

STRIP 2013

ročník XIV, číslo 141
červenec – srpen

**Podrobně
o primárních
radarech** (str. 5)

**Rozhovor
s Bořivojem
Trejbalem** (str. 3)

Výsledky „3L“ (str. 5)



Významné návštěvy v IATCC Jeneč



Na krátkou návštěvu ŘLP v Jeneči a budovy Výcvikového střediska CATC zavítal dne 4. června ministr dopravy České republiky Ing. Zbyněk Stanjura. Na sále ATS se za doprovodu generálního ředitele Ing. Klase seznámil s hlavními činnostmi podniku, používanými technologiemi a výkonem práce řídících. Na snímku (zleva) SC R. Toscani, ministr Ing. Stanjura a náměstek ministra Ing. Žák.

Dlouhodobá spolupráce ŘLP ČR, s. p., s thajským poskytovatelem služeb řízení letového provozu společnosti AEROTHAI a její další rozvoj byly dne 13. června předmětem návštěvy prezidenta společnosti Prajaka Sajjasophona, generálního ředitele thajského ÚCL Voradeje Hampraserta a zástupce náčelníka generálního štábu thajských vzdušných sil generála Sritponga Komutanonta. Hosté z Thajska se v rámci své návštěvy zajímali především o stav civilně-vojenské spolupráce v ČR při využívání vzdušného prostoru a o možnost aplikace vybraných principů v thajských podmínkách. **text a foto rkl**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

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

Stanislav Černý, PhDr., vedoucí odd. RLZ, DPERFIN/SPER/RLZ **20 let**

Milan Vondra, Ing., inspektor zabezpečovací letecké techniky, AI **25 let**

Zdeněk Hradil, supervizor na TS I, DRSL/SLRL/LKTB **35 let**

Hana Kohoutová, operátor příjmu dat, DPRO/SONS/ACC/FDD **35 let**

Jan Kulveit, Ing., MP LNS, DPLR/SMLNS/OPLNS **45 let**

V srpnu pak své kulaté jubileum oslaví tyto zaměstnanci:

Tomáš Šmehlík, sřp II, DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**

Alena Winterová, operátor příjmu dat, DPRO/SONS/ACC/FDD **25 let**

Pavel Zourek, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **25 let**

Vladimír Drvota, vřlp II – WS, DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**

Jan Štindl, Ing., ředitel DPRO, DPRO/S **30 let**

Jelena Boušková, ekonom specialista, DPERFIN/SFIN/UC **35 let**

Všem srdečně blahopřejeme!
redakce

Posunutí termínu prodloužení RWY 12/30

Letiště Praha, a. s., oznamuje, že vzhledem k nepříznivému počasí v průběhu realizace 1. fáze GO RWY 06/24 došlo k posunu termínu zprovoznění RWY 12/30 na plnou délku z 8. 8. na 20. 8. 2013. **red**

Výlet pro bývalé zaměstnance ŘLP ČR, s. p.

ŘLP pořádá ve středu 4. září výlet pro naše bývalé zaměstnance v důchodu, kteří tentokrát budou mít šanci prohlédnout si pražské památky přímo z řeky Vltavy. Vyhlídková loď Natal doplne až na Zbraslav, kde čeká výletníky i příjemná procházka. Závaznou přihlášku obdrží naši bývalí zaměstnanci v důchodu spolu s tímto vydáním zpravodaje. **DPERFIN**

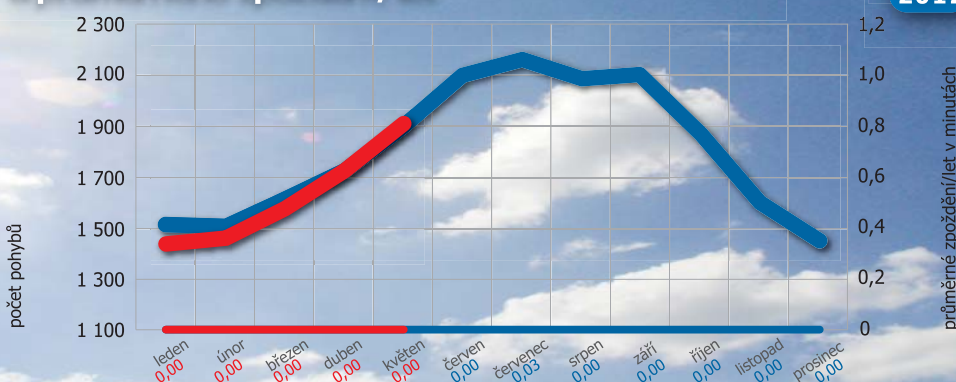
Statistiky provozu

květen 2013/2012

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



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



Statistiky provozu

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha
KVĚTEN 2012/2013
Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

11 857 11 454

nejvyšší počet/den
(25. 5.) (16. 5.)

460 413

nejvyšší počet/hod.
(31. 5.) (13. 5.)

39 37

Počet pohybů ve FIR Praha
KVĚTEN 2012/2013 (IFR)
Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

58 704 58 862

nejvyšší počet/den
(31. 5.) (16. 5.)

2 125 2 050

nejvyšší počet/hod.
(26. 5.) (4. 5., 25. 5.)

159 152

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
květen	11 857	11 454	-3,4	3 443	2 758	-19,9	1 369	1 195	-12,7	957	697	-27,2

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2012	2013	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.
květen	58 704	58 862	12/13 0,3	2012 2013 0,00 0,00

Emirates má vynikající servis na palubě a skvělé posádky

Bořivoj Trejbal je country managerem letecké společnosti Emirates pro Českou republiku. Společnosti, která se pyšní titulem „Nejlepší na světě“! Nedávno získané ocenění Skytrax World Airline Awards – World's Best Airline je tím nejlepším důkazem. V této soutěži hlasovalo 18 miliónů pasažérů.

Můžete našim čtenářům objasnit, co obnáší práce country managera v Emirates pro ČR?

Strategie vedení, reprezentace, koordinace a v neposlední řadě práce s klienty. V zásadě mým úkolem je představovat vizi našeho vedení v Dubaji a směřovat český team ke společnému cíli (městská kancelář – prodej, cargo na letišti a letiště samotné). Musím reprezentovat firmu na oficiálních i méně oficiálních událostech, ať už se jedná o státní úřady, ministerstva nebo i naše další partnery, jako je třeba letiště nebo Řízení letového provozu atd. Dalším mým úkolem je přímá péče o klienty. Samozřejmě na dennodenní práci například s cestovními kancelářemi mám team, který se o ně stará, ale mým úkolem je udržovat vztahy s vedením klíčových zákazníků, aby byli spokojeni a nadále fungovali tak, jak fungují.

Kolik máte v současné době zaměstnanců?

