

STRIP 2013



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 135

LEDEN

Boeing 787 Dreamliner přistál poprvé v Praze (str. 1, 3)

Kolektivní vyjednávání na období 2013 až 2015 (str. 2)

Na křídlech s ŘLP – předvánoční setkání zaměstnanců (str. 8)

V pátek 14. prosince 2012 krátce po deváté hodině dopoledne si na letišti Václava Havla odbyl svoji premiéru Boeing 787 Dreamliner. Vůbec první letoun dodaný evropskému provozovateli, polskému LOT, poznávací značky SP-LRA přilétl do Prahy na pravidelné lince L0523/524 z Varšavy. Jednalo se o jeho úvodní obchodní let po dodání z výrobního závodu, které se uskutečnilo 15. listopadu. Spoj Varšava – Praha se tak stal zahajovací linkou v Evropě, na které byl nový Dreamliner nasazen. Kromě předváděcího letu naplánoval LOT stejnou změnu typu na „pražských“ spojích v prosinci a lednu ještě desetkrát.

Polský LOT zmíněným letem zahájil zkušební provoz nového letounu na spojích do Prahy, Vídně, Mnichova, Frankfurtu, Hannoveru, Kyjeva, Budapešti a Bruselu, předcházející ostrému nasazení do rutinního provozu na pravidelných dálkových spojích z Varšavy do Chicaga (od 16. ledna 2013), Toronta (od 1. února), New Yorku (od 3. února) a Pekingu (od 3. března). Uvedený dopravce má objednáno celkem osm dreamlinerů, kterými nahradí starší Boeingy 767. (pokračování na straně 3)



Kolektivní vyjednávání na období 2013 až 2015

Dne 31. 12. 2012 skončila platnost obecných částí kolektivních smluv obou odborových organizací CZATCA a PV OSD, ale také mzdových předpisů i zásad o čerpání FKSP.

Vyjednávací tým zaměstnavatele vstoupil do kolektivního vyjednávání pro období 2013 až 2015 s návrhem na zachování všech dosavadních závazků vzájemně ujednaných a platných do konce roku 2012.

Odborové organizace předložily vlastní návrhy na kolektivní vyjednávání, které byly zaměřeny do oblasti mzdové, do úprav vzájemných vztahů se zaměstnavatelem a obsahovaly i zpřesňující návrhy na poskytování již dříve dohodnutých pracovních podmínek.

Nejdůležitější informací vyplývající pro zaměstnance z nových mzdových před-

pisů je skutečnost, že základní mzdové tarify zůstávají na úrovni roku 2012, rovněž tak výše ročních odměn. Pro zaměstnance regionálních letišť byla srovnána výše roční odměny vázané na splnění stanoveného plánu výnosů s ostatními zaměstnanci podniku.

Spolu s kolektivními smlouvami a mzdovými předpisy byla se zástupci odborových organizací projednána zpřesňující a sjednocující pravidla pro poskytování příspěvků na jednotlivé druhy pojištění, které zaměstnavatel zaměstnancům historicky nabízí a poskytuje a která jsou obsahem samostatných vnitropodnikových norem. Novinkou je rozšíření poskytování příspěvků z dosavadního penzijního pojištění i na doplňkové penzijní spoření a sjednocení dob, po které se příspěvky

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V lednu 2013 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p.:

Horáková Stanislava, vedoucí odborný referent – ÚSMP/S 15 let
Klímová Barbora, Ing., instruktorka na stanovištích II – DPRO/SPLS/APP/TWR 15 let
Kočárková Jana, uklízečka – DRSL/SCL/TPS 15 let

Kubovec Filip, sřpl II – DPRO/SPLS/APP/TWR 15 let
Kakač Milan, správce provozního objektu – DRSL/SCL/TPS 25 let
Kotábová Jana, vedoucí odd. ARO – DPRO/SPLS/ARO 25 let

Všem jubilatům srdečně blahopřejeme!
 Redakce

na „podniková“ pojištění poskytují, a to nejdéle na dobu do konce kalendářního měsíce, ve kterém zaměstnanci vznikne nárok na starobní důchod. Nové směrnice byly po 1. 1. 2013 zveřejněny na podnikovém intranetu.

Výsledkem kolektivního vyjednávání jsou nové kolektivní smlouvy na období 2013–2015, mzdové předpisy na rok 2013 a nové zásady pro čerpání FKSP na období 2013–2015. Vše je dostupné na stránkách podnikového intranetu.

Při prosazování zájmů zaměstnanců bylo zřejmé, že zástupci odborových organizací jednoznačně vnímají provozní a ekonomickou realitu podniku v kontextu s ekonomickou situací vnějšího prostředí.

V souvislosti s tím bych ráda touto cestou poděkovala všem, kteří se vyjednávání zúčastnili, za jejich věcný a konstruktivní přístup při všech jednáních.

Za vyjednávací tým
MILOSLAVA MEZEROVÁ,
 ředitelka divize personální a finanční

Statistiky provozu

listopad 2012/2011

Letiště Václava Havla Praha: 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 %	
listopad	10 603	9 649	-9,0	1 362	1 728	+26,9	753	804	+6,8	299	264	-11,7

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2011	2012		12/11		2011	2012
listopad	48 698	47 161	-3,2		0,00	0,00

Statistiky provozu

Počet pohybů na
 Letišti Václava Havla Praha
 LISTOPAD 2012/2011

Zdroj AI

2011 2012

celkový počet
 10 603 9 649

nejvyšší počet/den
 (4. 11.) (30. 11.)
 423 403

nejvyšší počet/hod.
 (3. 11.) (9. 11.)
 39 34

Počet pohybů ve FIR Praha
 LISTOPAD 2012/2011 (IFR)

Zdroj AI

2011 2012

celkový počet
 48 698 47 161

nejvyšší počet/den
 (4. 11.) (2. 11.)
 1 828 1 749

nejvyšší počet/hod.
 (4. 11.) (1. 11.)
 145 145

Boeing 787 Dreamliner přistál poprvé v Praze

(dokončení ze strany 1)

Boeing 787 Dreamliner se od dalších podobných typů letadel odlišuje především svojí konstrukcí, v níž jsou tradiční kovové materiály z více než poloviny nahrazeny kompozity. Letadlo je proto lehčí, což se mj. promítá i do snížené spotřeby paliva.

