

STRIP 2012

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIII

ČÍSLO 126

BŘEZEN

Roční cíle

ŘLP ČR, s. p., 2012 (str. 5)

ATC Global

Amsterdam (str. 5)

Oldřich Staněk:

Skoč, křídla si připneš

cestou (str. 3)

EGNOS ... když

GPS nestačí (str. 6–7)

S jablíčkem

Zápisník z cest (str. 5)

do Španělska (str. 8)

Foto JAN MIKYNA, DPRO



Z tiskové zprávy

Od počátku roku 2012 probíhá proces **integrace civilního a vojenského řízení letového provozu** oblastních letových provozních služeb. „Naším cílem je ještě dál zvýšit bezpečnost českého vzdušného prostoru, flexibilitu poskytovaných služeb a snížit náklady na řízení letového provozu,“ říká ing. Vladimír Ficenc, zmocněnec ministerstva obrany ČR. „Tímto krokem v žádném případě nedojde k ohrožení bezpečnosti českého státu, na krizové situace bude armáda nadále používat své prostředky bojového řízení“, zdůraznil ing. Ficenc.

Dosud funguje řízení letového provozu odděleně pro vojenské a pro civilní účely, ačkoliv oba systémy jsou spolu samostatně propojeny. **red**

Personálie

Po 44 letech v civilním letectví a 40 letech práce v Řízení letového provozu odchází do penze **Ing. Miroslav Tykal**. Jeho poslední pracovní zařazení bylo v divizi plánování a rozvoje letových navigačních služeb v oddělení postupů LNS, kde pracoval jako metodický pracovník letových navigačních služeb. Přejeme mu mnoho štěstí a dobré zdraví.

Ing. Oldřich Staněk z oddělení auditu po celou dobu vydávání Stripu seznamoval čtenáře v pravidelné rubrice především s děním na ruzyňském letišti, občas ale neodolal a napsal třeba fejeton k nějakému žhavému tématu. (Více v rozhovoru na vedlejší straně.) Za jeho přínosné působení v redakční radě mu na cestu po

mořích, na kterou se jako čerstvý (v obou významech slova) důchodce chystá, mu za všechny členy redakční rady za odve-

denou práci děkuje a dobrý vítr do plachet přeje šéfredaktor Stripu.

MICHAEL SEDLÁČEK

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V březnu 2012 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Benešová Olga, Ing., vřlp II-WS – DPRO/SONS/ACC/IFR **15 let**

Horák Tomáš, Mgr., vedoucí oddělení security **15 let**

Sládek Igor, vřlp II-WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**

Fajtl Petr, Mgr., Ř DPLR **25 let**

Srděčně blahopřejeme!

REDAKCE

Květinový den



Dne 16. 5. 2012 se v celé České republice koná 16. květinový den, jehož cílem je získat prostředky na vý-

kum nádorových onemocnění, na nádorovou prevenci a zlepšení kvality života onkologických pacientů.

Ani naše budova nezůstane mimo dění a všichni, kdo chtějí přispět, budou mít možnost zakoupit si tradiční žlutou kytičku, tentokrát s oranžovou stužkou.

A kde kytičky najdete? V zasedací místnosti č. 4.008 ve 4. patře administrativní budovy, a to od 8 do 13 hod.

V pozdějším čase (14–16 hod.) pak v kanceláři č. 4.103.

Pokud nestihnete pro kytičku přijít ve středu, bude možné si ji vyzvednout i ve čtvrtek 17. 5., od 8 do 12 hod.

Předem děkuji za váš příspěvek.

HANA MASOPUSTOVÁ, DPERFIN

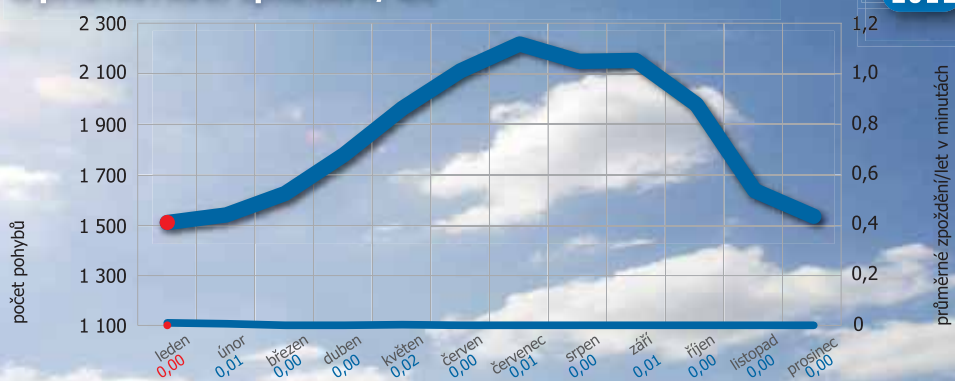
Statistiky provozu

leden 2012/2011

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



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



Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %	2011	2012	v %
leden	10 950	10 144	-7,4	972	1 878	+93,2	892	565	-36,7	408	277	-32,1

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu v %

Průměrné zpoždění na let v min.

	2011	2012	12/11	2011	2012
leden	47 530	47 057	-1,0	0,02	0,00

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

LEDEN 2012/2011

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet
10 950 10 144

nejvyšší počet/den
(3. 1.) (2. 1.)
421 412

nejvyšší počet/hod.
(3. 1.) (12. 1.)
41 39

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2012/2011 (IFR)

Zdroj: AI

2011 2012

celkový počet
47 530 47 057

nejvyšší počet/den
(2. 1.) (2. 1.)
1 837 1 842

nejvyšší počet/hod.
(9. 1.) (2. 1.)
145 144

Oldřich Staněk: Skoč, křídla si připneš cestou

Ing. Oldřich Staněk nastoupil do podniku 1. října 1998 jako asistent ředitele. Od 1. ledna 2001 pracoval ve funkci auditora v oddělení auditu. V březnu tohoto roku odchází po více než 13 letech práce v Řízení letového provozu do důchodu. Jaký byl jeho pracovní život a jaké jsou jeho plány do budoucna, jsme se pokusili zjistit v krátkém rozhovoru.