Dohromady nás je v pražské pobočce šestadvacet. Po celém světě pak šedesát tisíc. **Mluvíte arabsky? Pokud ne, přemýšlel jste někdy o tom, že byste se někdy začal učit?** Nemluví a nikdy jsem o tom nepřemýšlel, protože je to pro mě španělská vesnice. Mám na jazyky talent, ale při mém pracovním vytížení bych to již nezvládl.

Jak jste se vůbec dostal k letectví?

Studoval jsem hotelovou školu. K letectví jsem se dostal víceméně náhodně. Tehdy jsem hledal sponzora na školu a došel jsem až k letecké společnosti Lufthansa, která mi nabídla ne sponzorování školy, ale budoucnost v podobě dvouletého manažerského studia a následnou příležitost u nich ve firmě. Tím jsem nastartoval kariéru u leteckých společností. V oboru jsem již patnáct let.

Jak vybíráte letušky a vůbec celou palubní posádku, co je pro vás při výběru důležité? V jednom rozhovoru jsem se dočetla, že kráska, výška nebo vysoká úroveň angličtiny nejsou ta nejdůležitější kritéria. Máme určitá jasně daná kritéria. Dotyčná osoba, ať už je to muž či žena, musí na špičkách dosáhnout alespoň 212 cm kvůli různým operacím v letadle. Musí být fyzicky zdatní a vyrovnaní psychicky. Na to máme

psychology, kteří umí odhalit, jestli na to kandidát má, nebo nemá. Požadujeme jazykovou vybavenost. Angličtina je základ a druhý jazyk je také potřeba. Samotný výběr nedělá team v Praze, ale dělá ho team HR, který jezdí po celém světě a zařizuje tzv. open days, na kterých výběry probíhají. Máme pokaždé velký zájem. Na jaře přišlo asi 200 lidí v rámci jednoho dne. První den je seznamovací, představíme podmínky včetně platu. Ti co mají zájem, se přihlásí, pak jsou pohovory a finální kola.

Kolik destinací můžete aktuálně klientům nabídnout a jaká je vaše letadlová flotila?

Máme 134 destinací v 77 zemích a 201 letadel. Provozujeme nejvíce Boeingů 777 na světě – aktuálně 90 – a vlastníme 35 letadel s označením A380 a dalších 55 je na cestě. Máme mladou flotilu. Cílem je ji zdvojnásobit a přidat další destinace.

Jakým směrem se podle vás bude ubírat budoucnost Emirates? Jak tedy budete směřovat své budoucí aktivity?

Naším cílem je nabídnout čím dál více destinací, aby naši pasažéři měli čím dál větší výběr, kam se s námi dostanou. Dále budeme zlepšovat produkt na palubě, tak aby byl vždy na špičce. Máme zábavní systém, který již devátým rokem v řadě je vyhodnocen jako nejlepší na světě. Aktuálně jsme získali ocenění nejlepší aerolinka na světě v rámci soutěže World Airline Awards. Naše dlouhodobá vize je, že si chceme udržet úroveň oceňovanou našimi klienty. V této soutěži hlasovalo 18 miliónů pasažérů, kteří zvolili Emirates jako nejlepší společnost na světě. Je to cennější, protože to není ocenění nějaké komise, která se někde sejde a hledá nějaká kritéria, ale je to skutečně hlas lidí. Chceme růst a nabízet nejlepší produkt na palubě, nejlepší péči a úroveň, kterou máme. **V předešlé otázce jste zmínil ocenění Skytrax World Airline Awards 2013, které jste získali. Co to znamená pro Emirates ve světě a co pro vás zde v ČR?**

Vnímáme to globálně, protože cena je celosvětová. Pro nás je to závazek, abychom pracovali v tom směru, který povede k upevnění naší pozice i na českém trhu. Již teď máme velmi dobrou pozici a reputaci.

Jedna cestovní kancelář uděluje jednou ročně vysvědčení za péči o klienty a my jsme po několikáté získali samé jedničky a to je také ocenění našeho českého teamu. Jsem přesvědčený o tom, že máme ty nejlepší lidi.

Proč si myslíte, že právě Emirates jsou pro klienty tak zajímavé čím vynikají nad ostatními?

Máme vynikající servis na palubě, skvělé posádky – 130 národností. Vždy se snažíme, aby v letadle byla minimálně jedna osoba z posádky, která hovoří jazykem země odletu a destinace. Máme vynikající jídlo a troufám si říct nejlepší víno. Náš prezident Tim Clark jezdí vybírat víno do Burgundsku a Bordeaux osobně. Nakupujeme v obrovském množství ta nejvyšší kvalita vína. Na vynikající vinný lístek a jídlo můžeme být opravdu pyšní. Dále produkt pro děti je skvěle vymyšlený – hračky, díky a vůbec celý zábavní systém. Váhu limit pro zavazadla je o 10 kg více než je obecně zvykem.

Pro business a první třídu v Praze a na dalších 100 letištích po světě nabízíme tzv. Chauffeur-drive – odvezeme z letiště a přivezeme na něj. Balíček služeb je unikátní. Kdybych to shrnul, tak hlavním rozdílem jsou lidi, kteří pracují pro Emirates. Všichni jsou pyšní, že dělají u této firmy, a dělají vše, aby obrázek aerolinky zůstal zachovaný.

Existuje nějaký rozdíl třeba ve firemní kultuře nebo v přístupu k pracovnímu výkonu pokud jde o dubajské aerolinie?

Myslím že ne. Je to globální firma, kde pracuje spousta národností. V centrále i po světě jsou promíchány různé národnosti, náboženství, lokální zvyky, které lidé vzájemně respektují. Samozřejmě když přiletíte do Dubaje v době ramadánu, tak to bude trochu jiné, ale v tuto dobu to bude jiné i u Lufthansy či United Airlines atd.

Můžete pro naše čtenáře zhodnotit, jaké jsou vaše výsledky na českém trhu od začátku roku 2013?

Výsledky od začátku roku jsou velmi dobré, máme za sebou již několik rekordních měsíců v prodeji a celkově v obrotech tady na trhu. Daří se nám i na cargo. Jsme velmi spokojeni. Čísla ale vydáváme pouze na

globální úrovni jednou za rok ve výroční zprávě.

Emirates jsou na českém trhu od července 2010. Jak byste zhodnotili tyto 3 roky?

První rok byl rozjezdový. Linka jako taková začala poměrně brzo vydělávat sama na sebe, nicméně nešlo jen o linku, ale šlo i o zavedení kanceláře. Celé startování systému trvalo nějakou dobu. Další rok jsme upevňovali pozici a snažili se vybudovat silnou, stabilní základnu klientů, která pro nás bude fungovat. Ve třetím roce je to o tom, že se snažíme expandovat a dostat z toho trhu víc, než dneska máme. Pozice, kterou jsme měli loni, byla velmi dobrá a letos skutečně bojujeme o ty nejvyšší příčky, ať už se to týká objemu celkově prodaných letenek, nebo podílů na různých trzích. To hlavní jsme již nastartovali. Teď pečujeme o základ a budujeme postupně nástavbu na to, co už máme.

