 357 176 pohybů ve FIR Praha)

Pravidelné jednání zástupců leteckých společností a ŘLP ČR, s. p.

Listopad

Konference o provozním přechodu pořádaná EUROCONTROL v IATCC Praha

Prosinec

Zveřejněny ceny za služby poskytované ŘLP ČR, s. p., na rok 2007

Tradiční vánoční setkání zaměstnanců – IATCC Praha 2006

Úspěšně proběhl paralelní provoz z IATCC Praha a Technického bloku

Úspěšně zakončení certifikace ŘLP ČR, s. p., v souladu s legislativou Single European Sky

(rkl)

Co se dělo na letištích v roce 2006?

Zdá se, že letecká doprava v regionech nabírá dech. Není dne, abychom nečetli o plánech dalších měst na vybudování letišť s mezinárodním statutem. Podívejme se ve zkratce na dění na letištích, kde letecký provoz řídíme. Tak to viděli tamní manažeři.

Nejvýznamnější událost v Brně

Určitě je to vybudování moderního letištního terminálu v Brně-Tuřanech a také skutečnost, že se podařilo rozvíjet osobní leteckou dopravu na tomto letišti. To považujeme za největší úspěch. Také z hlediska dalšího rozvoje kraje to mělo zásadní význam. Osobní letecká doprava se také podílela na nárůstu turistického ruchu, který se zvedl natolik, že se jihozápadní kraj dostal na druhé místo za Prahu. Kdybychom neuvedli k 18. 9. 2006 nový terminál do provozu, nemohlo by se brněnské letiště zařadit mezi mezinárodní letiště Evropské unie. Cenné rovněž je, že mnohokrát znásobilo nákladní dopravu. O tom se běžně neví, ale letiště to umožňuje hospodaření v kladných číslech. Fungující a prosperující letiště – to byla ostatně i podmínka mnoha investorů, například japonských, bez níž by na jižní Moravu nepřišli. Moderní letištní terminál doplnil již dříve postavenou moderní budovu RLP ČR, s. p., a společně s její řídicí věží tvoří dominantní body Letiště Brno.

JIŘÍ FILIP, předseda představenstva Letiště Brno, a. s., **JAROSLAV HRDLÍČKA**, vedoucí SLNS

Ostrava-Mošnov = Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Významnými událostmi roku 2006 pro letiště Ostrava bylo kromě obnovy denního dráhového značení zakoupení a předání rychlého zásahového vozidla Rosenbauer Hasičskému záchrannému sboru Letiště Ostrava. Vozidlo za 14 mil. Kč předal 1. 8. 2006 hejtman MS kraje ing. Evžen Tošenovský.

Nejvýznamnější událostí roku však bylo dokončení výstavby nové odbavovací haly, která nabízí cestujícím větší pohodlí, odpovídá velmi přísným technologickým i bezpečnostním standardům a splní i podmínky vstupu do schengenského prostoru.

Odbavovací hala ocelové konstrukce, obdélníkového půdorysu, s velkorysým vnitřním prostorem a velkým prosklením stěn zvýší několikanásobně kapacitu odbavovacího procesu, a to až na 500 osob za hodinu. K tomuto účelu slouží až 13 odbavovacích přepážek. Počet přepravovaných cestujících se tak může zvýšit až na 1,5 mil. ročně. Dosažení tohoto počtu cestujících se očekává v roce 2015. Na halu navazují prostory služeb, provozní místnosti a toalety, jednopodlažním koridorem je spojena se stávající odbavovací halou. Celkové řešení umožní v budoucnu další rozvoj terminálu. Výstavba haly i s vybavením stála 320 mil. Kč.

Nová hala byla slavnostně otevřena 13. prosince 2006 hejtmánem MS ing. E. Tošenovským, generálním ředitelem Letiště Ostrava, a. s., ing. L. Vavrošem a zástupcem generálního dodavatele stavby stavební firmy TCHAS. Při příležitosti otevření nové haly letiště zároveň přijalo jméno Leoše Janáčka. Provozovatel letiště doufá, že takto lépe ostravské letiště zviditelní ve světě.

Za RLP ČR, s. p., se slavnostního aktu zúčastnili ŘDPLR a VSLNS Ostrava.