Pane Staňku, aby si i nezasvěcený čtenář mohl udělat představu, můžete stručně přiblížit práci oddělení auditu, kde jste pracoval?

Oddělení auditu může z českého názvu navodit dojem, že se zabývá pouze auditem. Ale zkrátka oddělení AI pochází z anglického Audit and Investigation. Tedy audit a šetření událostí jak v poskytování LPS, tak i provozu technických zařízení. A ještě je zde i důležitá role v oblasti podnikových kvalifikací, účast ve zkušebních komisích a udělování licencí.

Jsou prováděny plánované audity v oblasti bezpečnosti (SAF) a jakosti (QM), v případě potřeby mohou být provedeny i audity neplánované. Kromě těchto auditů provádějí inspektoři i průběžnou kontrolu provozu např. poslechem záznamů telekomunikace a radiokomunikace, kontrolují se provozní deníky stanovišť, záznamy v systému TIS a pod. V oblasti šetření událostí je vše, co neodpovídalo popsaným postupům a předpisům a co se objeví v předepsaných hlášeních o události zpětně prošetřeno, a jsou stanovena nápravná opatření. K tomu je audit vybaven prostředky pro přístup k záznamům komunikace i radarového zobrazení.

Také jsou prováděny audity průběhu podnikových procesů s cílem ověřit, zda proces probíhal podle dokumentovaných postupů a zda není možno něco zlepšit. Např. to byly postupy při požáru výtahu v administrativní budově a nálezu podezřelého kufříku v provozní budově.

Věnoval jste podniku něco přes 13 let svého života. Jak na toto období budete vzpomínat?

Od roku 1978 pracuji v letecké dopravě, a tak se mi to dostalo pod kůži. Nastoupil jsem k ČSA, které v té době bylo i provozovatelem ruzyňského letiště, a věnoval jsem se pod vedením Ing. L. Dudáčka problematice provozu letišť. Od roku 1983 jsem vedl tým Provoz letiště, který dodnes funguje a v denním kontaktu jsou s ním

dispečeri na řídicí věži. V této funkci jsem dokonale poznal nejen všechny detaily fungování letiště, ale také dost podrobně i činnost ŘLP. V devadesátých letech jsem zastupoval letiště Praha i v mezinárodní organizaci ACI (Airport Council International) se sídlem v Bruselu. Občas probíhala i jednání s organizací Eurocontrol. Ale v roce 1997 jsem poněkud ve zlém odešel z letiště a nastoupil do Národního divadla jako provozní náměstek ředitele J. Srstky. A tam mě po dvou měsících vypátral Jaroslav Vlasák, který mi přátelsky vynadal a hnal mě na pohovor k tehdejšímu řediteli ŘLP Ing. Petru Maternovi. A tak jsem nastoupil do funkce asistenta ředitele, kde jsem vystřídal Luboše Hlinovského. Dodnes jsem za ten telefon Jarodovi vděčný. Dostal jsem se zpět do oboru, navíc do špičkového podniku, kde jsem se setkával s výbornými lidmi. Zpočátku mě trochu vyděsila komplikovaná situace v roce 1999–2000, kdy nazrály technické problémy se zaváděním Eurocatu i personální problémy řídicích na stanovištích do otevřené revolty proti vedení. Byla to ohromná škola pro všechny a myslím, že cesta vzájemného sdělování, chápání a řešení problémů tenkrát nastolená dodnes funguje, i když nemusí být vždy úplně snadná. V té hektické době jsem v rychlém sledu vystřídal několik funkcí, tak jak bylo právě potřeba (personální náměstek, vedoucí oddělení komunikace, tiskový mluvčí), ale od 1. 1. 2001 jsem zakotvil ve funkci auditora jakosti.

A jak budu na podnik vzpomínat? Jen v dobrém. Těch pár momentů, kdy se něco nedařilo, nestojí za řeč. Byla to krásná léta strávená s báječnými lidmi.

Musím připomenout, že celou dobu jste byl také členem redakční rady Stripu a jeho pilným přispěvatelem.

Z přelomu století se datují i počátky Stripu. Komunikace, to slovo se táhne podnikovou kulturou po celou dobu. Musí se na ní neustále pracovat a pořád je na ní co zlepšovat. A jak se udělá chyba, špatně se napravuje a dlouhodobá práce se může ocitnout v troskách. Snažil jsem se informovat o dění na ruzyňském letišti. Jak to ale bývá, odborné a někdy dost pracné příspěvky mi nepřinesly takové uznání, jako pár fejetonů, které přiblížily trampoty úředníka na jenečském venkově.

Vaše pracovní povinnosti dnes (v den rozhovoru – 6. března) končí. Rozhodl jste se definitivně, že nebudete již nadále pracovní činný?

Pracovní činný – no, jestli je tím myšlena kancelář a šanoný papíru, tak to už opravdu nechci. Ale jinak mě čeká práce dost. Bude ale spojena s mými koníčky. Trošku jsem myslel na brigádu na letišti v zimním provozu při úklidu sněhu. Kdysi jsem tam jezdil s liazkou se sněhovým pluhem a moc mě to bavilo. Ale i když mám papíry kromě autobusu na všech-

no, bez profesní knížky mě nevezmou. Tak si nechám zajít chuť.

Jaká byla vaše příprava na tak závažnou životní změnu, jakou je odchod do důchodu?

Příprava? Nic moc. Pořád se na ten poslední den těšíte, a je v nedohlednu a na jednu koukáte, že je to tady. Ale aspoň jsem provedl inventuru všech pojistek, účtů, bankovních produktů, nájmu za garáže pro motorky a plachetnici a zredukoval vše na nezbytnou míru. Protože marná sláva, budu se muset naučit hospodařit s důchodem.

Tuším, jaké máte plány pro nejbližší období. Seznamíte s nimi naše čtenáře?

Plány na tento rok? Konečně si dám vytoužené přeplutí Atlantiku na palubě historické plachetnice La Grace, protože námořní jachting mě drží už 13 roků. A když nespádnou z brámového ráhna při kasání plachet, vyrazím v srpnu do Indie, kde v sedle motocyklu Royal Enfield pojedeme cestou necestou 2000 km.

Ale také se musím polepšit a část volna věnovat třem vnoučkům a vnukovi, který se na svět chystá začátkem léta.