Jak se daří Emirates SkyCargo? Mezi Českou republikou a Dubají jste v roce 2012 přepravili náklad o hmotnosti neuvěřitelných 8,5 milionu kilogramů, což je hodnota o 30 % vyšší než loni.

Vždycky říkáme, že cargo je nejspěšnější součástí našeho teamu, a to proto, že nikdo na tomto trhu nenabízel a nenabízí tak velkou denní leteckou kapacitu, jako máme my. Denně nějakých 20 – 25 tun, které můžeme prodat na cargo, a taky prodáváme. Pozice SkyCargo je velmi silná a daří se nám velmi dobře. Co se týče linky v Praze, tak ta je vytížená z části natolik, že si někdy vybíráme, které cargo vezmeme a které ne.

Pojďme se ještě vrátit k oceněním, které Emirates získaly.

V loňském roce jsme získali cenu Chairman's Award for Sales Excellence 2012, kterou předává Jeho Výsost jednou za rok. Vyhráli jsme to my v České republice za projekt, který pojednával o spolupráci mezi městskou kanceláří a letištěm. Ne vždy je zvykem, že ty dva teamy spolu dobře a intenzivně spolupracují. Dostali jsme také cenu za obchodní výsledky v předešlém roce. V Evropě jsme získali první místo. SkyCargo dostalo ocenění za svoje výsledky v rámci evropsko-amerického prostoru. Vloni jsme vyhráli, co jsme mohli. Vždy se smějeme kolegovi Kučerovi z letiště, že ještě žádnou cenu nedostal, ale oni chudáci žádnou nemají :-). Vědí ale, že si jich vážíme. Celosvětově mají pozici velmi dobrou a je to i díky tomu, jak s námi spolupracuje letiště Ruzyně a Řízení letového provozu. Bez těchto dvou partnerů by nám to tak dobře na letišti nefungovalo.

Máte při svém povolání také čas na koníčky, třeba cestování s rodinou?

Hraji dlouho golf, mám rodinu, rád vařím a hodně cestujeme. Bez dětí jsme s manželkou cestovali třikrát až čtyřikrát ročně. Půjčovali jsme si skútry a projížděli krajinou, bylo to divoké. Dnes s dětmi to už tak nejde. Cestování máme rádi, a když můžeme, tak jedeme pryč.

text Dominika Vrkotová, foto Emirates



vizitka

BOŘIVOJE TREJBALA

narozen: 28. 10. 1977 v Pardubicích

rodina: dvě děti a manželka

vzdělání: SŠ – Hotelová škola

Bohemia Chrudim

volný čas dělím mezi: golf, rodinu, cestování

vždy se rád podívám na: Hvězdné války, Kmotra

co si často říkám: Musím jen umřít. jako malý jsem chtěl být: řidičem kamionu

Objektiv



Třicetý ročník Aviatické pouti v Pardubicích s podtitulem Tenkrát na východě, který svým příspěvkem podpořil i ŘLP ČR, s. p., si na první červnový víkend neobjednal zrovna ty nejlepší klimatické podmínky. Svědčí o tom i prohlášení samotných organizátorů, že takové počasí bylo snad nejhorší za celou historii pořádání této tradiční letecké akce. I proto návštěvníci nemohli na nebi spatřit vrcholný bod programu, Boeing B-17 Flying Fortress, který se měl zúčastnit nedělní rekonstrukce bombardování Pardubic. Soudě podle dopisu od kapitána Petera Kuypere, zveřejněného na oficiálních webových stránkách, to posádce přišlo minimálně stejně líto jako divákům. I tak se ale bylo rozhodně na co dívat. Úvod poutě aviatiků byl v režii vojenských pilotů vzdušných sil Armády České republiky, Mirek Sázavský představil ze sbírek Českého leteckého ráje jediný „warbird“ P 51D Mustang, velkým oživením se stalo vystoupení slovenského Retro Sky Teamu v čele s jejich Polikarpovem Po 2, The Flying Bulls Aerobatic Team zase uvedl svou novou sestavu pro letošní rok na akrobatech Zlin Z-50LX. Na snímku je legendární proudový MiG-15UTI, který přilétl na Aviatickou pouť z Polska.

text nwt, foto Petr Kolmann, L+K



Druhou leteckou událostí, ze které vám nabízíme snímek, je Memorial Air Show v Roudnici nad Labem, která proběhla o víkendu 22.–23. června. Ke spatření zde byly jak nejmodernější špičkové bitevníky JAS39 Gripen Armády ČR, tak i legenda letecké historie – anglický Spitfire. Pilot této více než osmašedesát let staré stíhačky si však neplánovaně s diváky zahrál na schovávanou, když po provedení sobotní ukázky vůbec nepřistál a zmizel neznámo kam. Na vině byla porucha signalizace podvozku, kterou však personál letiště ve Kbelích, kam stíhačka nouzově dosedla, hbitě vyřešil a Spitfire se asi po hodině do Roudnice navrátil. Zazářila zde také Peggy Krainz (na fotografii), světově uznávaná kaskadérka, která ohromila diváky, když za letu na svém dvouplošníku Stearman přecházela z jednoho křídla na druhé a přitom zvládla ještě zamávat. V některých chvílích letěla nad roudnickým letištěm dokonce i hlavou dolů. Letošní ročník byl také spojený s 90. výročí vzniku ČSA, které byly založeny jako Československé státní aerolinie 29. října 1923. Proto zde byly k vidění i stroje z výbavy našeho vlajkového dopravce.

Příští Memorial Air Show se uskuteční tradičně za dva roky a ponese se v duchu oslav věnovaných 70 letům od ukončení II. světové války.

text nwt, foto Ivan Holobradý, DPRO

Free Route Airspace ve FIR Praha

Pod zkratkou FRAPRA se skrývá projekt, jehož cílem je zlepšení efektivity letů z pohledu proletěné vzdálenosti. V terminologii sledování výkonnosti v rámci programu SES II se jedná o Flight Efficiency, což je i jeden ze závazných, sledovaných ukazatelů v rámci tak zvaného prvního referenčního období 2012–2014. Cílem je pomocí postupné optimalizace traťové struktury dosáhnout trvalé snižování vzdálenosti proletěné navíc v porovnání s nejkratší možnou trasou. Letečtí provozovatelé mají sice zpravidla na Flight Efficiency mírně odlišný pohled a za optimální nepovažují nutně let po nejkratší trati, ale let s minimálními náklady. Takový let, s ohledem na faktory, jako je směr a síla větru, rozdílná cena služeb ŘLP a případně i „náklady“ na zpoždění způsobené ATFM (řízení toku letového provozu), rozhodně nemusí být, a ve skutečnosti ani není, vždy let po nejkratší trati. Nicméně zpět k parametru Flight Efficiency tak, jak je vnímán v rámci SESII. Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout, je optimalizace struktury tras a v extrémním případě umožnění létání po zcela libovolných přímých trajektoriích. Tento stav je označován termínem Free Route Airspace (FRA), kdy je možno v určité části vzdušného prostoru plánovat a provádět lety z libovolného vstupního bodu přímo na libovolný bod výstupní. Zkratka FRAPRA tedy označuje koncept létání po volných trasách ve FIR Praha.

