Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2013

ročník XIV, číslo 142
září

Projekt objektu ŘLP v Ostravě (str. 6–7)

Kosmická Ledeč nad Sázavou (str. 8)

Rozhovor s Alešem Kubíčkem o horkovzdušných balonech (str. 3)

Foto **JAN MIKYNA,** DPRO

Zářijová pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V měsíci září toho roku oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u našeho podniku tito zaměstnanci:

Helena Hovorková, kontrolor tratové přípravy II, DPRO/SPLS/ARO **15 let**

Zdeněk Proske, RNDr., vedoucí oddělení LPS Ostrava, DRSL/SLRL/LKMT – LPS **20 let**

Zdeněk Váňa, Ing., instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**

Ladislava Štefková, administrátor LIS, DPRO/LIS/NOF **20 let**

Štefan Valenta, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/Písek **25 let**

Zdeňka Hlaváčková, recepční, DRSL/SCL/BPS **30 let**

Ondřej Křivánek, Ing., vřlp II – WS, DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**

Radoslava Blaháková, PhDr., metodický pracovník, DPERFIN/SPER/RLZ **30 let**

Miroslav Šubrt, supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS **30 let**

Jaroslav Beňa, Ing., náměstek Sekce realizace projektů a investic, DPLR/SRPI/S **30 let**

Ivan Doležal, vřlp I, DRSL/SLRL/LKTB **30 let**

Bohumil Šplíchal, vřlp II – SC, DPRO/SONS/ACC/ASM **35 let**

Zdeněk Martinec, vřlp II – WS, DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**

Jaroslav Kolář, supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS **45 let**

Všem jubilantům srdečně blahopřejeme!

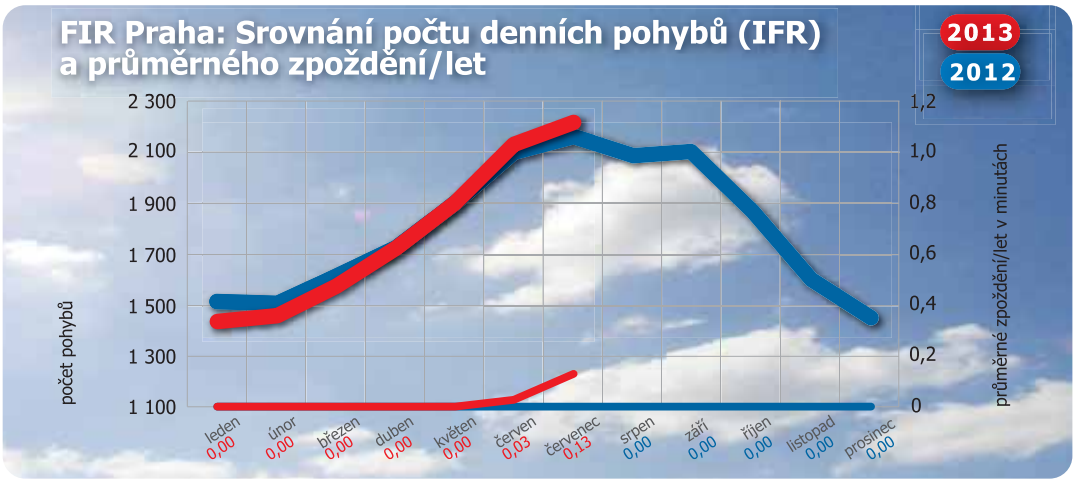
redakce

Zprávy ze SLŠ

Ke dni 26. srpna 2013 se Sekce Letecká škola přestěhovala zpět do svých původních prostor na starém letišti. Provoz v budově je plně obnoven včetně výuky, jen simulátor CASS dočasně zůstává na Technickém bloku. ***red***

Statistiky provozu

červen, červenec 2013/2012



Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
červen	12 472	12 528	0,4	3 751	3 118	-16,9	1 400	1 292	–7,7	498	802	61,0
červenec	12 075	12 733	5,4	3 756	3 553	-5,4	1 526	1 715	12,4	755	1 050	39,1

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.	
	2012	2013	12/13	2012	2013
červen	63 173	63 803	1,0	0,00	0,03
červenec	66 893	68 620	2,6	0,03	0,13

Statistiky provozu

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

ČERVEN 2012/2013

Zdroj: AI

2012	2013
celkový počet	
12 472	12 528
nejvyšší počet/den	
(22. 6.)	(14. 6.)
489	467
nejvyšší počet/hod.	
(17. 6.)	(7. 6.)
40	40

ČERVENEC 2012/2013

2012	2013
celkový počet	
12 075	12 733
nejvyšší počet/den	
(20. 7.)	(12. 7.)
439	453
nejvyšší počet/hod.	
(2. 7.)	(11. 7.)
38	38