A v roce 2013 bych v sedle Šemíka (tedy bílé BMW GS) chtěl projet severní Ameriku a možná i kousek Kanady.

Děkuji za rozhovor

MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

OLDŘICH STANEK

narozen: 7. 11. 1949

vzdělání: 1964–1968 Střední průmyslová škola spojové techniky

1969–1975 Vysoká škola ekonomická; ekonomika dopravy a spojů

rodina: ženatý, synové Petr a Jan

volný čas: sportovní potápění, jachting, lyžování, turistika na motocyklu

oblíbená kniha: Arthur Halley – Letiště (však jsem byl také pražský Joe Patroni)

životní krédo: Skoč, křídla si připneš cestou



Objektiv



Letecký podvýbor v ŘLP ČR, s. p. Ve čtvrtek 1. března 2012 hostil konferenční sál IATCC Praha druhé jednání Podvýboru pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku Parlamentu ČR (PVVLK). Za přítomnosti předsedy PVVL Ing. Pavla Hojdy (KSČM), náměstka ministra dopravy Ing. Vykydala a dalších členů Poslanecké sněmovny PČR zástupci podniku prezentovali provozní a hospodářské výsledky ŘLP ČR, s. p., v roce 2011, prognózy pro rok 2012, vybrané informace o stavu civilně-vojenské integrace a projektu nového systému pro řízení letového provozu – NEOPTERYX.

rkl, foto mis



V neděli 26. února 2012 se před zahájením prvotního utkání, přesně v 16:40, **měl uskutečnit výsadek** na stadion FC Viktorie Plzeň. Bohužel kvůli silnému nárazovému větru a častým sněhovým přeháňkám z realizace sešlo.

DAVID TOMAJER, SLŠ



V pražské Stromovce se 25.–26. 2. 2012 konalo atletické **38. mistrovství České republiky mužů a žen v hale**. Řízení letového provozu ČR, s. p., je oficiálním partnerem pořadatele – Českého atletického svazu.

mis



Seminář pro zástupce všeobecného letectví

Bez ohledu na mrazivé počasí se druhou únorovou sobotu uskutečnil již pátý ročník semináře pro zástupce všeobecného letectví. Akce tohoto typu patří k tradičním nástrojům, které ŘLP ČR, s. p., využívá ke komunikaci s významnou skupinou uživatelů vzdušného prostoru. Letošní setkání ale přece jen bylo v něčem výjimečné. Poprvé se totiž semináře zúčastnili nejen zástupci Aeroklubu České republiky, ale také zástupci Letecké amatérské asociace a výcvikových organizací (FTO). Celkem se tak v konferenčním sále IATCC Praha sešlo více než 120 účastníků.

Program semináře zahrnoval prezentace kolegů z ŘLP ČR, s. p., a hostů z Úřadu pro civilní letectví, Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a Akademie věd České republiky. Všechny prezentace jsou umístěny na internetových stránkách Letecké informační služby (<http://lis.rlp.cz>).

Z pozitivních ohlasů účastníků je zřejmé, že pátý ročník semináře splnil očekávání. Dík proto patří všem, bez kterých by se seminář nemohl uskutečnit.

MAREK DOČKAL, OPM, foto **JAROSLAV LECHNÝŘ**, MIS

Inzerce

Bilance roku 2011

- Obhájet rating AAA z roku 2010
- Překročit hranici milionu klientů
- Vzdělávat Čechy ve finanční gramotnosti
- Zařadit se mezi nejdynamičtější firmy v ČR
- Rezervovat analytické záznamy pro poradce
- Dát oblék od šampaňského do čistírny

OVB

Máme za sebou úspěšný rok, děkujeme vám za vaši důvěru.

ATC Global Amsterdam

Jako velice úspěšný byl ze strany organizátorů označen 22. ročník mezinárodní konference a výstavy ATC Global 2012 v Amsterdamu. V průběhu tří dnů výstavy navštívilo téměř 150 expozic poskytovatelů služeb řízení letového provozu, dodavatelského průmyslu a vládních i nevládních organizací působících v civilním letectví více než 6000 návštěvníků. Mezi vystavovateli tradičně nechyběla ani expozice CANI, na které proběhla řada jednání s potenciálními zákazníky z Makedonie, Španělska nebo exotického Surinamu. Související konference ATM expertů byla

věnována zejména problematice sblížení aktivit probíhajících v Evropě v rámci programu SESAR a v USA pod názvem NextGen.

Pozornost vzbudila i diskuse týkající se úvahy o změnách financování služeb ATM, zejména s ohledem na odlišné zaměření finančních toků z veřejných zdrojů a od uživatelů služeb.

Přestože organizátoři plánují další ATC Global uspořádat v Amsterdamu i příští rok, organizace CANSO se ve spolupráci s americkou ATCA (Air Traffic Control Association) rozhodla uspořádat s ohle-



dem na potřebu nového stylu a ideovou náplň další setkání světové ATM komunity ve španělském Madridu. **rkl**

Inspiromat

„Londýnské letiště Heathrow, které je největší v Evropě, odbavilo v loňském roce rekordních 69,4 milionu cestujících, o pět procent více než před rokem. Provozovateli letiště, firmě BAA, loni klesla ztráta na 255,8 milionu liber (7,6 miliardy Kč) z předchozích 316,6 milionu liber.“

Informaci byla zveřejněna na internetových stránkách BBC.

„Počet komerčních letů v Evropě bude v letošním roce dále klesat. Důvodem jsou hospodářské problémy kontinentu.“

Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu Eurocontrol, která očekává, že letos se skutečně v Evropě 9,7 milionu letů, o 1,3 procenta méně než loni.

„Souvisí to s oslavami pravoslavného Nového roku a s tím spojeným zájmem o leteckou dopravu ze strany ruské klientely.“

Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha. Poprvé od roku 1991 létá z Ruzyně nejvíce lidí do Ruska, za leden mezi Prahou a ruskými městy letělo podle statistik letiště 80 115 cestujících.