Použité pohonné jednotky Rolls-Royce Trent 1000 jsou tišší a díky menšímu množství produkovaných škodlivých emisí CO₂ šetrnější k životnímu prostředí. Kabina dreamlineru polských aerolinií je vybavena 252 sedadly ve třech třídách. Cestující jistě ocení zejména pohodlné sedáčky, větší okna, objemné výklopné police pro odkládání příručních zavazadel a díky výkonné klimatizaci i příjemné ovzduší v kabině. B787 je dlouhý 57 m, vysoký 16 m, rozpětí křídel činí 60 m. S maximálním nákladem uletí ekonomickou cestovní rychlostí 875 km/h do vzdálenosti až 15 200 km.

MILAN CVRKAL, LHS

Jak k nám přiletěl sen

V pátek 14. prosince jenom lezavá zima naznačovala, že se blíží Vánoce. Šedivé mraky tahaly svá břicha pár desítek metrů nad zemí a kazily tak radost mnoha leteckých fandů, kteří měli tohle datum zakroužkované v kalendáři. Do Prahy ten den totiž

mířil úplně poprvé na pravidelné lince z Varšavy Boeing 787 polské společnosti LOT – Dreamliner. Ne každý sen se vyplní, sen všech čekajících na letišti v Ruzyni a jeho nejbližším okolí se ale vyplnil.

Krátce před devátou hodinou dopoledne se na kmitočtu APP Praha přihlásil pilot linky LOT 523. Na radarovém zobrazení vypadá stopa polského letadla stejně jako stopy jiných letadel mířících do Prahy, ale přesto přitahuje oči řídících víc než stopy těch ostatních. Na opatrný dotaz řídicího APP, zda by posádka souhlasila před přistáním s provedením nízkého průletu nad dráhou, kapitán vesele oznamuje, že ano.

Při podobných příležitostech je takový postup docela obvyklý a navíc – kdo by se nechtěl tak trochu pochlubit, ne...? Nakonec, už jste viděli chlapa v posledním modelu sportovního kupé Mercedesu, že by nesundal nohu z plynu, když míjí divčí internát?

Jako první se nad západním koncem letiště z mraků vynořily dvě černé skvrny – otvory motorů, které bez slyšitelné námahy hnaly nejnovější boeing s velkým nápisem LOT do průletu nad dráhou 06 v Praze. O pár minut později si pilot přiblížení na stejnou dráhu zopakoval a s ladným krasavcem pro 260 cestujících ve

čtvrt na deset dopoledne v Praze měkce přistál.

Rodiče mi vždycky říkali, že závidět se nemá, že závist není vůbec pěkná vlastnost. Těžko se jí ale bráním, když vím, že si LOT objednal takových dreamlinerů hned osm. Nezbyvá tedy než počkat na rok 2015, kdy by měl přiletět i první český B787 s nápisem Travel Service.

A až pojedete do práce, podívejte se před vjezdem do areálu IATCC na číslo popisné našeho střediska v Jenči. To číslo je totiž záměrně úplně stejné jako nejnovější typ boeingu včetně použitého typu písma!

JAROSLAV VLASÁK

Let B787-8 Dreamlinerem Praha – Varšava – Praha 15.–16. 12. 2012

Jak bylo řečeno v úvodu tohoto článku, polské aerolinie LOT jsou první evropskou společností, která dreamliner zařadila do svého letadlového parku. Před dodávkou B787 polskému dopravci již nejmodernější typ letadla provozují dopravci All Nippon Airways a Japan Airlines z Japonska, Air India, Ethiopian Airlines z Etiopie (první nasazení na pravidelné linky mimo Japonsko), americké United Airlines, čínské China Southern Airlines a Qatar Airways z Kataru.

Nový letoun LOT nabízí tři cestovní třídy pro pasažéry: obchodní třídu, vylepšenou ekonomickou třídu Premium Economy a standardní ekonomickou třídu.

První, co cestující vizuálně zaznamená, je optická prostornost kabiny, a to i na výšku. V ekonomické třídě je k dispozici standardní plán rozestavení sedadel 3 – 3 – 3 (okno – 3 sedačky – ulička – 3 sedačky – ulička – 3 sedačky – okno). Upozornění pro milovníky výhledů z okna v letadle: v řadách 20 a 27 není okno k dispozici. ☺

I v ekonomické třídě je příjemný rozestup mezi sedáčkami, umožňující postavě o vzrůstu 180 cm pohodlné sezení. Sedadlo by však mohlo být širší, i když se může jednat o velmi subjektivní pohled odpovídající tělesným proporcím cestujícího. Každé sedadlo, i v ekonomické třídě, má k dispozici individuální LCD monitor (v ekonomické třídě o úhlopříčce 9 palců), na kterém lze sledovat nabídku palubní zábavy LOT. Na krátkém letu

z Prahy do Varšavy nebylo možno z časových důvodů prozkoumat nabídku IFE (In Flight Entertainment) úplně, zaujaly dobře provedené mapy letu v několika verzích.

Běžný cestující asi nepostřehne nové technologie týkající se konstrukce letadla, například rozdíl mezi použitím uhlíkových vláken a dosud používaných materiálů u starších typů letadel. A tak asi nejviditelnější novinkou pro laiky je nová technologie zabránění pronikání prudkého slunečního svitu oknem do kabiny, kdy je opticky velmi velké okno vybaveno nikoliv standardní stahovací plastovou roletou, ale stínění je možno dosáhnout elektronicky, ztmavováním v 5 stupních modré barvy. Citelně vnímatelná je samozřejmě deklarovaná nižší úroveň hluku v kabině; mně hluchnost dokonce připadala vyšší při pojiždění po letištní ploše než ve fázi samotného letu.

K dalším zcela novým vymoženostem má patřit lepší systém cirkulace vzduchu v kabině, nicméně nějaký výrazný rozdíl oproti jiným typům letadel jsem nezaznamenal, i když lze těžko usuzovat z letu trvajícího 1 hodinu 10 minut. Prvky jako měnič se nasvícení stropu v kabině (tzv. Sky Interior) a biny pro odkládání zavazadel vyklápějící se směrem dolů byly již použity v některých předchozích typech letadel, například u Boeingu 737-800 nebo 777.