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2012/2013 (IFR)

Zdroj: AI

2012	2013
celkový počet	
63 173	63 803
nejvyšší počet/den	
(29. 6.)	(28. 6.)
2 353	2 361
nejvyšší počet/hod.	
(16. 6.)	(28. 6., 29. 6.)
172	169

ČERVENEC 2012/2013 (IFR)

2012	2013
celkový počet	
66 893	68 620
nejvyšší počet/den	
(20. 7.)	(18. 7.)
2 294	2 340
nejvyšší počet/hod.	
(13. 7.)	(13. 7.)
173	175

Let balonem je pro nás podaná ruka

Díky návštěvě v továrně na výrobu horkovzdušných balonů už vím, že když se řekne, že balon je čtyřicítka, znamená to, že jeho objem je 4000 metrů krychlových. Zatím největší balony, které se zde vyrábí, mají objem 14 200 metrů krychlových a kromě pilota unesou až 28 zájemců o pohled z ptačí perspektivy. Ty se pro finální ozkoušení ještě těsně vejdou na louku přilehlou k brněnské továrně v Jarní ulici, kam jsme se zajeli podívat. Při té příležitosti jsme vyzpovídali i Aleše Kubíčka, majitele továrny a nestora českého moderního ballooningu, který je balonářem srdcem i duší.

Můžu vůbec balon nazvat dopravním prostředkem?
Já vždycky říkám, že je to prostředek k příjemnému zážitku. Dopravní prostředek je letadlo – když letíte letadlem, tak se většinou chcete odněkud někam dostat, což je i smysl toho, proč děláme letový plán a nahříváme motory a proč si třeba platíme letový kurz. Během letu pak máte docela práci a tolik se toho nenabažíte, kdežto u balonu jsme na obrácené straně letectví, kde se nejedná o to, někam doletět, ale letět. A ono to, upřímně, není ani moc let, pohyb balonu je nezávislý na dopředné rychlosti, takže my tomu říkáme, že se spíše vznášíme. Jedná se tu o úplně jiný princip.

A jak se díváte na zážitkové lety balonem za účelem výdělku? Není to vlastně tak trochu znehodnocení?
To určitě ne, to je jako kdybyste řekla, že znehodnocení dopravy dvouplošníkem jsou vyhlídkové lety v letadle. Je to naopak dobře, že zážitkové lety balónem existují, protože lidé, kteří by se k létání jinak vůbec nedostali, se mohou do vzdušného prostoru podívat a můžou ho bezprostředně poznat. Já si takových společností velmi vážím. Dnes existuje široké spektrum nabídek od začátečníků až po profíky – třeba noční lety nebo lety nad Alpami, což je úplně jiný časový horizont. My létáme maximálně hodinu, zhruba za takový čas už totiž člověk ztrácí pozornost a pokračování by bylo maření paliva, blokování prostoru atd. Pasažér je tím vším už tak nadšený, že pro mozek už to neznamená další stimulaci navíc.

Vy se i přímo zabýváte vyhlídkovými lety?
My jsme především výrobci, dodáváme do řady států světa, a protože chceme vědět, co dodavatel, který od nás bere techniku, zažívá, máme takové malé ověřovací centrum na Vysočině a tam létáme. Hlavně ale školíme posádky, učíme nové piloty, přezkušujeme je, provádíme typové zkoušky, jednoduše vše, co je potřeba. Hlavní náš smysl je výroba a toto je tzv. povýrobní servis, čili všechny činnosti, které s balonovým létáním bezprostředně souvisí.

Kdo jsou vlastně vaši zákazníci?
Existuje několik skupin, které si balony kupují. Jedna je hobby skupina, mamka s taťkou mají dvě děti a tihle lidé potřebují podanou ruku – potřebuji vyškolit a poradit s nákupem nového výrobku, to je běžná činnost našeho obchodního oddělení. Pak máte skupinu profesionální, kde je obchodník, který chce investovat třeba milion nebo dva do balonu a chce také získat zpátky nějaký rozumný zisk. Tahle skupina má od nás kompletní servis, což zahrnuje výrobek samotný, ale i podnikatelský záměr, personální servis, provozní oprávnění atd. Pro tuto skupinu už je to podnikání, což se dá ve výsledku srovnat s jakoukoliv leteckou společností. Co do objemu vykonaných letů je logicky ta profi skupina početnější, protože přeci jen balonový sport není tak úplně nejlevnější, navíc je náročný na počasí. Ti amatérští nadšenci, kteří to ovšem dělají taktéž na profesionální úrovni a přitom z lásky k létání, ti se scházejí třeba na fiestách, kdy se sjedou s celými rodinami, popovídají si o tom, co je nového, zhodnotí, jak jim vyrostly děti, a takhle objíždějí akce jak u nás v republice, tak i v zahraničí.