„Realizace projektu významně přispěje ke zvýšení bezpečnostních standardů v souladu s opatřeními přijímanými na mezinárodní úrovni za účelem zvýšení bezpečnosti civilního letectví, a to v souladu s evropskou legislativou a závazky vyplývajícími ze Schengenských dohod.“

Tomáš Plačka, ředitel společnosti provozující letiště Brno-Tuřany. Výbor Regionální rady Jihovýchod schválil dotaci ve výši 170 milionů korun pro projekt mezinárodního letiště Brno-Tuřany.

„Nežijeme z věcí, ale z jejich smyslu.“

Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry, francouzský spisovatel, letec, je často považován také za filozofa a humanistu.

Připravila DV

Roční cíle ŘLP ČR, s. p., 2012

V posledních deseti letech se ve Stripu pravidelně v tomto období objevovala informace o tzv. prioritách podniku na příslušný rok, jako souhrnu nejdůležitějších cílů ŘLP ČR, s. p., v jednotlivých oblastech jeho činnosti.

Rokem 2012 se však situace v případě stanovování krátkodobých cílů zásadně mění. V návaznosti na střednědobé cíle podniku (stanovené v Obchodním plánu ŘLP ČR, s. p., 2011–2015) a v souladu s požadavky evropské legislativy v oblasti sledování výkonnosti letových navigačních služeb je podnik povinen zpracovat tzv. roční plán, ve kterém jsou dále upřesněny rysy obchodního plánu na příslušný rok a popsány jeho veškeré změny, včetně změn vyplývajících z projednávání a plnění vnitrostátního plánu výkonnosti.

Roční plán ŘLP ČR, s. p., je závazný pro všechny stupně řízení a organizační útvary podniku. Roční plán je současně předmětem vyhodnocení, které je zajišťováno prostřednictvím zpracování výroční zprávy poskytovatele letových provozních služeb, ve které musí být schopen podat příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu (ÚCL) informace o svých činnostech. Zpráva zahrnuje finanční výsledky poskytovatele, jakož i provozní výkon a všechny další významné činnosti a vývoj, zejména v oblasti bezpečnosti.

Poskytovatel letových navigačních služeb zveřejní obsah výroční zprávy pro Evropskou komisi na její žádost a pro veřejnost na základě podmínek, které stanoví vnitrostátní dozorový orgán v souladu s vnitrostátními právními předpisy. **rkl**

Zápisník z cest (tentokrát) Miroslavy Macurové a Alexandry Mrzenové

Nevšední dovolenou za poznáním rozmanitých ostrovů v Karibiku můžete prožít na tzv. Cruises (velkých námořních lodích). Navštívíte nádherné oblasti karibských ostrovů (každý je unikátní), prozkoumáte desítky zlatavých pláží lemovaných palmami, omývaných průzračným modravým mořem a zalitých sluncem, zažijete romantické večery na palubě lodi s vůní barbecue. Počasí v lednu a únoru je stabilní s velkým podílem slunečního svitu, teplota vody 27–29 °C. Karibik je vyhlášeným rájem milovníků koupání, slunění, potápění, poznáte různorodé ostrovy ... Během šnorchlování si můžete vychutnat speciality Karibiku – barevný podmořský svět, mazlení se s rejnoky –, ochutnáte skvělé koktejly připravované domorodými obyvateli ze zaručeně čerstvých surovin ... a jídlo na lodi je na vysoké gurmánské úrovni.

Bahamas – Nassau, ráj pro potápěče, Staré Město s kostelíky, spousty duty free shopů a luxusní hotel Atlantis se svými kasiny, marinou pro soukromé jachty a nádherné pláže.

Great Stirrup Cay – soukromý ostrov s bělostnými plážemi, který patří společnosti Norwegian Cruises, s jamajskou hudbou, grilováním, koktejly ...

St. Thomas – jeden z amerických Panenských ostrovů s hlavním městem



Charlotte Amalie, které proslulo jako centrum pirátství, kde se ukrýval obávaný a věhlasný pirát Černovous, a s jednou z nejhezčích pláží Magen's Bay.

Cozumel – ostrov ležící 20 km východně od mexického poloostrova Yucatan, krásné koupání i ruiny civilizace starých Mayů (pyramidy a domy) v místě San Gervasio.

Grand Cayman – ráj pro boháče, jedna z nejkrásnějších pláží světa Seven Mile Beach, šnorchlování (mnoho zajímavých korálových ryb, karety, mureny, perutýni, lastury ...), plavání s rejnoky – neuvěřit-

elný zážitek – hladili jsme je, krmili je, mazlili se s nimi.

Puerto Rico – San Juan, nejstarší město USA rozložené mezi dvěma pevnostmi El Morro a San Cristobal – barevné koloniální domy a sídlo největšího světového výrobce rumu Bacardi.

Jamaica – proslavená rytmy reggae Boba Marleyho, jamajským rumem a rychlými atlety (jako je Usain Bolt), zlatými plážemi a Ocho Rios neuvěřitelnými vodopády Dunn's River Falls ... už vás to tam láká?

(na snímku rejnok Stingray)

Zemřel pan **ZDENĚK VECKO**. Celý svůj aktivní život od 30. června 1948, pracoval v provozně-technických funkcích v organizacích civilního letectví (Ředitelství letiště Praha, ČSA, HSCL, USCL, SLS, SDL, ŘLP ČSSR). Z ŘLP ČSSR odešel 31. května 1989 do důchodu. Za tichou vzpomínku děkuje manželka Marie Vecková. **red**

Co se děje na ruzyňském letišti?

Letiště Praha získalo ocenění IT Projekt roku 2011

Ve Stripu 9/2011 jsme Vás informovali o projektu A-CDM Airport Collaborative Decision Making. Je to koncept sdílení provozních dat a společného rozhodování všech subjektů odpovědných za provoz na letišti za účelem zvýšení plynulosti, efektivity i navýšení kapacity. Náš podnik se na tomto projektu významně podílí.

Projekt „Implementace CDM na letišti Praha/Ruzyně“ se stal vítězem soutěže IT Projekt roku 2011, kterou pořádala Česká asociace manažerů úseků informačních technologií (CACIO) a ICT Unie. Odborná porota vybrala vítěze ze 14 přihlášených projektů informačních a komunikačních technologií (ICT), které byly uvedeny do praxe.