Zbytek vjemů cestujícího bude zřejmě souviset s procedurami lišícími se danou leteckou společností (úroveň servisu a chování personálu) a mírou nadšení pro létání a dlouhodobý pobyt v uzavřených prostorech každého individuálního cestujícího.

LOT má začít nasazovat dreamliner na dálkové linky začátkem ledna, tedy za předpokladu, že nedojde k neočekávané technické závadě jako 19. 12., kdy při přistání ve Varšavě, na letu letícím z Prahy, se mechanicky poškodil podvozek. Několik dalších letů bylo proto zrušeno a cestující byli přepravováni poněkud letitějšími Boeingy 737-400.

MILAN VANĚČEK, SFIN/LP

Foto PETR PĚNKAVA,

NICOLE WOWESNÁ TRHLÍNOVÁ



Objektiv



REGIONAL 3rd PLACE 2012

European Satellite Navigation Competition 2012

Jak jsme krátce uvedli v minulém Stripu, RLP ČR, s. p., získalo společně s firmou TECHNISERV, spol. s r. o., a Letištěm Praha, a. s., **3. místo v regionální soutěži European Satellite Navigation Competition 2012.**

Přihlášená aplikace TE-VOGS slouží k navigaci řidičů mobilních prostředků po pohybové ploše letiště. Systém se skládá z dotykového displeje, modulu GNSS a modulu WiMAX, který zabezpečuje datový přenos.

Hlavním úkolem aplikace je zobrazení vlastní polohy vozidla na mapě letiště a zobrazení okolního provozu. Informace o provozu pochází ze systému A-SMGCS.

Na mapě letiště je vyznačena poloha vozidla a polohy okolních vybavených vozidel a letadel. Jsou zde také vyznačeny různé zájmové a ochranné prostory.

Aplikace umožňuje i další přidané funkce, jako je rozesílání provozních informací, informací o přiletech, LVP režimu, textových zpráv atd. Je možné vyznačení bodů zájmu a jejich distribuce.

Aplikace je užitečná především pro provozovatele letiště. Např. zjištění poškozeného povrchu je možné ihned poslat pracovníkům, kteří opravují plochy. Informace o vadném světle a jeho polohu lze ihned distribuovat elektrikářům, souřadnice eventuálního incidentu se ihned dostanou do vozidel záchranného systému apod.

Na mapě jsou také zobrazeny ochranné prostory RWY a při jejich narušení je řidič ihned informován akustickým a vizuálním alarmem. Aplikace takto přispívá k prevenci RWY incursion i k prevenci narušení aktivní TWY.

HW i SW vývoj aplikace zajistila firma TECHNISERV, spol. s r. o., za přispění firmy TELEMATIX, s. r. o., Letiště Praha, a. s., a RLP ČR, s. p., se podíleli na definování uživatelských požadavků a funkcí systému. Letiště Praha, a. s., umožnilo instalování systému ve svých vozidlech a RLP ČR, s. p., zabezpečilo instalaci experimentálního zařízení WiMAX a poskytlo data systému A-SMGCS.

JAN KUBÍČEK, DPLR/SRPI/OPM



40. výročí Evropské letecké plánovací skupiny (EANPG) ICAO. Ve dnech 3.–6. prosince 2012 se uskutečnilo v prostorách ICAO v Paříži v pořadí 54. výroční zasedání EANPG. Na jednání, kterého se zúčastnilo přes 80 zástupců z členských států ICAO a mezinárodních leteckých organizací, byly přijaty závěry, které jsou směřovány na další zlepšování situace ve vzdušném prostoru European Region (geograficky obsahuje rozsáhlé území od Vladivostoku až po Shannon). Jde zejména o oblast provozní bezpečnosti (safety), kapacity vzdušného prostoru a letišť, prostředí a další technické otázky.

Na tomto jednání bylo vzpomenu 40. výročí založení této významné plánovací skupiny. První zasedání EANPG se uskutečnilo v listopadu 1972 a bývalé Československo se zařadilo mezi 11 států, které se staly členy EANPG (v současné době má 56 členů). Zástupce ČR v EANPG vykonává funkci místopředsedy EANPG.

LADISLAV MIKA, Ministerstvo dopravy ČR

Trochu jiné předvánoční setkání

Nablýskaný parket, početný orchestr, suverénní konferenciér, program na úrovni a pulty plné lahůdek, obsluhované profesionály z cateringové agentury – tak vypadají naše obvyklá předvánoční setkání.



Já jsem si ovšem užila i trochu jiného předvánočního reje. Na konci listopadu 2012 jsem byla pozvána na mikulášskou nadílku společnosti Portus. Toto občanské sdružení provozuje ve Slapech chráněnou dílnu (<http://www.dobrotyspribehem.cz/>) a chráněné bydlení pro osoby s mentálním postižením.

Pracovníci této organizace připravili mikulášskou veselici pro klienty Portusu a dalších čtyř organizací, které pečují o podobně postižené lidi.



Těžko lze srovnávat Žofín se sálem davešského pivovaru, takže ani parket nebyl tak nablýskaný. Hudbu zajišťoval spřátelený muzikant, který ovládal nejen klávesy, ale stáčil k tomu i zpívat a hrát na kytaru. Rovněž konferenciér byl z okruhu kamarádů. Místo původně dohodnutého tanečního páru, jehož jedna polovina onemocněla, se dva dny před akcí podařilo najít jiné tanečníky, kteří byli ochotni předvést předtančení (a k jejich cti nutno zmínit, že odmítli i proplacení cestovních nákladů, což bylo maximum, co jim pořadatelé mohli nabídnout).

Občerstvení? Baterie PET lahvi s limonádami a jednoduché chlebičky z portusácké dílny, vše ze zdrojů místních sponzorů. A jako vrchol – příchod Mikuláše s andělským doprovodem, jemuž zástupci z každé organizace zpívali nebo přednášeli to, co si pro tuto příležitost nacvičili.