Z důvodu nejen provozních, ale i různých systémových omezení jak na straně našich systémů, tak i centrálních systémů Eurocontrol (IFPS) se v případě FRAPRA nejedná, v této první fázi zavádění FRAPRA, o létání po zcela libovolných spojnicích mezi vstupními a výstupními body FIR Praha. Podstata FRAPRA je vytvoření nabídky povolených přímých tras mezi vstupními a výstupními body FIR Praha. Dalším omezením je doba, po kterou je systém přímých tras používán. S ohledem na komplexnost provozu a možnost aktivace některých dočasně rezervovaných nebo omezených prostorů, přes které tyto trasy vedou, je prozatím využívání FRAPRA omezeno pouze na noční hodiny.

V praxi to tedy znamená, že od 2. května 2013 mohou provozovatelé v nočních hodinách plánovat lety po této množině přímých tras. Možná někteří z vás namítnou, že se přece v době nízkého provozu a v případě, že tomu nebrání aktivované prostory, létá přímo už dnes, a tedy že FRAPRA nemá podstatný význam. Přesto je FRAPRA přínosem z několika důvodů. Především umožní ve větší míře shodu naplánované trati se skutečným provedením letu, a tím možnost pro provozovatele přesněji plánovat množství paliva. To ve svém důsledku znamená úsporu paliva a tím i nižší emise CO₂ a případně navýšení užitečného zatížení. Dalším pozitivním důsledkem shody plánované a skutečně letěné trati je, že lze daleko přesněji predikovat průběh letu a tím i zátěže jednotlivých sektorů a cílových letišť v určitém čase. To, že přesnější predikce umožní efektivnější využívání kapacit jak oblastních sektorů, tak přibližovacích stanovišť i samotných letišť, je zřejmé. FRAPRA tedy nepřináší žádnou dramatickou změnu v létání ve FIR Praha a nepřináší ani vylepšení pro samotné stanoviště ACC Praha, nicméně je to jeden z mnoha částečných příspěvků ke zlepšení efektivity využívání dostupné kapacity služeb ŘLP, zpřesnění fungování prostředků řízení toku letového provozu a Flight Efficiency v celoevropském měřítku.

Jan Štindl, ŘDPRO

(Staro)nové destinace z Prahy Ruzyně

Letní provoz se pro cestující stává čím dál víc zajímavým i díky (staro)novým destinacím, do kterých povedou přímé linky z Letiště Václava Havla Praha. České aerolinie kromě zavedení pravidelných letů do jihokorejského Soulu obnovily provoz na lince mezi Prahou a Mnichovem. Cestující si mohou vybrat až ze tří zpátečních spojů denně, operovaných turbovrtulovými letouny ATR 72 a ATR 42.

Letecká společnost Delta Air Lines opět provozuje své sezónní linky mezi Prahou a letištěm J. F. Kennedyho v New Yorku. V hlavní letní sezóně bude létat sedmkrát týdně letadly Boeing 767–300 a cestujícím umožní také lepší spojení do více než pětadesáti destinací v USA, Latinské Americe a Karibiku.

Jordánsko od konce října plánuje zahájit provoz pravidelných sobotních charterových letů z Prahy do Ammánu. Ty by měla zajišťovat dceřiná společnost národního dopravce Royal Jordanian Airlines – Royal Wings, která pro spojení plánuje nasadit letoun A320. Kromě hlavního města nabízí rovněž možnost přímého spojení do přímořské Akaby.

Rumunská letecká společnost TAROM bude taktéž po letech létat na ruzyňské letiště. Aerolinie budou od 5. srpna provozovat novou linku Kluž – Praha. Spoj bude operován třikrát týdně letouny ATR 42–500.

Provoz v Praze posílí také nízkonákladový dopravci, a to easyJet zavedením nových linek do Edinburghu a Manchesteru a Norwegian Air Shuttle s novým spojením do Helsinek. Obnovení se také dočká pravidelná sezónní linka do chorvatského Dubrovníku, kterou budou provozovat SmartWings.

red, grafika: Letiště Václava Havla Praha



Podrobně o primárních radarech RL-2000

Do přehledové infrastruktury jsou v polovině tohoto roku integrovány dva nové primární radary RL-2000. Nákup radarů vyplynul z několika let diskutované studie proveditelnosti o účelu, potřebě a způsobu řešení primárního krytí v celém FIR Praha.

V devadesátých letech minulého století, kdy přišly na trh monopulsní sekundární radary s velmi dobrou přesností i spolehlivostí a kdy vybavenost letadel odpovídá se stala samozřejmostí, stanovil EUROCONTROL povinnost použití primárního radaru v provozně zatíženém TMA a v celém prostoru FIR již jen sekundární radar. Proto také u ŘLP ČR, s. p., byl obnovován primární radar jen pro potřebu TMA Praha a na ostatních letištích zůstaly na „dožití“ staré RL-41 v Ostravě a RL-64 v Brně.

Americké události v září 2011 a přetrvávající občasná poruchovost odpovídá v letadlech daly v celé Evropě podnět k analýzám budoucnosti radarové infrastruktury včetně primárních radarů pro ACC, které již EUROCONTROL nenařizuje a ponechává rozhodnutí na jednotlivých státech. Vydali jsme se cestou, kterou v současné době sleduje asi polovina evropských poskytovatelů letových provozních služeb, a tou je celoplošné primární pokrytí, a doplnili jsme si pravidlo spolehlivé detekce alespoň od letové hladiny 100. Zpočátku jsme používali označení jako „náhradní krytí“, což přesněji vystihovalo skutečný účel.