Postupy Collaborative Decision Making (CDM) se na letišti uplatňují při pozemním odbavení letadel, jsou řízeny za účelem zlepšení výměny informací o letech mezi subjekty letového provozu, snížení spotřeby paliva díky zkrácení doby pojiždění, snížení hluku a emisí v okolí letiště.

V nominaci na IT Projekt roku byl zdůrazněn především mimořádně příznivý společenský dopad CDM a jeho pozitivní vliv na životní prostředí. Dále byla hodnocena vysoká efektivnost, originalita technologického řešení nebo způsob řízení a úspěšné zvládnutí problémů, které se vyskytly v průběhu realizace.

Vedle Letiště Praha jako hlavního garanta projektu jsou do něj zapojeni i další důležití partneři, především Řízení letového provozu České republiky, České aerolinie a Menzies Aviation (Czech). Postupy CDM se řídí i ostatní uživatelé letiště Praha-Ruzyně – letecké i handlingové společnosti.

Obchody na letišti v Praze vyšly v testu nejdražší

Obchody na pražském letišti vyšly jako nejdražší ve srovnávacím testu německého autoklubu ADAC, který porovnával ceny v bezcelních prodejnách na 11 předních evropských letištích. Nejlevněji lze podle něj nakoupit na londýnském Heathrow.

ADAC v testu zjišťoval, za kolik zákazníků na každém z letišť pořídí nákup složený z 12 produktů, zejména parfumerie, kosmetiky, alkoholu, sladkostí a tabáku. Zatímco v Praze nákup vyšel celkem v přepočtu na 565 eur (14 200 Kč), totéž zboží v britské metropoli kontrolory stálo 436 eur (10 950 Kč).

Největší cenové rozdíly ADAC odhalil u kosmetiky, alkoholu a cigaret. V prvních dvou kategoriích má Praha podle autoklubu nejdražší duty free shopy, tabák tam naopak vyjde nejlevněji. Na ruzyňském letišti zaplatí pasažéři podle ADAC za litr značkového koňaku téměř 67 eur, zatímco v Londýně jim na stejnou lahev stačí 37 eur. Podobně velký rozdíl byl i u cen kosmetiky. Na pražském terminálu stál krém přes 100 eur, v Mnichově vyšel tentýž na 74 eur. Naopak na kartonu deseti balíčků cigaret jedné značky zákazníci na Ruzyni ušetří téměř 25 eur proti Paříži, kde za něj zaplatí 58 eur.

ADAC test prováděl spolu s nizozemským autoklubem ANWB od srpna do listopadu loňského roku. Ceny porovnávaly také na letištích ve Frankfurtu nad Mohanem, Düsseldorfu, Římě, Barceloně, Amsterdamu, Bruselu a v Římě.

Travel Service přebere letecká spojení, se kterými ČSA v letním letovém řádu už nepočítají

Od osmadvacátého dubna bude prostřednictvím svého nízkonákladového dopravce SmartWings provozovat pravidelná spojení mezi Prahou a řeckými Aténami. O dva lety týdně na celkové čtyři se zvýší počet spojení do kyperské Larnaky. České aerolinie utlumí provoz v severojižním směru a soustředí se více na spojení mezi západní Evropou a Ruskem.

Pro ČSA jsou linky jako Atény, Larnaka nebo Bejrút údajně nevýdělečné.

V loňském roce společnost přestala létat do Damašku a Káhiry.

Senát nesouhlasí se změnou názvu letiště

Bývalý předseda lidovců Jiří Čunek neuspěl s návrhem, podle něhož měl Senát požádat vládu, „aby zajistila změnu názvu Letiště Ruzyně na Letiště Václava Havla“. Pro návrh hlasovalo jen 10 senátorů.

V kabinetu vyjádřilo návrhu jasnou podporu jen 6 ze 16 ministrů. Přejmenování by podle ministra Kalouska stálo 10 až 15 milionů korun. „Mně je to vážně jedno. Odkaz Václava Havla opravdu nestojí a nepadá s tím, jak se bude jmenovat letiště,“ uvedl ministr financí. Podle Kalouska by to bylo jedno i Václavu Havlovi. „Vezmu si ho v tomto případě za vzor,“ dodal.

Eurocontrol: Počet komerčních letů v Evropě letos klesne o 1,3 %

Počet komerčních letů v Evropě bude v letošním roce dále klesat. Důvodem jsou hospodářské problémy kontinentu. Uvedla to organizace Eurocontrol, která očekává, že letos se uskuteční v Evropě 9,7 milionu letů, o 1,3 procenta méně než loni.

Pokles počtu letů začal v roce 2008. V roce 2013 již Eurocontrol očekává mírný růst. Svého vrcholu z roku 2008, kdy se uskutečnilo v Evropě deset milionů letů, však odvětví nedosáhne dříve než v roce 2014.

V posledních měsících se výhled Evropy zhoršil, protože úsporná opatření mají negativní dopad na ekonomický růst. Evropská komise nedávno snížila výhled ekonomického růstu pro Evropskou unii z 1,7 procenta na nulu. Některé velké letecké trhy, jako Británie, Španělsko a Itálie, se pravděpodobně vrátí zpět do recese.

Kromě slabého ekonomického růstu je zde i mnoho dalších důvodů, které povedou k poklesu přepravy. Mezi nimi jsou vysoké ceny pohonných hmot, krach aerolinek Spanair a Malév či dopady arabského jara, jehož výsledkem byl prudký pokles letů do Tuniska a Egypta. Několik aerolinek bylo nuceno kvůli nízkému počtu rezervací v zimních měsících omezit letový řád.

Naopak pozitivní zprávou je, že letecký průmysl v Pobaltí, Nizozemsku, Turecku, Rusku a na Ukrajině pokračuje v růstu. Ten však není natolik silný, aby zvrátil celkový negativní trend.

V udržování počtu letů si vedou lépe tradiční letecké společnosti provozující pravidelné lety. Nejvíce se pokles poptávky v zimním období dotkl nízkonákladových přepravců a turistických charterových přepravců.