V současné době probíhá zkušební provoz nové haly, plný provoz by měl začít během ledna 2007.

Text a foto: **RADOVAN KUBÍČ**, vedoucí SLNS



Úpravy v Karlových Varech

Provozovatel letiště rekonstruoval stavební stav RWY29/11 a upravil výškové poměry prahu 29. Tím se výrazně zlepšily fyzikální vlastnosti dráhy a připravily se podmínky pro budoucí rozšíření. V srpnu až září vybudoval náš podnik zařízení GP (Glide Path – sestupový maják), a tím dokončil systém ILS (Instrument Landing System), což velmi významně přispělo k navigačnímu vybavení letiště a dramaticky snížilo minima na přiblížení a přistání. V uplynulém roce byly také přestavěny místnosti simulátoru AVION včetně klimatizace, vybudovány šatny pro řidiče, vybudována Contingency TWR ve vlastní budově vysílacího střediska, a tím odstraněna závislost na Aeroklubu KV. Došlo i ke stabilizaci personálního obsazení LPS a získání potřebných kvalifikací, začala generační výměna na oddělení zabezpečovací letecké techniky (ZLT).

V roce 2007 provozovatel letiště plánuje zahájení výstavby nové odbavovací haly.

ROSTISLAV BRODA, vedoucí SLNS

Projekt výs

Výcvik vojenských i civilních dopravních pilotů se bez kvalitního letového simulátoru již řadu let neobejde. Díky věrné simulaci všech letových fází od pojištění letadla ze stojanky až po přistání za zhoršených meteorologických podmínek, získá pilot potřebné profesní návyky na daném typu letadla ještě dřív, než poprvé usedne do jeho kabiny. Stejně je tomu s radarovými řídicími. Kvalitní radarový simulátor je téměř do všech detailů totožný s radarovým pracovištěm, ze kterého se běžně poskytují radarové služby. Instruktorem s několika pseudopiloty tak během hodinového cvičení dokáže žákovi nasimulovat provoz, který svojí intenzitou a složitostí překračuje to, s čím se za radarem běžně setkává. Pouze díky radarovému simulátoru se procvičují potřebné návyky řídicích k řešení nouzových situací a postupy pro jejich úspěšné zvládnutí. Protože v běžné praxi se radarový řidič s případem nouzového klesání při ztrátě přetlaku kabiny, případně s požárem motoru nesetká vůbec, nebo maximálně jedenkrát za několik let, umožňuje právě simulátor nacvičovat postupy k úspěšnému zvládnutí nouzových situací. Radarový simulátor je dnes již nedílnou součástí každého radarového pracoviště RLP ČR, s. p. Kromě již zmíněného běžného výcviku personálu stanoviště a řešení nouzových situací se začíná radarový simulátor prosazovat i při konstrukci a ověřování nových tratí letových provozních služeb, ověřování nových provozních postupů nebo stanovení optimálních hranic vzdušných prostorů.

Činností, kam teprve simulační technika proniká, je letištní řízení letového provozu.

Seriál pohled

13

(pokračování z minulého čísla)

Od června 1922 probíhala jednání s britskou společností Instone Air line, zastupovanou plk. Alfredem Steadem, o zřízení linky Londýn – Brusel – Kolín nad Rýnem – Praha s tím, že během lázeňské sezony by letadla společnosti přistávala na vojenském letišti v Chebu; odtud by se cestující mohli snadno dostat do západočeských lázní. V červenci sdělilo Ministerstvo veřejných prací, že je ochotno provoz linky mezi Londýnem a Prahou subvencovat jen za předpokladu, že subvence poskytnou i další státy, přes jejichž území by byla linka vedena. Ministerstvo národní obrany projevilo ochotu dát k dispozici letiště Cheb, nikoli však prostor v hangárech, neboť ten sotva postačoval pro tamní vojenský provoz. V říjnu měl Prahu navštívit britský ministr letectví. Provoz na lince měla zajišťovat letadla De Havilland DH 34, DH 18, desetimístné letouny Bristol či Vickers Vulcan.