Již zmíněná studie popisuje alternativy řešení, kterými je použití radarů sousedních států nebo vojenských radarů nebo vlastní nový radar. Sousedé svými primárními radary zasahují na naše území jen částečně, armáda neprovazuje radary nepřetržitě a celková výkonnost a kvalita neodpovídá představám a potřebám civilního řízení provozu. Nezbylo nic jiného než vlastní řešení s alternativami instalace jednoho velkého radaru na Buchtové kopci s dosahem alespoň 200NM nebo více radarů se středním dosahem umístěných v Praze, Brně a Ostravě s multiradarovým sloučením výstupních dat do jednoho zobrazení. Jak technicky, tak zejména ekonomicky zvítězila alternativa instalace nových radarů kategorie TAR v Ostravě a Brně, které společně s TAR v Praze i s podporou pokrytí z německého radaru na kopci Auersbergu v Krušných horách nedaleko Klínovce spolehlivě splní náš požadavek a navíc poskytnou primární krytí pro TMA Brno i Ostrava.

Jako dodavatel vzešla z výběrového řízení firma ELDIS Pardubice, s. r. o., která po více než patnácti letech obnovila pardubickou tradici ve vývoji a výrobě primárních radarů. Bývalá TESLA zásobila civilní letectví různými typy radarů (RL-2, OR-2, RL-41, RL-64) již od konce padesátých let, a to v době, kdy primární radar byl jediný prostředek pro sledování poloh letadel.

Dosah nových radarů je 80NM a tím se vzájemně překryjí mrtvé kužely nad anténou, kde radar „nevidí“. Radar na kopci Auersberg vykryvá prostor nad Prahou. Tracker ARTAS sloučením dat ze všech primárních radarů vytváří požadované souvislé pokrytí celého FIR Praha i s částečným přesahem do hloubky sousedních států. Při letovém ověření se prokázalo, že i tak malý cíl, jako je Cessna 560XL, je detekovaný s pravděpodobností lepší než 90 procent ve FL450, což je maximální dostup tohoto typu letadla. Teprve vojenskými Jass Gripen letícími nad FL460 bylo možné zjistit, kde je „strop“ radarového krytí. Využitelnost v TMA Ostrava a Brno byla testovaná malými letadly typu Cessna 172. Výkonnost radarů odpovídá všem parametrům a požadavkům v zadání pro veřejnou zakázku. Radar RL-2000 je vybaven polovodičovým vysílačem a moderní technické řešení i celková architektura zcela odpovídá současnému trendu v oboru primárních radarů ve světě, a dokonce v několika prvcích, jako použití čtyř různých kmitočtů současně, účinné potlačení nežádoucích cílů, mimo jiné i větrné elektrárny, výkonný meteorokanal a jiné, předbíhá dlouhodobě zavedené firmy včetně THALES.

Stavební příprava probíhala od podzimu minulého roku, instalace potom prakticky až v dlouhé a letos dost nevlídné zimě si vyžadovala zvýšené úsilí techniků ZLT na letištích, zvláště potom administrátorů Jakuba Herzana v Brně a Štefana Kušnieru v Ostravě. Vedoucí ZLT Pavel Plánička a Rostislav Pospíšil bravurně zvládali nápor nestandardních činností vyvolaných vysokou aktivitou pracovníků dodavatele. Jak stavební část, tak i realizace technologie je řízena projektem „Primární krytí ve FIR Praha“, který řídí oddělení projektového managementu DPLR.

Firma ELDIS v roce 2012 vyráběla současně s dvěma primárními radary RL-2000 pro naše ŘLP ČR, s. p., dalších devět primárních radarů a k tomu ještě dvanáct sekundárních radarů pro Indii a Malajsii. Prioritu měla dodávka pro Brno a Ostravu mimo jiné i z prestižních důvodů, protože domácí zákazník je velice důležitý pro poměrně malou firmu, čítající přibližně 150 zaměstnanců. Ve výrobním programu firmy ELDIS Pardubice, s. r. o., je mimo primární radar RL-2000 i sekundární MSSR-1 se schopností módu S, pro vojenské účely PAR-E s elektronicky řízenou fázovou řadou bez mechanického pohybu antény, radarové záznamy, zobrazení a řada podpůrných zařízení a měřicí techniky.

text Ivan Uhlíř, DPLR/SRPI/OPM, foto Jan Synak, DRSL/SLRL/ESR-SLRL

Známe výsledky fotosoutěže „3L“ 2013

Do dvanáctého ročníku amatérské fotografické soutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., se přihlásilo 22 autorů, díky nimž se u nás v redakci objevilo celkem 142 snímků. V pondělí 1. července se proto sešla odborná porota složená z profesionálních fotografů a zástupců ÚSMP/VV, aby poctivě zhodnotila všechny dodané fotografie. I přesto, že jsou všichni autoři rozhodně velmi talentovaní, každá soutěž musí mít nakonec svého vítěze, v našem případě hned vítězů pět:

1. cenu v kategorii „3L“ získal **IVAN HOLOBRADÝ, DPRO**, za snímek s názvem **Low pass letecké extratřídy – Péter Besenyey**. Zvláštní cenu poroty obdržel **TOMÁŠ TRŽICKÝ, ÚSMP**, za fotografii **Královský výhled**.
1. cena za ŘLP a volné téma připadla **IVANU PAVLIKOVÍ, DPRO**, za snímek **Dagga boy – RSA**.
2. cena za všechna tři témata patří **ŠTĚPÁNU OBROVSKÉMU, DPLR**, za fotografii **Páteční odpoledne nad Českým středohořím**.
3. cenu za všechna tři témata porota udělila **VLASTIMILU VOLENOVI, DPRO** za snímek s názvem **Hory na letišti**.

Ocenění zaměstnanci obdrží při slavnostní vernisáži podzimní výstavy poukázky na odběr fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun.

Spolu s dalšími čtyřicetými tematickými snímky bude i pět vítězů ke shlédnutí na podzimní putovní výstavě nejprve v Jenči a poté v Brně a Karlových Varech. Ostatní soutěžní fotografie budou vystaveny na panelech v 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC.

Děkujeme vám všem za lásku a nadšení, se kterými pořízujete své výtvořky, a taktéž za to, že se s nimi neváháte prostřednictvím naší redakce podělit s ostatními.

red

Inspiromat

„Základní rozdíly v přístupu k podnikání nevidím. Rozdíl je v pracovní době a také v tom, jak lidé využívají svůj volný čas. Korea má podle statistik OECD jednu z nejdelších pracovních dob, běžně se u nás pracuje od devíti hodin ráno do deseti večer. V Česku je pracovní doba kratší, ale i v Koreji se však situace začíná měnit a tzv. work – life balance se stává stále více diskutovaným tématem.“

Chang Hoon Chi, prezident Korean Air

„Cestující se musí mít kam schovat před nepříznivým počasím. Není možné, aby nám lidé zmokli.“

Ladislav Ondříč, ředitel Letiště České Budějovice; součástí rekonstrukce letiště v Plané u Českých Budějovic bude i odbavovací hala s potřebným zázemím.