Z tiskových zpráv připravil **OLDŘICH STANĚK, AI**



... když GPS nestačí

Téměř každý z nás už má zkušenosti s používáním satelitní navigace, ať už z auta, mobilního telefonu nebo z mnoha dalších situací, kdy ani nevíme, že jsme satelitní navigaci právě využili. Nejrozšířenějším satelitním systémem pro určení polohy je v současnosti GPS, který provozují Spojené státy americké. Ačkoliv byl původně určen pro vojenské účely, jeho využití je dnes všeobecné a v civilním letectví tvoří jeden z hlavních zdrojů informací pro navigační vedení letadel.

Ačkoliv se na první pohled může zdát, že GPS dokáže určit polohu uživatele velmi přesně, v mnoha případech tomu tak není. Příčin může být celá řada. Mezi nejvýznamnější patří technické výpadky satelitů, odchylky satelitů od správné dráhy, možné nepřesnosti atomových hodin a chyby způsobené vlivem ionosféry.

Aby se minimalizovaly výše zmíněné chyby, bylo vyvinuto několik systémů, které mají za úkol poskytovat uživateli potřebné korekce chyb, a tím podstatně zpřesnit informace o poloze získané z GPS. Mezi nejvíce využívané patří v současnosti systémy obecně nazývané SBAS (satellite based augmentation system), mezi které patří i EGNOS, který vám stručně představíme v tomto článku.

Malý seriál

Navzdory místním obtížím aerolinií Etihad je hrozba z Perského zálivu směrem k mezinárodní síti dopravců v Evropě a Americe, a dokonce i na Dálném východě (kde je růst letiště do budoucna více kontrolován a geograficky složitější) reálná a stále roste. Díky malému počtu vlastních obyvatel aerolinky ze Zálivu přímo konkurují některým leteckým společnostem, které se domnívají, že přeprava jejich tuzemských cestujících by měla být jejich právem. Stížnosti týkající se nekvalitní služby jsou stále silnější i proto, že dopravci, jejichž služby na kratší vzdálenosti padly za obětí nízkonákladovým aerolinkám, se obávají, že se něco podobného stane i s jejich dálkovou dopravou.

V čele kampaně s cílem očernit pověst dopravců ze Zálivu stojí Lufthansa, nejsilnější letecká společnost v Evropě a hlavní konsolidátor průmyslu. Seznam nařčení je dlouhý a předvídatelný. Jedno z nejtypičtějších je, že v Perském zálivu musí aerolinky dostávat dotace na pohonné hmoty, protože jejich majitelé z řad vlády sedí na velkém množství ropy. Ve skutečnosti zaplatí Emirates, Etihad a Katar ještě o něco více za pohonné hmoty na svých domovských základnách než na některém z mezinárodních letišť z důvodu nedostatku rafinérských kapacit v regionu.

Dalším bludem je, že ani vedení, ani jeho zaměstnanci neplatí daň, což není zas tak význačné, jak se zdá. V praxi platí nízké daně mnoho evropských a amerických leteckých společností, protože prodlužují ztrátu z období, kdy jsou ekonomicky méně výdělečné, aby snížily své finan-

Systémy SBAS jsou lokální, to znamená, že pokrývají korekcemi pouze omezené území. Důvodem je samotný princip fungování systému. Ten je tvořen sítí pozemních stanic, které monitorují signál GPS a vypočítávají potřebné korekce ke zpřesnění polohy. Tyto korekce jsou pak šířeny prostřednictvím geostacionárního satelitu, jehož signál pokrývá území, kde se monitorovací stanice nacházejí. Uživatel vybavený přijímačem schopným vyhodnocovat tyto korekce tak může určit svoji polohu mnohem přesněji než pomocí obyčejného přijímače GPS. Mezi nejvýznamnější systémy SBAS patří WAAS, který pokrývá území USA a Kanady, japonský MSAS a ve vývoji je indický systém GAGAN. Z našeho pohledu je ovšem nejdůležitější systém EGNOS, který pokrývá území většího evropského kontinentu.

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service)

Projekt EGNOS byl zahájen rozhodnutím Evropské komise v roce 1994 a jeho vývoj byl řízen Evropskou kosmickou agenturou (ESA) ve spolupráci s dalšími evropskými institucemi. Provozní testování systému bylo zahájeno v červnu 2005 a zodpovědnost za provoz systému převzala organizace ESSP (European satellite service provider) se sídlem v Toulouse. Signál EGNOS nabízí několik úrovní služeb. Služba „Open service“ pro běžné uživatele byla spuštěna 1. října 2009. Signál využitelný pro letecké aplikace („SoL – safety of life service“) v té době ještě nebyl funkční a byl schválen k provozu až v březnu 2011. To bylo způsobeno vyššími požadavky na kvalitu a dostupnost signálu. Poslední úroveň je komerčně využitelná služba EDAS, která se připravuje k uvedení do provozu.

Systém EGNOS se skládá ze sítě 34 pozemních monitorovacích stanic (RIMS – ranging and integrity monitoring stations) a čtyř řídicích center (MCC – master control center). Monitorovací stanice vyhodnocují přijatý signál GPS a přes datovou síť předávají informace

do MCC. Zde se zpracují korekce a jsou předány do vysílací stanice (NLES – Navigation Land Earth Stations), která je ve spojení s geostacionárními satelity. Satelity jsou tři (dva INMARSAT a jeden ESA Artemis), umístěné nad rovníkem a pokrývající tak značnou geografickou oblast. Jejich primární funkce je předat signál z NLES uživatelům, jejichž přijímače tato data vyhodnocují a korigují pak svoji polohu. Přesnost určení polohy by díky těmto korekcím měla být lepší než 1,5 metru. Je plánováno, že kromě signálu GPS dokáže systém EGNOS korigovat i signál ruského systému GLONASS a v budoucnu i evropského systému GALILEO.