Do jednání o lince Londýn – Praha vstoupilo i Ministerstvo zahraničí, které se zájmem myšlenku na zavedení této trati sledovalo. Dne 14. října pak do Prahy přiletěl gen. Brancker a plk. Stead, během cesty však měli nouzové přistání v Chebu. Následujícího dne jednali na Ministerstvu národní obrany. Společnost Instone projevila zájem vytvořit v Praze letecké středisko a svou linku chtěla protáhnout přes Bratislavu do Cařihradu s pozdějším prodloužením až do Indie. K získání koncese však byl nutný souhlas československé vlády také s ohledem na platnou československo-francouzskou leteckou konvenci, podle níž koncesi na spoj z Prahy

tavby simulátoru TWR

Simulátory TWR jsou využívány již řadu let, jejich kvalita však v minulosti zdaleka neodpovídala požadavkům provozních složek na věrnost zobrazení modelu letiště ani na realitu pohybu letadel při přiblížení na přistání a po vzletu. Teprve rychlý rozvoj výpočetní techniky a kvalitních velkoplošných monitorů umožňuje TWR simulátorům dohnat kvalitativní handicap, který v porovnání s letovými a radarovými simulátory v minulých letech měly.

Na letišti v Praze Ruzyni se v posledních několika letech objem letového provozu zdvojnásobil. V letním ob-

dobí na letišti přistává a startuje přes 600 letadel za jediný den. Provoz ve špičkových hodinách značně překračuje deklarovanou kapacitu letiště, která je omezena konfigurací dráhového systému. Provádět výcvik nových řídicích přímo na řídicím pracovišti TWR v provozu s podobnou intenzitou nejde. Je to úplně stejné, jako kdyby si učitel autoškoly k první hodině s žákem za volantem vybral letenskou křižovatku v pět hodin odpoledne...

Simulátor se postupně stává i pro tento druh činnosti naprostou nutností. Právě proto byla počátkem pro-

since 2006 realizace tohoto zařízení zahrnuta do plánu investic ŘLP ČR, s. p., na nejbližší období. Zahájení projektu na výstavbu letištního 3D simulátoru je netrpělivě očekáváno nejen řídicími letového provozu v Praze, kteří musí výcvik absolvovat na simulátoru letecké akademie DFS v německém Langenu (viz foto), ale i na letištích v Ostravě, Brně i Karlových Varech, kde se výcvik na TWR simulátoru neprovádí vůbec.

Letiště Praha-Ruzyně čeká v nejbližších letech i zcela zásadní změna, kterou bude výstavba nové vzletové a přistávací dráhy 06R/24L. Z hlediska řízení letového provozu na letišti Ruzyně to bude významný mezník, který ovlivní celou technologii práce na TWR i součinnost mezi TWR a ostatními subjekty zajišťujícími provoz na letišti. Tato zásadní změna provozních postupů se bez důkladného ověření funkčnosti a efektivity pomocí simulátoru neobejde. Personál TWR Praha bude muset rovněž před uvedením nové dráhy do provozu absolvovat náročný praktický výcvik, který bude prvním předpokladem pro úspěšné zvládnutí nárůstu objemu letového provozu, k němuž v důsledku výstavby nové dráhy na letišti v Praze Ruzyni dojde.

Simulátor TWR bude využíván ke všem stupňům výcviku, počínaje základním výcvikem v Letecké škole a konče udržovacím výcvikem všech řídicích s kvalifikací ADI pro letištní řízení. Tento typ zařízení u ŘLP ČR, s. p., v posledních letech ztlačil chyběl, a tak zahájení projektu na jeho realizaci je dobrým signálem pro všechna stanoviště TWR, kde ŘLP ČR, s. p., poskytuje služby.

Je ale zejména dobrým signálem i uživatelům našich služeb, protože kvalitní simulátor je i zárukou kvalitních služeb.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Foto: **VLASTIMIL VOLENA, APP Praha**



ů do historie řízení letového provozu

do Cařihradu, byť po jiné trati – přes Vídeň – již obdržela Francouzsko-rumunská vzduchopletavská společnost.