S kým vy osobně raději spolupracujete, s profíky nebo s hobbisty?
Já jsem stál u zrodu balonového létání a mně se právě líbí ten široký záběr, a tudíž mezi těmito skupinami nedělám rozdíl. To je jako kdybyste říkala, jaký je rozdíl mezi létáním v boeingu a akrobatickým létáním. Není žádný.

A jak se vám spolupracujte s ŘLP v Brně?
Všechny služby, které nám poskytujete, jsou naprosto bezvadné. Tady v Brně je opravdu výborná spolupráce mezi ŘLP a balonáři, což skoro považuji za raritu, protože my si vesele létáme, dodržujeme rozestupy od *rychlých*, všichni z toho mají radost a funguje to. Už dvacet let tu krásně existujeme bez jediného incidentu, ale chce to z obou stran trochu ochotu se domluvit. Když nám ŘLP nařídí, abychom přistáli hned, jak budeme moci, tak přistaneme třeba i na náměstí, protože s balonem to jde, a nevymlouváme se. A na druhou stranu, když oni mohou, tak nám také vyhoví. Brněnským řídícím velmi fandím.

Třeba Praha je vyšší třída, ale byrokracie je pro balonáře až neúnosná, proto je to de facto pro nás uzavřené město. A není to o výškách, třeba my zamlada jsme vzlétávali ze Staroměstského náměstí a neměli jsme žádný problém. Když jsme se přiblížili na Letnou, zavolali jsme na Ruzyň a oni nás tam nechali přistát. Pak do toho přibyly Kbely a to byla konečná. Navíc teď tam přistává daleko více letadel než dříve.

Ráda bych trochu zapátrala v historii. Vím, že v 80. letech jste spolu s přáteli sestrojil první český horkovzdušný balon.
Já bych ani neřekl – sestrojil. On ten balon je v podstatě velmi jednoduché zařízení…

To mi tedy ani moc nepřijde, když se na něj dívám…
Pravda, dneska už jsou balony daleko složitější, technologie je mnohem dál, ale tehdy byly z leteckého hlediska opravdu jednoduché. Problém tehdejší doby byl spíš získat povolení, abychom vůbec mohli stavět, aby nám někdo k tomu dal právo. Čili spíš bych neřekl, že jsem balon sestrojil, ale prosadil to, že se vůbec balonem mohlo letět.

A jak to pokračovalo dál? Jak se u vás vyvíjela ta láska k balonovému létání?
My jsme byli trempové, měli jsme malé děti a byli jsme mladé rodiny. Ti naši vrstevníci, kteří rodiny neměli, odjížděli na expedice a my jsme si řekli, že tu expedici vykonáme nad tou naší chaloupkou a pak se zase svorně vrátíme domů k večeři. A to se nám podařilo. Dělali jsme vzdušné expedice do nekonečného oceánu, který je nad námi, ale o kterém 95 procent obyvatel vůbec neví. Díky našim expedicím je pak chtěli konat i naši přátelé, a to i ti ze zahraničí, jenže my jsme tady byli za ocelovou zdí. Začali jsme dodávat do okolních států, jako je Polsko nebo Rusko, a pak jsme se dokonce prosadili i za nižší ceny do Rakouska a Německa. A to začalo být zajímavé, protože to už byly devizy. A pak přišla revoluce.

Takže to byl rok 89 a potom už jste si založil soukromou společnost.
Naše generace dostala příležitost k podnikání a byla povinna se jí chopit, protože ta doba nepodařeného sociálního experimentu byla pryč a my se vrátili zpátky k přirozenému řádu věcí, což je tržní společnost. Naše generace se ocitla právě na té ideální věkové hranici – mně bylo tenkrát 32 let.

A jak se vám povedlo se od roku 89 vypracovat na společnost, která je třetím největším výrobcem balonů na světě?
Určitě je to cílevědomou prací a orientací do úzkého sektoru, a také výbornou skupinou přátel. My jsme byli tábornické oddíly jako spousta dalších mladých lidí a z oddílů se rekrutovali zájemci o balonové létání. A tihle lidé jsou ve firmě dodnes. Také jsme měli přátele v zahraničí, kteří nám pomohli s prodejem třeba do tehdejšího Beneluxu nebo Německa. Bez nich by to nešlo, pomohli nám na západním trhu začít. Dnes jsme úspěšní i v Americe, kde máme aktuálně celých třicet procent tržeb.