„Tato událost jednoznačně potvrdila, že Pardubice jsou vhodným záložním letištěm pro Prahu. A naše spolupráce s Letištěm Václava Havla se tak nestále prohlubuje.“

Jiří Skalický, předseda představenstva společnosti East Bohemian Airport; oprávněnost záložního letiště pro Prahu prokázal pardubický vzdušný přístav, když neplánovaně a hlavně bez problémů přijal čtyři letadla, která nemohla z technických důvodů přistát na Letišti Václava Havla.

„Nic nevyrovná se v celém mém životě slastnému pocitu, jaký mě provázel, když jsem se byl povzněl nad hroudu zemskou. Nebyla to pouhá jen rozkoš, bylo to samo štěstí. Uniknuv děsným trýzním nenávisti a pomluvy lidské, cítil jsem, že zahanbil jsem veškeré své nepřátele, povznes se nad ně nade všechny. Mravnímu tomu pocitu šel vzápětí jiný, daleko živější. Bylo to nikdy nevidané, velebné panorama přírody, jež rozestíralo se před námi v celé své nekonečnosti. Pod námi zástupové, tři sta tisíc diváků, nad námi usměvavá baň nebeská a kolkolem nejmalebnější rozhled do dalekých krajů. Příteli, pravil jsem Robertovi, jak veliké jest naše štěstí! Nevím, jak o nás soudí země, ale není-liž nebe s námi? Jaká to blaženost! Jaký úchvatný let! Ó, kéž by tu byl některý z těch, kdož se nám smáli, bych mu říci mohl: Nešťastníče, stávej ses proti pokroku věd. Pohleď na vlastní oči, co vše je přístupno člověku!“

Jacques Alexandre César Charles, (12. 11. 1746 – 7. 4. 1823), vynálezce, vědec, matematik a vzduchoplavec ze země galského kohouta, pronesl tato slova 1. prosince 1783 po skutečném letu jednoho ze svých prvních vzletů v balonu naplněném vodíkem, sledovaném třemi sty tisíci diváky, při němž spatřil zemi z výše 3000 metrů.

Připravila nwt

CATC se představuje

Výcvik v oblasti letecké přepravy nebezpečného zboží, škola IATA

Ten, kdo pracuje na letišti nebo se jeho práce nějakým způsobem dotýká oblasti letecké přepravy, zcela jistě někdy slyšel o letecké přepravě nebezpečného zboží – „Dangerous Goods“. Pod tímto specifickým označením jsou přepravovány letecké zásilky, které mohou obsahovat různé druhy chemických látek, radioaktivní materiál, letecké náhradní díly, ale i např. vzorky kerosinu odebrané na letištích pro účely chemických rozborů. Některé druhy nebezpečného zboží, jako jsou alkoholické nápoje, kosmetika, zapalovače a jiné, mohou být za určitých okolností dokonce přepravovány v zavazadlech cestujících nebo posádky letadla.



Aby přeprava nebezpečného zboží v letadle neznamenal ohrožení bezpečnosti provozu a nebyla zvýšeným rizikem pro cestující, posádku i samotné letadlo, dohlíží na tuto oblast přepravy mezinárodní organizace ICAO a IATA. Pod hlavičkou těchto organizací byl pro leteckou přepravu nebezpečného zboží vytvořen propracovaný a průběžně doplňovaný systém mezinárodních předpisů, výcviku a kontroly. A právě výcvik v oblasti letecké přepravy nebezpečného zboží je jedním z typů výcviků, který zajišťuje tým zaměstnanců CATC.

Již od roku 1992 je CATC jediné autorizované výcvikové středisko IATA v České republice, oprávněné pořádat v České republice kurzy IATA Dangerous Goods, IATA Cargo Introductory a IATA Foundation zakončené mezinárodní zkouškou. Kromě zmíněných kurzů IATA zajišťuje CATC i kurzy přepravy nebezpečného zboží a přepravy živých zvířat a carga v českém jazyce na základě schválení Úřadem pro civilní letectví České i Slovenské republiky. Výuku v kurzech zajišťují lektori s dlouholetou praxí v oboru. Aby byl tento výcvik poskytován na nejvyšší možné úrovni a v co nejlepší kvalitě, procházejí instruktoři kurzů certifikací přímo u IATA a pro udržení kvalifikace se pravidelně účastní opakovacího výcviku.

Samotný výcvik přepravy nebezpečného zboží je dozorován Úřadem pro civilní letectví České republiky, což znamená, že Úřad pravidelně schvaluje výcvikový program, podle kterého školení probíhají, a stejně tak instruktoři CATC, kteří v těchto kurzech školí.

Ročně odškolíme přibližně 150 kurzů Dangerous Goods ve všech 12 profesních kategoriích, připravených dle specifických požadavků předpisů IATA a ICAO. Čtyřikrát ročně také pořádáme mezinárodní zkoušky IATA, a to nejen pro oblast přepravy nebezpečného zboží, ale i přepravy carga, cestovního ruchu apod.

Výcvik v oblasti letecké přepravy nebezpečného zboží je rozdělen na počáteční a opakovací, který je nutné absolvovat nejpozději do 24 měsíců od výcviku počátečního. Periodický výcvik je podle mezinárodních leteckých předpisů povinný nejen pro zaměstnance leteckých dopravců, ale i pro pozemní personál handlingových společností a např. i pro zaměstnance bezpečnostní kontroly na letišti. To znamená, že v CATC školíme v kurzech Dangerous Goods jak piloty a palubní průvodčí, tak i pracovníky odbavení cestujících a nakládání letadel. Mezi naše významné zákazníky patří rovněž zaměstnanci mezinárodních spedičních společností, jako jsou UPS, TNT, FEDEX apod.



Výcvik provádíme formou klasických prezenčních kurzů v učebnách CATC nebo přímo v prostorách našich externích zákazníků. U některých profesních kategorií, např. posádek letadel, využíváme moderní systém výuky pomocí e-learningových kurzů Dangerous Goods anebo kombinaci e-learningu a prezenčního kurzu.

Až budete příště cestovat letadlem z pražského letiště a uvidíte nakládat nebezpečné zboží do letadla, věřte, že pozemní personál i posádka letadla prošla výcvikem v CATC.

Lenka Dufková a Václav Kubec/CATC, foto CATC

Realizace

Dokončení článku z předchozího čísla

První fáze projektu

V první fázi realizace projektu byla přesunuta vojenská neřídící pracoviště MFDP, MAMC L2, L3 a pracoviště technického dohledu do IATCC Jeneč. Činnost na pracovištích byla zahájena 4. 4. 2013.

Dokument DOC – POS – 010 projektu podrobně popisuje všechny kroky k realizaci přechodu zahrnující i logistické a organizační požadavky AČR pro zajištění činnosti vojenských pracovníků v IATCC. Součástí dokumentu je i pasáž, která se zabývá úpravou stávajícího civilního pracoviště AMC ČR. I tento dokument bude dostupný na podnikovém intranetu v sekci projektů v části CIV – MIL integrace/veřejné dokumenty, která je zřízena pro potřeby tohoto projektu.