Okouzlujícím a drtivým zážitkem byla opravdovost, s jakou všichni večer prožívali. A nebyl to jen skutečný respekt z Mikuláše a u některých klientů nefalšovaný strach z čerta, ale i obrovská radost z obdrženého balíčku, který obsahoval (samozřejmě ze sponzorských zdrojů pořízené) dobroty – čokoládu, perník, pomeranč...

A nadšení z hudby a možnosti se bavit. S prvními taktly se parket zaplnil a všichni – klienti (to jsou ti, o něž se pečuje) i asistenti (tak se jmenuje profese těch pečujících) – se vrhli na parket.

A trsali až do konce. A ani ten taneční pár, který si svou úlohu splnil během prvních deseti minut večera, se nesbalil a neodjel domů či za dalším kšeftem, ale rozdělil se a tančil s klienty celé čtyři hodiny. A co je opravdu téměř z říše utopie – na konci jsem se s nimi sešla u jednoho z organizátorů a oni – stejně jako já – mu **děkovali** za pozvání a možnost strávit tento večer zde.

Vím, je nevládná politická situace, krize a recese a máme spoustu problémů. Ale až se vrátíte ze své chalupy, zaparkujete svůj vůz, zkuste využít čas mezi skládáním nádob do myčky a spuštěním televize s úhlopříčkou přes metr k předstávě, že jste dostali jako dárek čokoládu – a máte z ní radost...

I těmto lidem, o kterých jste dnes četli, peníze z naší Vánoční charitativní sbírky mohou pomoci. Sběrka je v plném proudu, končí až v únoru. Každá koruna se počítá. Podrobnější informace o sbírce jsou stále na **intranetu**.

EVA PELIKÁNOVÁ, DPRO/LIS/NOF a o. s. Portus

Letecký ples

Sdružení čs. zahraničních letců 1939–1945, Svaz letců ČR a společnost Aviatik připravili na den **16. února 2013** v pražském paláci Lucerna XXII. reprezentační letecký ples. Tento ples je tradičně největším každoročním společenským setkáním českých letců, konstruktérů a pracovníků v letectví všech kategorií, civilních i vojenských

s představiteli politického a kulturního života, se zástupci diplomatického sboru a s pracovníky z celého českého letectví, včetně leteckých příznivců z řad nejširší veřejnosti. Letecký ples se uskutečňuje za podpory státu, hl. m. Prahy, veřejnosti a mnoha leteckých sponzorů, mezi něž patří i RLP ČR, s. p.

red

Projekt FAB CE v roce 2012

V roce 2012 se v projektu na vytvoření středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru odehrálo několik zásadních událostí jak na úrovni státní, tak na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb.

Všech sedm zúčastněných států – Bosna a Hercegovina, Česká republika, Chorvatsko, Maďarsko, Rakousko, Slovensko a Slovinsko – po předchozím podpisu na úrovni ministrů dopravy ratifikovalo během roku 2012 Dohodu o vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy – FAB CE Agreement. Ratifikací (v některých státech je ještě nutný následný podpis prezidenta republiky) nabude tento dokument v jednotlivých zemích právní účinnosti, což je jedním z předpokladů pro zprovoznění společného FAB.

V souladu s nařízením EU 176/2011 bylo značné úsilí věnováno konzultacím s Evropskou komisí a dalšími evropskými institucemi v červnu 2012. Obsahem konzultací bylo zejména předložení informací o stavu, vývoji a plánované připravenosti projektu FAB CE na zprovoznění v prosinci 2012. Všechny informace a požadované dokumenty z oblasti provozní, technické, finanční, právní, bezpečnostní a oblasti lidských zdrojů, kterých bylo pro ilustraci asi 30 až 40 a které byly doplněny o analýzu přidané hodnoty jednotlivých projektů, byly Komisi předány v termínech stanovených výše zmíněným nařízením. Součástí balíčku informací dodaných Komisi byl rovněž dokument o společném určení poskytovatelů služeb pro odpovídající části vzdušného prostoru FAB CE.

Přestože považujeme projekt FAB CE za jeden z nejrovinutějších v rámci evropských FAB iniciativ, který je realizován v souladu s požadavky evropské legislativy a zároveň reaguje i na skutečný vývoj v oblasti ATM, reakce evropských institucí (Evropská komise, EASA, Performance Review Body/Performance Review Unit, Network Manager, sdružení leteckých dopravců) byly poněkud rozporuplné, v některých oblastech dokonce vzájemně protichůdné.

Na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb byl vypracován a schválen dokument Free Route Concept, který obsahuje poměrně zásadní změny v možnosti využívání vzdušného prostoru FAB CE v horizontu příštích pěti let. Konkrétně jde o možnost přímých tratí v určitých částech vzdušného prostoru v souladu s cíli projektu SESAR (Business trajectories).

V souvislosti s tímto konceptem došlo k přejmenování současně implementované fáze projektu FAB CE. Původní název 'Statický scénář' byl nahrazen pojmem 'Freemove Scenario'.

Potřeba stanovení strategické orientace projektu FAB CE ve světle nových skutečností, které se odehrály na poli ATM v posledních několika letech, přiměla zástupce poskytovatelů letových navigačních služeb k započítí aktivit na vytvoření dlouhodobé strategie FAB CE. Během roku 2012 byl vytvořen dokument popisující strategickou orientaci FAB CE v souladu s důležitými evropskými strategickými dokumenty, konkrétně Network Strategic Plan, Interim Deployment Programme SESAR a samozřejmě všemi nařízeními iniciativy Single European Sky, zejména

pak souvisejícími s tvorbou výkonnostních plánů FAB. Na základě výše zmíněné strategické orientace bude v první polovině roku 2013 vypracována aktualizovaná strategie FAB CE.

V březnu a říjnu proběhla dvě jednání sociálního dialogu (Social Dialogue Forum) mezi zástupci odborových sdružení FAB CE a managementem projektu. Říjnové jednání bylo předčasně ukončeno poté, co zástupci významného odborového sdružení toto jednání opustili, bohužel však kvůli události nikterak nesouvisející s projektem FAB CE.

V dubnu roku 2012 byla ukončena veřejná soutěž na administrativní a expertní podporu projektu FAB CE v rozsahu stanoveném zadávací dokumentací. Vítězem se stalo konsorcium společností APAC a Helios. Určitou část podpory poskytne také EUROCONTROL v rámci uzavřené dohody EIS.