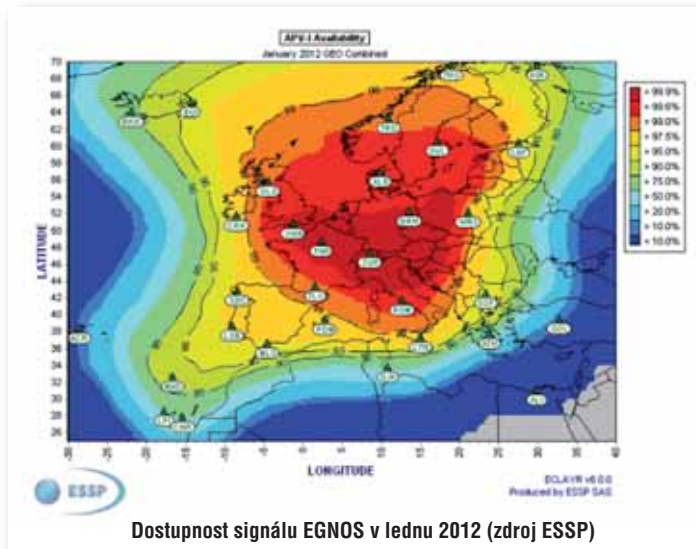
Vzhledem k umístění monitorovacích stanic jsou korekční data vyhodnocována pouze pro území Evropy. Plánováno je rozmístění dalších monitorovacích stanic ve východní Evropě nebo Africe.

Využití v letectví

Z hlediska letecké navigace je signál EGNOS využitelný zejména ve dvou případech. První je běžné zpřesnění navigace ve všech fázích letu, ovšem EGNOS navíc poskytuje službu monitorování integrity signálu GPS díky sledování a vyhodnocování stavu satelitů.

Druhé a hlavní využití signálu EGNOS nastává při přiblížení. Před několika lety byla zavedena nová kategorie přiblížení, takzvané přiblížení s výškovým vedením (APV – approach with vertical guidance). Vedle již existujícího přesného přiblížení (ILS, MLS, PAR) a nepřesného přiblížení

strojového přiblížení (NDB, VOR, apod.), tak vznikla třetí kategorie, která svou kvalitou zapadá přibližně mezi tyto dvě. V současnosti existují dva druhy tohoto přiblížení, APV Baro a APV SBAS. Oba druhy využívají primárně GPS pro vedení po trati, ovšem v případě APV SBAS je toto vedení výrazně přesnější právě díky korekcím z EGNOS, a je tak možné dosáhnout nižších výšek rozhodnutí pro přiblížení. Postupy APV Baro již byly za-



Dostupnost signálu EGNOS v lednu 2012 (zdroj ESSP)

vedeny na letištích v Praze a v Brně a jsou dostatečně popsány v AIP. Přiblížení využívající EGNOS budou v ČR zaváděna v následujících letech a pro úvodní projekt byla vybrána letiště Brno a Ostrava. Tento projekt se uskuteční v rámci programu ACCEPTA (ACCElating Egnos adoPTion in Aviation), podporovaného z evropských fondů.

TOMÁŠ DUKA, DPLR/SMLNS/OPLNS

o letectví v Perském zálivu



ční závazky v prosperujících letech. A důsledkem nulové daně z příjmu v Dubaji je nedostatek sociálních služeb pro pracovníky v cizině. Emirates platí ročně asi 400 milionů dolarů na podporu školství, zdravotní péče a ubytování pro své zaměstnance.

Mezi další obvinění vznesená proti leteckým společnostem v Zálivu patří příjem státních dotací na financování objednávek letadel a výhodnější nabídky na přistání včetně dalších letištních poplatků na jejich domácí půdě. Ne každá společnost v Zálivu je stejná, ale letadla jsou většinou financována obvyklým způsobem za účasti mezinárodních bank, leasingových společností a oficiálních zprostředkovatelů úvěrů v Americe a Evropě. Věřitelé se mohou domnívat, že vlády úvěry garantují, ale letecké společnosti tvrdí, že žádné takové záruky neexistují.

Většina evropských a amerických síťových dopravců argumentuje tím, že nikdy neobdržela státní podporu, ať už jako příspěvky do penzijních fondů, nebo prostřednictvím zneužívané bankrotové ochrany podle kapitoly 11 amerického konkurzního zákona.

Zpracováno podle **THE ECONOMIST**

Foto internet

(dokončení v příštím čísle)

S jablíčkem do Španělska

Na cesty po Evropě standardně používám VFR mapy Jeppesen a leteckou GPS. Loni jsem si ovšem pořídil iPad s aplikací Air Navigation Pro a rozhodl jsem se jej pořádně vyzkoušet při letu na světový pohár FAI v UL létání ve španělském Villamartínu, který proběhl počátkem října 2011. Rád bych čtenáře Stripu seznámil se zkušenostmi s přípravou a provedením letu.

iPad a Air Navigation Pro

Nebudu zastírat, že iPad je především úžasná hračka a na seriózní práci se hodí jakýmkoliv obyčejný notebook lépe. Tablet má ale pro létání několik nesporných výhod: je malý a lehce přenosný, můžete si do něj nahrát spoustu dokumentace, připojení na internet je velmi snadné a má zabudovaný GPS přijímač. V USA je používání iPadů v letectví velmi populární. Montují se do přístrojových desek malých letadel, FAA schválila jejich použití pro letovou dokumentaci i u komerční letecké dopravy (11 000 iPadů nakoupily pro své piloty společnosti United a Continental Airlines).

Aplikaci Air Navigation Pro od švýcarské firmy Xample (www.xample.ch) jsem si vybral zejména pro výborný poměr cena/výkon a její jednoduché a intuitivní ovládání. V rámci aplikace za 30 EUR získáte základní letecké informace téměř z celého světa. Jsou tam radionavigační zařízení, navigační body IFR i VFR a hlavně řízené prostory CTR, TMA, kmitočty použitelné v daném prostoru a také omezené a zakázané prostory. U letišť najdete základní údaje – dráhy, délky, povrch, nadmořská výška a kmitočty. Samozřejmostí je velmi jednoduché sestavení plánované trati, vkládání/odebírání bodů za letu, imitaci přístrojů včetně HSI, automatický logbook a další vymoženosti, které nabízí běžně letecké GPS. Zdarma jsou k dispozici mapy 1:250 000 OpenStreetMap celého světa. Do aplikace se dají přikoupit ovšem i oficiální VFR ICAO mapy a další komerčně dostupné letecké mapy (letos budou v nabídce i podrobné údaje z Databáze letišť ČR+SR od Patrika Sainera). K údajům o letištích se dají nahrát PDF soubory třeba s VAC (vizuální přibližovací mapa) a ADC (plánek letiště). Není to ale díky poměrně zvláštnímu přístupu Apple k přenosu souborů úplně jednoduchá operace.