Upřesnění:

MFDO - pracovník AČR s kvalifikací Flight Data Operator vykonávající činnost na pracovišti MFDP (Flight Data Processing),

MAMO L2 - pracovník AČR s kvalifikací Airspace Management Officer vykonávající povinnosti na Level 2 (předtaktická fáze ASM),

MAMO L3 - pracovník AČR vykonávající povinnosti na Level 3 (taktická fáze ASM).

Přesunu pracovišť předcházela analýza možných dopadů na provozní postupy civilních i vojenských pracovišť. Na základě závěrů ze zpracované „Studie bezpečnosti zřízení vojenské části AMC (MAMC) a MFDP v IATCC Jeneč“ a ostatních aktualizovaných dokumentů, které byly v rámci schvalovacího procesu zaslány na ÚCL bylo úřadem vydáno rozhodnutí o přesunu vojenských pracovišť do IATCC v březnu 2013. Obdobný proces proběhl i u AČR, kde osvědčení o provozní způsobilosti vydalo OVL MO v dubnu 2013.

Umístění vojenských pracovišť v IATCC (viz schéma)

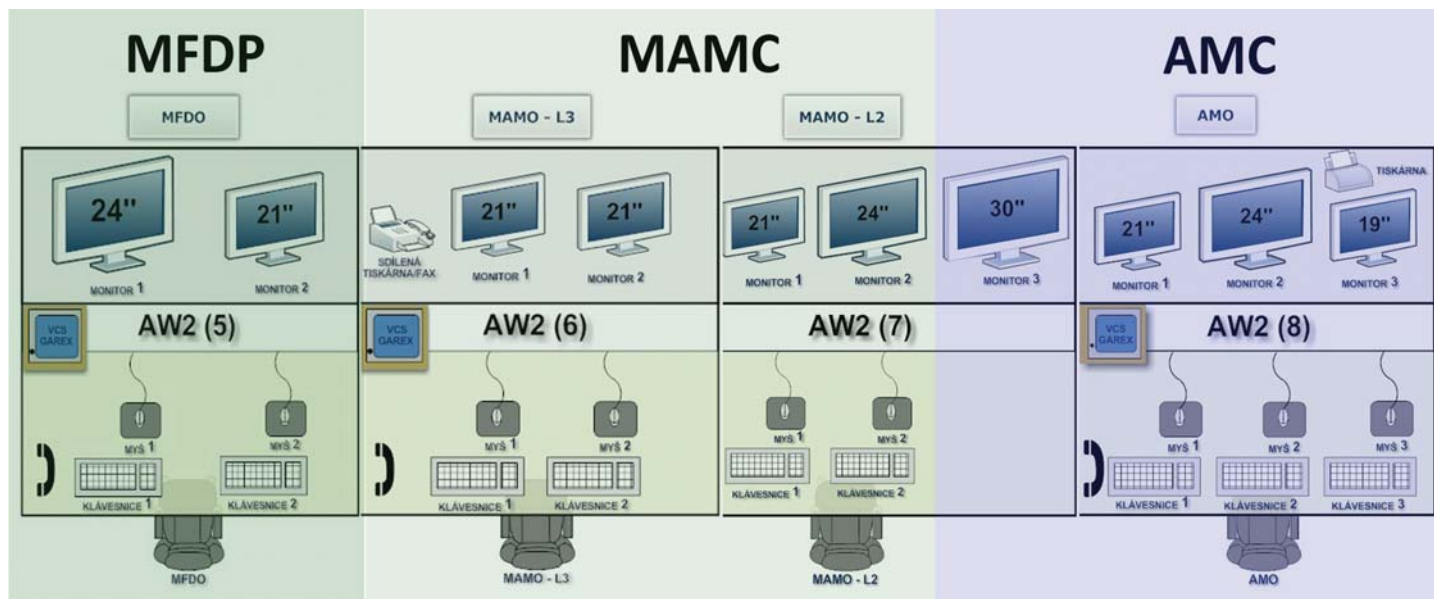
Vojenská pracoviště jsou vybavena vlastní technologií. Jedná se systém LETVIS s podsystémy LETVIS ASM a LETVIS FDO.

Pražský meziná

šťafeta ŘLP

Jak jste si jistě všimli, před pár měsíci se v našem podniku naskytla příležitost zúčastnit se štafety pražského maratonu. Přes veškeré omluvenky a zranění (a tímto děkuji všem náhradníkům) v neděli 12. května 2013 v 9:00 nakonec vyběhlo čtyřiatdacet ŘLP běžců (6 štafet), kteří změřili své síly s více než 500 dalšími štafetami. Měsíce tréninku a odřikání přinesly své ovoce a nejrychlejší štafeta nazvaná ŘLP 1 se umístila na celkovém 12. místě (jen o jednu vteřinku nám uniklo 11. místo – někteří budou muset do příštího roku zapracovat na předávce :-). Za zmínku určitě stojí i fakt, že někteří běžci z 2. štafety (celkové 17. místo) trénovali zřejmě více, než plánovali, a dosáhli dokonce lepších individuálních časů než naše elitní štafeta. Radši tu ani nebudu uvádět, kolikrát bychom skončili, kdyby... Každopádně naším budoucím maratonským plánem bude zkusit co nejdříve nahlédnout do první desítky. Na závěr si ještě dovoluji zveřejnit jeden individuální výkon našeho kolegy, který se (pro nás bohu-

projektu CIV - MIL integrace



K zajištění činnosti vojenských pracovišť náš podnik poskytl dva terminály VCS GAREX, na ovládání kterého byli pracovníci AČR proškoleni, a místnost 1.870, která je využívána pro pracoviště technického dohledu a jako zázemí pro vedoucího vojenských pracovišť.

V období od zahájení činnosti vojenských pracovišť v IATCC nenastaly žádné zásadnější problémy jak z pohledu provozního, tak z pohledu začlenění pracovníků AČR do nového prostředí. Podle dosavadní ohlasů je působení vojenských kolegů v IATCC vítáno. Je to příležitost pro zlepšení vzájemné spolupráce. Ukázkovým příkladem je spolupráce v rámci pracoviště pro uspořádání vzdušného prostoru (AMC), kde se přesunem MAMC, pracovní pozice MAMO L2, do IATCC (je umístěno u pracoviště AMC ČR) zásadně zjednodušily pracovní postupy obou pracovišť. Popis těchto pracovišť a činností vy-

konávaných na nich je natolik obšírný, že stojí za samostatný článek.

Co se týče činnosti MACC Praha nemá přesun výše zmíněných pracovišť výraznější dopad na vojenské provozní postupy a z MACC se i nadále poskytují služby řízení letového provozu. Vojenská řídicí pracoviště jsou stále umístěna ve stávajících prostorech na technickém bloku.