Koncem roku 2012 bylo rozhodnuto, že projekt FAB CE zažádá o finanční podporu pro částečné krytí svých aktivit v období 2013–2015 z evropských strukturálních fondů TEN-T. Termín pro předložení žádosti je stanoven na konec února 2013.

V souladu s dohodou o spolupráci poskytovatelů služeb bylo předsednictví ve Výboru generálních ředitelů (CEO Committee) zúčastněných poskytovatelů v polovině roku 2012 předáno organizaci AustroControl.

Mandát pro předsednictví v Radě FAB CE (FAB CE Council) byl na konci roku 2012, v souladu s dohodou o vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy, předán Chorvatské republice. **PAVEL JANDA, ÚSM/PM**

Inspiromat

„Po roce vyhodnocování a srovnávání s konkurencí náš systém SQUID vyhrál tendr pro Brusel – tedy z hlediska EU hlavní letiště. Je to zakázka obrovská svým významem – porazili jsme konkurenci na jejich vlastní půdě a dobře si našlápli k získání dalších objednávek našich výrobků pro jiná letiště v Belgii.“ **Viktor Sotona, generální ředitel ERA.** Pardubická firma ERA, a. s., zvítězila ve výběrovém řízení na dodání 110 kusů vysílačů, které pomohou řídit pozemní provoz vozidel na letišti v Bruselu.

„Pomalou se u nás mění pohled na privátní létání. Bizjety se staly dostupnějšími. Dříve se například do Bratislavy využívala hlavně dálnice D1, dnes je běžnou praxí, že manažeri létají.“

Vladimír Peták, šéf ABS Jets, jedné z největších středoevropských firem, která se zabývá provozem soukromých letadel.

„Mohu potvrdit, že kraj coby akcionář letiště podepsal na začátku prosince dohodu se společností Ryanair o poskytování letištních služeb. Jednáme samozřejmě i o zřízení nové linky, která by, pokud vše půjde dobře, měla létat od Jara do té nejzajímavější destinace.“

Pavel Schneider, ředitel ostravského letiště.

„Jsme rádi, že jednání, která jsme v uplynulých týdnech navzájem vedli, probíhala velmi profesionálně, v naprosté konstruktivní duchu, bez zbytečných emocí a po dlouhé době byla prostě jakéhokoliv prosazování individuálních zájmů. Vedla věcná fakta a argumenty v oboustranné snaze přispět k ozdravení Českých aerolinií. Podpis všech kolektivních smluv je důležitým krokem ke zdárnému dokončení restrukturalizace a zlepšení nákladové strany společnosti. Současně je to dobrá zpráva a významný signál pro potenciálního strategického partnera Českých aerolinií.“

Philippe Moreels, prezident Českých aerolinií, a představitel všech šesti odborových organizací působících ve společnosti.

„Skyport je terminál provozovaný soukromou firmou, která podniká v souladu s platnou legislativou České republiky, má schválený bezpečnostní program a je pravidelně auditována tomu příslušnými orgány státu.“

Michaela Lagronová, mluvčí Českého aeroholdingu.

„Každý člověk by měl umět plavat, jezdit na kole, řídit automobil a brzy i letadlo.“

Roland Garros, francouzský aviatik. Připravila DV

Kolaudace objektu letecké školy se blíží

Rekonstrukce letecké školy vstupuje do závěrečné etapy zkoušek a přejímek jednotlivých částí objektu a jeho systémů. Postupně jsou dokončována jednotlivá patra a stavba pomalu, ale jistě „couvá ze dveří“. Celý leden je plánován na postupné ožívání a zkoušení přístupových systémů, kamer, datové sítě včetně jejího oživení a připojení do sítě ŘLP ČR, s. p., topení, chlazení a dalších desítek větších či menších systémů. U všech jsou sepsány jednotlivé zjištěné vady a nedodělky, které stavba následně odstraní. Další kontrola prověří úspěšnost jejich odstranění a případně pak navazuje další kolo až do dosažení shody s projektem a požadovanými parametry. Práce je to zajímavá, ale zdlouhavá a někdy mírně depresivní, hlavně když se nedaří...

Až tato etapa skončí, je nezbytné zaškolení jednotlivých správců systémů a závěrečné otestování za jejich přítomnosti. Nelze opomenout prohlídky od hygieniků a hasičů, kteří na místě ověřují splnění svých požadavků. Když se podaří získat i jejich vyjádření, nic nebrání pozvat ko-



laudační komisi, která prohlédne, co se jak podařilo, prověří spoustu různých certifikátů a prohlášení o shodě, prověří všechny provedené zkoušky a školení a pokud je spokojena, vydá rozhodnutí. Jestliže vše půjde dobře a jednotlivé kroky proběhnou

dle plánu, pak den kolaudace nastane kolem 20. 2. 2013. Pak už stačí počkat na nabytí právní moci rozhodnutí a může začít stěhování a nová etapa existence letecké školy. **Text a foto JAN SEDLÁK, DPLR/SRPI/OPM**

CATC se představuje

Letové simulátory

V minulých dílech „CATC se představuje“ jste měli možnost seznámit se obecně s historií a nabízenými službami výcvikového střediska CATC, včetně představení výcvikových zařízení určených pro nácvik postupů v kabině cestujících.

V dnešním dílu bychom vám rádi představili další špičkovou techniku, která slouží k výcviku pilotů. Jedná se o letové simulátory, jejichž kokpit a chování je přesnou kopií daného typu letadla. Někteří z vás měli možnost se s nimi seznámit, a dokonce pilotovat během – z našeho pohledu velmi vydařeného – vánočního večírku, který se konal v prostorách CATC.

Typy letových simulátorů se zcela pochopitelně požívaly podle typu letadel využívaných ve flotile ČSA. Od roku 2000 máme v provozu plně letový simulátor (Full Flight Simulator – FFS) pro letadlo typu B737 – 400/500. V roce 2006 přibyl do simulátorové rodiny FFS pro letadlo typu A320, tehdy zaváděného do flotily ČSA. Na základě servisní smlouvy s výcvikovým střediskem CAE Amsterdam byl v roce 2011 do našeho střediska přemístěn FFS pro typ letadla B737 NG, který provozujeme hlavně pro zákazníky CAE. Nesmíme však zapomenout na letový simulátor, tzv. Flight Training Device – FTD, pro typ letadla ATR 42/72-500, který je posádkám k dispozici od roku 2006.