Největším problémem aplikace je a bude asi aktuálnost dat. Firma Xample samozřejmě nemá takový aparát jako např. Jeppesen, ale čím více pilotů bude aplikaci používat, tím bude databáze více kontrolována. Za celý loňský rok jsem v databázi zaznamenal jen dva drobné problémy.

Celou cestu do Villamartínu i zpět jsem letěl jen s pomocí iPadu, papírové mapy jsem měl sice připravené za sedačkou, ale nemusel jsem je vůbec vytáhnout.

Let do Villamartínu a zpět

Pro uskutečnění dlouhých přeletů přes půl Evropy je vždy kritické počasí. A pokud se má letět v říjnu, tak to platí dvojnásob. Do Španělska jsme vyrazili v pátek

7. 10. odpoledne. Bohužel ve čtvrtek se od severozápadu k nám začala nasunovat studená fronta a ukončila tak dlouho trvající babí léto. V pátek, za občasných přeháněk, jsme letěli ze Slaného okolo Plzně, jihovýchodně Norimberku a Stuttgartu až na německo-švýcarsko-francouzské pomezí na letiště Mulhouse (LFGB). V sobotu jsme s deštěm a mizernou dohledností bojovali až za Lyon a kolem poledne jsme přistáli

jsem pokračovali podél pobřeží na malé letiště Torreillés u Perpignanu (UL báze LF6651) a po pauze na oběd a dotankování jsme letěli až na letiště Besancon (LFSA) nedaleko německých hranic. Při cestě zpět do ČR jsme měli velké štěstí na počasí, po celou cestu CAVOK a v pondělí a hlavně v úterý i příznivý zadní vítr. V úterý dopoledne jsme 700 km dlouhou trať z Besanconu do Slaného zvládli za 3 hodiny!



Montserrat u Barcelony

na letišti Áles (LFMS) s mírným zpožděním oproti plánu. Po obědě a dotankování jsme vyrazili okolo Motpelliery po pobřeží k Perpignanu, přeskočili jsme jižní část Pyrenejí, protáhli jsme se kolem Girony a Barcelony a pokračovali nad mořem podél pobřeží až do Castellon de la Plana. Odpolední úsek už byl v pěkném počasí, ale foukal silný vítr, což znamenalo docela brutální mechanickou turbulenci. Čili sobotní část cesty v délce asi 1100 km a 7 hodin v letadle rozhodně nebyla z kategorie „za odměnu“.

Nedělní přelet do Villamartínu jsme na radu zkušených místních pilotů provedli v poněkud vyšší výšce, abychom se vyhnuli turbulenci. Oficiálně mohou ve Španělsku UL letadla létat jen do 300m/1000ft nad zemí, ale praxe je naprosto odlišná. Další zvláštností Španělska je rozdělení vzdušného prostoru. Mimo TMA a CTR sahá třída G až do FL150, nicméně TMA jsou ve Španělsku velmi rozlehlé. Paradoxem je, že TMA začíná všude od 300m/1000ft AGL, ale ve větších vzdálenostech od letiště je TMA až do FL145 nebo někdy i FL195 pouze třídy E! Z pohledu zajišťování rozestupů je E nejproblematičtější třída a úmysl kolegů ze španělského řízení letového provozu jsem prostě nepochopil...

Vlastní soutěž nebyla příliš povedená a nebudu ji rozebírat. Řekl bych, že každá lokální navigační soutěž u nás má vyšší úroveň.

Na cestu zpět jsme se vydali v neděli 16. 10. odpoledne. První noc jsme strávili opět v Castellonu. V pondělí

Rád bych se také zmínil o problematice předletové přípravy a podávání FPL během cesty. Předpokládám, že větší na českých pilotů létajících do zahraničí už zná Integrovaný Flight Briefing Systém poskytovaný ŘLP ČR, s. p., (ibs.rlp.cz), který na jednom místě umožňuje provést předletovou přípravu (NOTAMy, meteo, aktivace prostorů) a podání FPL. Velmi pěkný portál pro tyto účely poskytuje i německý poskytovatel letových provozních služeb DFS na stránkách www.dfs-ais.de. Při tomto výletu jsem jej ovšem nevyužil. Nejvíce jsem ale využíval francouzský portál www.sia.aviation-civile.gouv.fr. Výhodou oproti českému a německému systému je, že ani pro podání FPL není nutná registrace – plán se potvrzuje telefonem.

Ve Španělsku bohužel podobný portál není a letový plán je možné podat jen telefonem, faxem nebo osobně. Kupodivu osobní podání je možné i na takovém malém AFIS letišti, jako je Castellón. Při zpáteční cestě jsem ovšem moc nevěřil, že brzy ráno na letišti dispečer AFIS bude a tak jsem se pokusil FPL podat telefonem ve spádovém briefing office ve Valencii. Pokus ovšem nevyšel, protože se nějak nechtěli bavit anglicky... Ač to dělám nerad, tak jsem plán nakonec podal přes pražský briefing. V zahraničí je totiž vždy lépe podat plánek v místě. Přece jenom naše děvčata nemohou znát místní specifika a taky se lehce stane, že plánek poslaný pouze na letiště odletu k další distribuci už nikdo v rozporu s pravidly dál prostě nepošle.

Text a foto IVO LENGÁL, OPM

7	9	4	2	3	1	8	6	5
5	6	1	4	7	8	9	3	2
8	3	2	9	6	5	7	1	4
6	1	7	8	5	9	4	2	3
9	4	5	6	2	3	1	7	8
2	8	3	7	1	4	5	9	6
4	2	8	1	9	6	3	5	7
3	7	9	5	8	2	6	4	1
1	5	6	3	4	7	2	8	9

SUDOKU: Za správné řešení z minulého čísla Stripu bude odměněn **TOMÁŠ KVASNICA, DPERFIN**.

Při sestavování zůstala omylem v pravé sudoku v předposledním řádku na předposlední pozici číslice 4, která znamenala správné vylouštění celého rébusu. Luštitelům se velice omlouváme.

red