K dosažení cílového stavu integrace bude nutné realizovat úpravu civilních a vojenských systémů k zajištění oboustranné výměny letových dat (současný stav je takový, že existuje jednosměrný kanál z civilního systému, kterým se vojenskému systému předávají data o letech GAT a o jejich změnách). Tato změna umožní zpracování letových plánů letů OAT-C v civilních systémech. Z provozního pohledu to bude umožňovat zobrazení všech potřebných údajů o letech OAT-C. Tím bude například mož-

né zavést funkce pro procedury „HAND – OFF“. Výše zmíněné změny v technických systémech umožní vylepšení přehledu o vzdušné situaci a zjednodušení provozních postupů.

Jsem přesvědčen, že tento článek přinesl alespoň základní náhled do tohoto projektu, který je jedním z významných cílů strategie našeho podniku (realizovat kroky k převzetí odpovědnosti za koordinaci civilního a vojenského letového provozu a dosažení cílového stavu integrace). K dosažení cílového stavu projektu bude nutné odvést ještě hodně práce na všech úrovních našeho podniku i na straně hlavního partnera, a to AČR. V případě zájmu o detailnější informace o projektu můžete nahlédnout na intranetový odkaz „CIV – MIL integrace“ nebo vznést dotaz na mou emailovou adresu hovancik@ans.cz.

Lumír Hovančík, DPLR/SMLNS/OPLNS

rodní maraton 2013

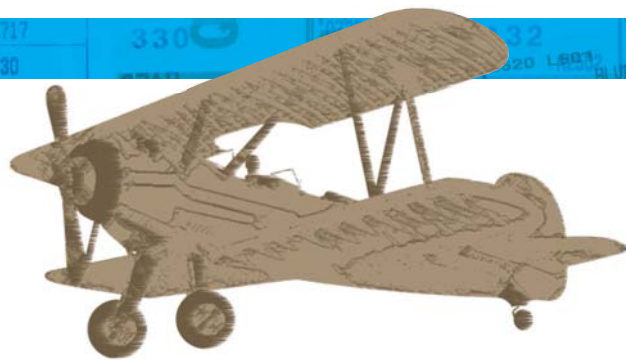
žel) nezúčastnil štafety a rozhodl se zaběhnout si maraton celý. Není to nikdo jiný než Kelly Nimmer z Letecké školy, který časem 2:52:46 skončil na pětasedmdesátém místě a předběhl i naši nejrychlejší štafetu.

Všem přeji mnoho zdraví, naběhaných kilometrů a těším se na další závody pod křídly ŘLP. Níže zveřejňujeme krátký tabulkový přehled našich prvních dvou nejlepších štafet, další informace včetně fotografií a kompletních výsledků naleznete na nástěnce u posilovny v přízemí budovy IATCC.

Radek Hodač DPLR/SRPI/OPM



Pořadí	Štafeta	Celkový čas	Pořadí	Štafeta	Celkový čas
12.	ŘLP 1	3:01:45	17.	ŘLP 2	3:06:46
	Milan Zderadička	0:45:51		Ondřej Grepl	0:48:25
	Matěj Nesvadba	0:41:43		David Bursík	0:43:57
	Radek Hodač	0:44:25		Michal Pufr	0:47:31
	Milan Babica	0:49:46		Roman Heřmánek	0:46:53



6. ROČNÍK OPEN SKY JENEČ



Zlatý tým – Mirek Ehl a Jan Prokopec



Bronzový tým – Jan Fait a Michal Český



Stříbrný tým – Petr Knobloch a Martin Kozl

Poslední pátek v měsíci červnu se již od rána nesl ve znamení dobré nálady a přátelské atmosféry. Po deváté hodině dopolední se na tenisových kurtech sešlo dvanáct odvážlivců, kteří se přihlásili do turnaje Open Sky Jeneč, aby poměřili své síly a zjistili, kde ještě mají své osobní rezervy. Turnaj sice nebyl dotovaný jako na Wimbledonu, ale pověstná tenisová bojovnost vyzařovala ze všech hráčů. Někdy mohla hrstka přítomných diváků zaslechnout povzdechy zoufalství z nepovedeného míče, jindy zase slova vzájemného povzbuzování svého spoluhráče. Během jednotlivých utkání nebyla nouze ani o vtipné okamžiky, jeden takový si vyzkoušela naše fotografka na vlastní kůži, když se při snaze získat ideální záběr ve svém hledáčku stala zároveň terčem pro jinak dobře mířenou ránu právě rozehraného gamu. Všichni přítomní pak litovali, že stále nebyl v rámci velkého technologického pokroku objeven způsob, jak dostat zvuk na otištěnou fotografii. Možná, že pár trefných vět pronesených spoluhráči v tu správnou chvíli by dokumentovalo důležité okamžiky zápasů daleko lépe než prostý text naší redakce. Bohužel, na zvukové záznamy si ještě budeme muset počkat, a proto přinášíme průběh a výsledky zápasů alespoň takto. Třetí místo patří dvojici Jan Fait – Michal Český, pomyslnou stříbrnou medaili získali Petr Knobloch a Martin Kozl a na prvním místě se nečekaně umístil tým Jan Prokopec – Mirek Ehl, který se poprvé v tomto složení zúčastnil turnaje. Proti agresivní hře Honzy Prokopce, jeho skvělé práci na síti a tvrdým liftovaným úderům Mirka Ehla neměli hráči v základní skupině šanci a museli se smířit s porážkou a svým odchodem z kurtu. Ve finálovém zápase, který se v prvních gamech táhl, nakonec nováčky vyprovodili z dvorce zkušené finalisty za stavu 9:5. Takové skóre zároveň znamená i velkou výzvu pro všechny hráče, aby pilně trénovali a zúročili své tenisové umění v nadcházejícím roce 2014. Touto cestou děkujeme rovněž vedení podniku ŘLP ČR, s. p., za možnost realizace a podporu turnaje.

text Petr Knobloch/nwt, foto nwt

V odpoledních hodinách pak nastal čas především pro společenská setkání mezi současnými i bývalými zaměstnanci podniku, kteří čím dál více oceňují tuto hezkou letní tradici. K příjemnému posezení si návštěvníci mohli vybrat z velmi pestré nabídky grilovaných pokrmů nebo využít ochutnávku červených a bílých vín. Hudba v podání kapely Jam & Bazar byla příjemným podkresem pro začátek akce, pozdější reprodukováné české i světové hity naopak některé účastníky dokonce roztančily. Abychom vyvážili mužský a ženský prvek na této straně, uveřejňujeme ze setkání také dvě fotografie se zástupkyněmi něžného pohlaví.

text a foto nwt