Hlavní části letového simulátoru FFS jsou přesné kopie kokpitu letadla a jeho vybavení, pracoviště instruktora, zvukový systém, vizuální systém pro zobrazení vnějšího prostředí, pohybový systém se šesti stupni volnosti, včetně nezbytného počítačového, programového, elektrického, elektronického, hydraulického a mechanického vybavení.

Instalaci každého simulátoru předcházely náročné úpravy hangáru B jak pro simulátor samotný, tak pro jeho zázemí a nutnou technologii. To znamená počítačové sály, zdroje elektrické i hydraulické, systémy chlazení a klimatizace. Kromě této špičkové techniky, jako jsou letové simulátory, využíváme pro typový výcvik pilotů zařízení A320 M/FTD (Maintenance and Flight Training Device) a postupové trenažéry (Cockpit Procedure Trainer) pro typy letadla B737NG, B737CL a ATR. Tato zařízení slouží k nácviku orientace v pilotní kabině a postupů před výcvikem pilota v letovém simulátoru. Jsou velmi efektivní a šetří značné finanční prostředky, nutné pro provoz FFS.

Letové simulátory CATC splňují požadavky nejvyšší třídy dle příslušných předpisů ICAO 9625, JAR STD 1A, JAR FSTD A a jsou vyrobeny špičkovými světovými firmami z oblasti simulátorové techniky – CAE, Thales a Mechtronix.

Každý letový simulátor prochází každoročně náročnou zkouškou, během které Úřad pro civilní letectví ČR (v případě FFS B737NG též kanadský úřad Transport Canada) kontroluje, zda všechny parametry objektivních testů, kterých je zhruba sto, odpovídají letadlovým charakteristikám a letový simulátor tak splňuje svou předepsanou třídu kvality. Dále je během této zkoušky simulátor hodnocen z hlediska subjektivních pocitů pilota během předpisu stanovených profilů letu.

Hodina provozu simulátoru je přibližně desetkrát levnější než na skutečném letadle, přičemž simulátor je možno využít až 6000 provozních hodin ročně. Simulátor umožňuje výcvik pilotů za podmínek, které na reálném letadle nelze cvičit. Každý simulátor umožňuje zadávání více než 350 závad na všech letadlových systémech, nastavení velmi složitých meteorologických podmínek. Toto vše tak umožňuje nácvik různých nouzových situací, které by se mohly vyskytnout během reálného letu.

Efektivitu a pravidelnost výcviku rozhodujícím způsobem ovlivňuje rychlost a cena prováděných oprav, objednávaní a dodávky náhradních dílů, jakož i neustálé kontroly simulátorových systémů a jejich modernizace. K tomuto účelu má CATC velmi zkušený tým techniků, jehož členové své dlouholeté zkušenosti nabyli jak při vývoji, výrobě a servisu simulátorové techniky československé produkce, tak při servisu letadlové techniky našeho vlajkového dopravce a přímo při již více než dvanáctiletém provozu a servisu rozmanitých systémů různých výrobců použitých v našich simulátorech. Provozní schopnost simulátorů udržujeme nad požadovanou hranicí 99,5 %.

Výcvikové středisko CATC patří do rodiny více než 140 provozovatelů letových simulátorů, více než 260 výcvikových středisek po celém světě, která jsou operátory zhruba 1150 FFS. O sounděžitosti této rozsáhlé komunikace jsme měli možnost se přesvědčit před dvěma roky při závadě desky v řídicím počítači našeho FFS B737. Pomoc, rady a následně i náhradní díly přicházely z celého světa od Nového Zélandu přes Norsko až po Kanadu.

Patříme sice mezi menší výcviková střediska, ale podle zahraničního hodnocení jsme na světové úrovni co do jeho kvality. Ne náhodou bylo v minulosti naše výcvikové středisko v Praze spolupořadatelem světové konference uživatelů simulátorové techniky FSEMC (Flight Simulator Engineering and Maintenance Conference), jejíž jsme členem, a pořadatelem zasedání jejího řídicího výboru, stejně tak jako opakovaně organizátorem evropských konferencí o leteckém výcviku EATS v Praze.

MILAN HÜBNER, manažer Provozu simulátorů, CATC, foto PETR SOJKA, CATC

Baví mě to, napl

Jednou z oceněných na předvánočním setkání zaměstnanců ŘLP byla Nadace Dětský mozek. Vyzpovídali jsme její ředitelku Miroslavu Weiglovou.

Mohla byste našim čtenářům krátce říci, čím se Nadace Dětský mozek zabývá?

Nadaci založili v roce 1992 pánové Komárek, Němec a Pechal díky finančnímu daru sourozenců Myšákových. Naše nadace podporuje děti a dospělé s postižením centrální nervové soustavy – jedná se o postižení, jako je autismus, epilepsie, dětská mozková obrna, mentální retardace apod. Dále pomáháme seniorům, kteří se o sebe již nedokáží sami postarat. Na základě finančních darů se snažíme zajistit asistenční službu jednak pro rodiny s takto postiženými dětmi i dospělými, ale i pro speciální školy a základní školy, které integrují postižené děti mezi zdravé.

curriculum vitae



MIROSLAVA WEIGLOVÁ

narozena: 2. 4. 1959

rodina: vdaná, 3 děti + pes

volný čas: rodina, zahrada, cestování

oblíbené divadlo: Vinohradské,

Divadlo Na Fidlovačce

nejmilejší filmy: Unavení sluncem, Musíme si

pomáhat, Deník Bridget Jones...

životní krédo nebo zkušenost: „Chovej se tak, jak

bys chtěl, aby se druzí chovali k tobě.“

Z čeho vzešla potřeba vytvořit takovou nadaci?

Dá se říci, že iniciátorem celého projektu byl prof. Komárek, přednosta Kliniky dětské neurologie v Motole a velmi uznávaný odborník v tomto oboru. A on viděl, že je u nás nedostatečná domácí péče o lidi a děti, o které se na klinice stará. Viděl, že potřebují pomoci se svým denním běžným životem, protože stát jim bohužel tuto pomoc neposkytuje v dostatečné míře.