V listopadu 1922 vyjádřilo československé Ministerstvo zahraničí souhlas s projektem spojení Londýn – Praha včetně československé kapitálové účasti. Ministerstvo národní obrany si však kladlo podmínku, že společnost nebude zaměstnávat občany Německa. Smlouvy o přeletu území Německa a Maďarska si vzala na starost britská vláda. Před zahájením provozu linky měla být uzavřena československo-britská letecká dohoda. Již v říjnu prodloužila Instone Air Lines svou linku z Londýna na evropský kontinent až do Kolína nad Rýnem. Zahájení provozu mezi Londýnem a Prahou se předpokládalo na jaře 1923, nakonec však k němu nedošlo.

K dalšímu jednání odjeli začátkem prosince 1922 do Londýna zástupci Ministerstva veřejných prací ing. Zdenko Janák a dr. Schmaus. Dne 12. prosince proběhlo na Air Ministry jednání uzavřené s tím, že definitivní vyjádření britské vlády bude možné až v březnu 1923. Podle těchto jednání měla v Praze vzniknout filiálka společnosti Instone, kterou by vedl britský občan, avšak jeho zástupcem mohl být občan československý. Československý soukromý kapitál měl mít v této filiálce zajištěn podíl do 40 procent. Na základě toho by společnost pokud možno měla na úseku přes československé území používat letadla s československou registrací. Pokud by tato letadla byla dovezena z Velké Británie, měla být osvobozena od cla. Také počet československých zaměstnanců filiálky měl odpovídat československému kapitálovému podílu.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Vztyčování věže světelného majáku pro noční lety na trati Praha – Brno – Bratislava

Vánoční setkání zaměstnanců

V prostorách nového střediska IATCC se 8. prosince 2006 uskutečnilo tradiční slavnostní setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., na jehož počátku převzali nejlepší pracovníci z rukou generálního ředitele Petra Materny ocenění za výbornou práci. Večer moderoval Reynolds Koranteng.

Za rok 2006 byli oceněni, diplom a věcný dar obdrželi:

JAROSLAVA ZÝKOVÁ

Divize provozní / Sekce přiblížovacích a leteckých služeb Praha – oddělení APP/TWR

MILAN JOHN

Divize provozní / Sekce přiblížovacích a leteckých služeb Praha – oddělení APP/TWR

LADISLAV NĚMČÍK

Divize provozní / Oddělení zabezpečovací letecké techniky, Ostrava

LUDMILA KLÁSKOVÁ

Divize provozní / Oddělení letových provozních služeb, Ostrava

JOSEF ŠVANCARA

Divize provozní / Oddělení zabezpečovací letecké techniky, Brno

MIROSLAV MAULIS

Divize provozní / Sekce přiblížovacích a leteckých služeb Praha – oddělení SMC

EVA MARTINOVSKÁ

Divize provozní / Sekce přiblížovacích a leteckých služeb Praha – oddělení ARO

ZDENĚK JANDUS

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – ekonomicko-správní referát

BOHUMIL ŠPLÍCHAL

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – IFR

PAVEL SLÁMA

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – IFR

ZDENKA KOLOROSOVÁ

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – ACC/S

VLADIMÍR KUČERA

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – IFR

RENATA KŘIVÁNKOVÁ

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – Flight Information Centre

VÁCLAV LACINA

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – IFR

Ing. LADISLAV ŠKARPICH

Divize provozní / Sekce oblastních navigačních služeb – RCC

ZDENĚK JIRÁSEK

Divize provozní / Sekce ATM systémů – oddělení telekomunikací

Ing. RADEK PROCHÁZKA

Divize provozní / Sekce ATM systémů – oddělení ASP Praha

Ing. RADOMIL CIMFL

Divize provozní / Sekce ATM systémů – oddělení radiolokační bod Buchtův Kopeček

Ing. MIROSLAV VIDNER

Divize provozní / Sekce ATM systémů – středisko radarových a informačních systémů

LUKÁŠ ČUŘÍK

Divize provozní / Středisko letecké informační služby – Reprografické a distribuční oddělení

BŘETISLAV HUDEČEK

Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb / Oddělení postupu letových navigačních služeb

Ing. KAREL KOUKLÍK

Letecká škola / Středisko vzdělávání letových navigačních služeb

JAROSLAV LECHNÝŘ

Centrum logistiky / Oddělení provozu kanclářské výpočetní techniky

Všem vyznamenaným blahopřejeme.

REDAKCE



Další fotografie jsou na nástěnce na podnikovém intranetu

Foto: (mis)