Labyrint evropského pr

(dokončení z minulého čísla)

Právo EU samozřejmě pokrývá oblast civilního letectví ve větší míře, než je pouze úroveň základního nařízení. Mezi tyto oblasti patří dále například vnitřní trh, ochrana práv cestujících, ochrana civilního letectví před protiprávními činy, hlášení událostí a odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, ochrana životního prostředí a mnoho dalších požadavků, které souvisí s civilním letectvím přímo i nepřímo.

Jednotné evropské nebe (SES)

Velkou oblastí právních dokumentů EU v civilním letectví, jejíž popis by postačil na samostatný článek, je projekt Jednotného evropského nebe (SES). Nejzákladnějším dokumentem v této oblasti je nařízení Evropské parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, které stanoví rámec pro realizaci tohoto projektu jako takového. Další nezbytnou součástí právního rámce pro SES jsou nařízení o poskytování letových navigačních služeb, nařízení vztahující se k vzdušnému prostoru a interoperabilitě systémů ATM.

Úzkou vazbu na projekt SES mají také nedávno uveřejněná evropská společná pravidla létání (v minulosti označovaná jako SERA), která jsou součástí prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012. Toto nařízení se vztahuje zejména na uživatele vzdušného prostoru

ňuje mě to, dělám to s láskou a dělám to ráda

Jaká byla vaše cesta do Nadace? A jak dlouho pro nadaci již pracujete?

Pro nadaci pracuji 3 roky, a když jsem byla oslovena správnou radou, abych se ujala místa ředitelky nadace, dlouho jsem se nerozmýšlela. Mám pocit, že k této činnosti určitým způsobem inklinuji a opravdu jsem se v ní našla. Baví mě to, naplňuje mě to, dělám to s láskou a dělám to ráda. Člověk do toho dává srdce a nedělá to pro peníze. Tato práce mě neskutečně obohatila, a když pak vidíte výsledky, tak víte, že pomáhat má smysl.

Jakým způsobem získává nadace finance pro své zádatelky?

Jeden způsob je z úroků našeho nadačního jmění a druhý způsob jsou finanční dary. Nicméně najít donátora je velice těžké, protože u nás je velké množství nadací a navíc stále přetrvává nedůvěra potenciálních donátorů, zda finance budou využity správně. Dnes již ale existuje web Daruj správně, kde je seznam nadací, které jsou prověřené a transparentní. Po revoluci se u nás vynořilo plno nadačních fondů a nadací, a bohužel ne všechny měly čistý úmysl pomáhat druhým, proto v roce 1998 byla stanovena určitá pravidla, která musí být dodržována. Ty nejserióznější nadace jsou sdruženy ve Fóru dárců, což je sdružení Asociace nadací a Asociace nadačních fondů. V této chvíli Fórum dárců připravuje tzv. známku kvality, což bude certifikát, že nadace je spolehlivá a finanční dary, které obdrží, jdou na účel, ke kterému jsou určeny. Platnost certifikátu bude na dobu určitou, po jejímž uplynutí bude hospodaření a činnost nadace opět přezkoumána.

Kdyby chtěli naši čtenáři pomoci někomu prostřednictvím vaší nadace, jak to mají udělat?

Nejprve je nutné nás kontaktovat telefonicky nebo mailem a uvést výši částky, jakou chce darovat. Pokud se jedná o částku do 2000 Kč, tak může peníze poslat na náš účet a my mu vystavíme potvrzení, že jsme je přijali. U částek nad 2000 Kč připravujeme pro dáře darovací smlouvu. Tyto dary je pak možné odepsat z daní.

Kolik žádostí vám ročně přijde?

Letos máme přes 160 žádostí od fyzických osob. Od právnických osob, které se zúčastňují výběrového řízení, je to zhruba 100 žádostí. A z toho jsme obdarovali 24 organizací a 10 rodin. Více bohužel pokrýt nedokážeme a žádosti pak přesouváme do dalšího roku.

Co považujete za svůj největší úspěch? Na co ráda vzpomínáte?

Advokátní komora vyhlašuje každoročně právníka roku a při té příležitosti vybírají jednu nadaci, kterou obdarují. V roce 2010 se rozhodli pro naši nadaci. Celou akci uváděl pan Donutil a byli jsme domluveni, že tam nadaci krátce představím. Poté co jsem řekla, čím se naše nadace zabývá a komu pomáhá, jsem chtěla odejít a pan Donutil jakoby mimoděk prohlásil: „Na to, kam ty peníze půjdou, se ptát ani nebudu“. A já jsem mu odpověděla:

„Ale pane Donutile, jen se klidně ptejte, já vám to ráda řeknu.“ A vyprávěla jsem příběh maminky, která je sama a pečuje o dvojčata – obě děti jsou postižené, chlapeček je jen ležící a holčička má dětskou mozkovou obrnu. Aby mohla chodit do stacionáře, tak nás maminka požádala o finanční pomoc. Na základě toho, že jsem řekla, kam přesně ty peníze půjdou, mě pak oslovili lidé z publika, aby mohli na tuto rodinu přispět. Přidal se k nim i pan Donutil a stal se i patronem naší nadace. Byl to jeden z nejemotivnějších případů.

Co byste popřála našim čtenářům do nového roku?

Kromě zdraví, štěstí, pohody, pracovních i osobních úspěchů bych vašim čtenářům ráda popřála, aby měli v novém roce 2013 více času pro sebe a pro své blízké.

LUDMILA HAVRÁNKOVÁ, foto archiv

Program Divadla Na Fidlovačce

18. 1. PÁ	19.30	Proutník pod pantoflem
19. 1. SO	19.30	My Fair Lady
21. 1. PO	19.30	Dům čtyř letor
22. 1. ÚT	19.30	Hotel mezi dvěma světy
23. 1. ST	19.30	Řeči, řeči
24. 1. ČT	19.30	Shapira
25. 1. PÁ	19.30	Nerušit, prosím
26. 1. SO	15.00	Šumař na střeše
27. 1. NE	15.00	Divotvorný hrnec
28. 1. PO	19.30	Techtle mechtle
29. 1. ÚT	19.30	My Fair Lady
30. 1. ST	19.30	Proutník pod pantoflem
31. 1. ČT	19.30	Jen žádný sex prosím, jsme přece Britové!
1. 2. PÁ	19.30	Julie, ty jsi kouzelná! (derniéra)

2. 2. SO	19.30	Jeptišky
3. 2. NE	15.00	Lucerna
4. 2. PO	10.30	Dům čtyř letor
	19.30	Dům čtyř letor (jarní předplatné)
5. 2. ÚT	19.30	My Fair Lady
6. 2. ST	19.30	Šumař na střeše
7. 2. ČT	19.30	Proutník pod pantoflem
8. 2. PÁ	19.30	Shapira
9. 2. SO	15.00	My Fair Lady
	19.30	My Fair Lady
11. 2. PO	10.30	Divotvorný hrnec
	19.30	Dům čtyř letor
12. 2. ÚT	19.30	Jen žádný sex prosím, jsme přece Britové! aneb Všichni v tom jedou
13. 2. ST	19.30	Nerušit, prosím
14. 2. ČT	19.30	Techtle mechtle
15. 2. PÁ	19.30	Řeči, řeči
16. 2. SO	15.00	Šumař na střeše

áva – další část volného seriálu připravovaného pracovníky ÚCL

a na letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu provádějící lety do Unie, v rámci Unie a z Unie. Jsou založena na standardech a doporučených postupech organizace ICAO, a to na Příloze 2 a částečně na Přílohách 3 a 11 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví.

Nařízení Komise (EU) č. 923/2012 vstoupilo v platnost 2. listopadu 2012 a v souladu s příslušným ustanovením se použije od 4. prosince 2012. Je obvyklé, že při zavádění nových pravidel EU je předmětným nařízením stanoveno přechodové období pro jeho zavedení, které by mělo zajistit dostatečný čas pro implementaci nových požadavků a souvisejících opatření v členském státě EU. V tomto případě je toto období maximálně dvouleté a Česká republika se rozhodla, že je využije až do nejzazšího možného termínu. Prakticky to znamená, že v ČR se společná evropská pravidla létání začnou používat až od 4. prosince 2014, a přechodové období bude využito k zajištění plynulého a hladkého přechodu na nový regulační rámec.

Rozhodnutí České republiky je výsledkem společného jednání, které proběhlo 13. listopadu 2012 za účasti zástupců Úřadu pro civilní letectví, Řízení letového provozu, s. p., Ministerstva dopravy a Ministerstva obrany. Cílem jednání nebylo ovšem pouze najít jednotný pohled na využití zmíněného přechodového období, protože jeho využití je pouze prvním a ve své podstatě tím nejjednodušším krokem v procesu „plynulého a hladkého přechodu na nový regulační rámec“. V následujících dvou letech nás čekají daleko složitější úkoly, jelikož jejich realizace bude mít přímý dopad na uživatele pravidel, a to jak evropských, tak i stávajících národních. Bude potřeba provést citlivou revizi stávajících vnitrostátních předpisů a souvisejících dokumentů (zejména AIP), která zajistí, že nebudou v rozporu s novou legislativou EU, ale zároveň dojde k zachování stávajících národních požadavků, které podrobně rozpracovávají standardy a doporučené postupy organizace ICAO (dále jen ICAO SARPs). Zachování těchto národních pravidel nařízení (EU) č. 923/2012 umožňuje, a to až do doby, kdy by byly

pokryty evropským právem. Neméně důležitým krokem bude vyřešení budoucí implementace nových ICAO SARPs, které v době jejich zavedení na úrovni dokumentů ICAO nebudou provedeny do právních předpisů EU. Nejedná se o změnu stávajících ICAO SARPs, které jsou již provedeny nařízením (EU) č. 923/2012 (změny těchto SARPs by měly být zajištěny aktualizací předmětného nařízení EU). Jak je z výše uvedeného vidět, i státní správa má svůj labyrint, kterým musí co nejlépe projít, aby uživateli poskytl jednoznačný právní rámec.

Úřad pro civilní letectví se tímto článkem pokusil přehledně mapu rozsáhlé oblasti evropského práva. Pokud se nám to podařilo alespoň částečně, jsme rádi. Budeme se pochopitelně i nadále snažit, mj. i prostřednictvím našich internetových stránek, orientaci letecké veřejnosti v této složité, nicméně základní a vzhledem k přímým dopadům často podceňované oblasti zlepšovat.

Zpracovali
pracovníci sekce letových standardů

Na křídlech s ŘLP – předvánoční setkání zaměstnanců

Letošní setkání zaměstnanců proběhlo v prostorách výcvikového střediska Českých aerolinií (CATC), jehož akvizice naším podnikem se uskutečnila v září loňského roku. Možností ochutnat připravené pohoštění, dobře se bavit, usednout v kokpitu na simulátoru nebo si třeba zacestovat s Jiřím Kolbabou předcházelo ocenění zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., za rok 2012.

Z rukou generálního ředitele Jana Klase a moderátorky večera Dany Morávkové převzali ocenění **Eva Schoberová**, DPLR/SMLNS/OPLNS, za dlouholetý a významný přínos letecké meteorologii v České republice, **Marek Dočkal**, DPRO/LIS/S-LIS, za řízení projektu FPL 2012 a úspěšné zavedení nového formátu letových plánů v ČR, **David Tomajer**, DPLR/SLS/FTO, za projekt převzetí kalibrační letky od ÚCL a její sta-

bilizaci v podmínkách ŘLP ČR, s. p., a **Michael Sedláček**, ÚSMP/VV, za dosažení vysokého stupně informační kvality a grafického ztvárnění podnikového zpravodaje STRIP.

Současně byla na setkání oceněna také Nadace **Dětský mozek**, která byla založena v roce 1992 a po celou dobu své existence podporuje osoby s postižením centrální nervové soustavy. Druhou oceněnou institucí bylo občanské sdružení **Na dlani**, které je od roku 1993 partnerem Základní školy speciální v Praze 6 Rooseveltova a jehož posláním je poskytovat výchovu a vzdělání žákům se středním až těžkým mentálním postižením, s kombinovaným postižením a s autismem.

Redakce, foto JAN MIKYNA, mis