Jaký je z vašeho pohledu rozdíl mezi evropským a americkým trhem?
Američani jsou prostě svoji a nenechají si nic vnutit, což je dáno také tím, že je tam daleko delší tradice, ze které mohou čerpat. Vzhledem k tomu, že naše firma má právo projektovat a dělat větší změny, tak jim podle jejich přání uděláme modifikaci, což sice stojí peníze, ale oni jsou ochotni je zaplatit.

Co je tedy balonech tak fascinujícího?
Je to celý princip toho létání. Představte si krásnou rozkvetlou louku s kytičkami. Pod tou loukou je země – tu můžeme přirovnat ke svým denním starostem typu – já jsem dneska něco nestihl, já něco nemám nebo já jsem zase něco nezvládl. Prostě stres. Nazvěme to gravitací. Ta nás svazuje, ta nám nedovolí se vzdát něčeho, co nás neustále spoutává. A teď my na tu zem položíme tenounké plátno balonu a do něho pustíme vzduch, což je takový symbol něčeho, co nás prosycuje, něčeho, co neustále cirkuluje kolem nás. Potom do balonu pustíte oheň. To už je problém, protože už když Pán Bůh hovořil k Mojžíšovi, tak k němu promlouval skrze oheň – tohle je podobné, dochází k dialogu mezi vzduchem a ohněm a ten zvedne ten balon. Balon je ale prázdný, když se do něj podíváte, a tak si říkáte: „Jak tohleto může letět, vždyť tam nic není!" V letadle jsou trubky, motory a spousta dalšího, ale tady se nic netočí. V tuhle chvíli tam ten oheň se vzduchem hovoří. A nastává další překážka, protože teď musíte vy vlézt do koše, musíte se zbavit strachu. A tím, že do něj vlezete, tak teprve pak ten vzduch, oheň a celý duch toho balonu může vykonat svou práci. A on vás odnese nahoru, nese vás tím prostředím a ve vás se něco pohne, protože shora vidíte ty vaše starosti – vidíte malinkatý domeček, u kterého někdo natírá plot a došla mu barva, nebo vidíte, jak někdo nacouval s autem do stromu a má promáčklý kufr a nadává, kdo mu to spraví. Pak přistáváte na zem a už máte novou zkušenost a cítíte se proměnění. A touhou po té nové zkušenosti proletět se tam, kde nejsou žádné ploty, žádné hranice, bych se vás snažil nalákat, abyste do toho koše vlezla. Let balonem je pro nás podaná ruka, příležitost odněkud, co nás přesahuje, odněkud shora.

Pokračování v příštím čísle zpravodaje.

text nwt, foto archiv Balóny Kubíček

vizitka
Aleše Kubíčka

narozen: *31. 3. 1955 v Brně*
rodina: *ženatý, dvě dcery a syn*
vzdělání: *VUT Brno*
svůj čas dělím mezi: *balonové létání, ultralighty a potápění*
mé životní krédo je: *„Věřím, že balón a létání s ním, je nástroj k proměně člověka, která nás zbavuje strachu z budoucna. Díky nadhledu z výšky nás učí rozlišovat to podstatné a odevzdat se do náruče někoho, kdo nás přesahuje."*

Objektiv

V rámci konání každoročního workshopu pro uživatele EGNOS (The European Geostationary Navigation Overlay Service), který letos ve dnech 3. a 4. července hostila Praha, předal výkonný ředitel ESSP (European Satellite Services Provider) Dirk Werquin generálnímu řediteli ŘLP ČR, s. p., diplom potvrzující podepsání společné dohody EWA (EGNOS Working Agreement). Podepsání této smlouvy je nutným předpokladem pro využívání systému EGNOS ve vzdušném prostoru ČR. Přibližovací postupy využívající EGNOS budou podle plánu implementovány v ČR nejdříve na letištích v Brně a Ostravě od listopadu tohoto roku a v letech následujících i na dalších letištích. ***text a foto rkl***

Od poloviny srpna je na Technickém bloku na Letišti Václava Havla Praha umístěna grafika letecké společnosti Emirates, která tak jako první využila nabídku zdejší reklamní plochy. Dubajské aerolinie se tak v rámci své celosvětové kampaně snaží přilákat nové cestující i v České republice. Plocha je zatím pronajata na dobu tří měsíců a po vyhodnocení jejího vlivu na cílovou skupinu zákazníků rozhodne společnost Emirates o případném prodloužení pronájmu. ***text rkl, foto nwt***

Výsledky ŘLP za první pololetí

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p., za první pololetí roku 2013 potvrzuje pokračující stabilizaci mezinárodní letecké dopravy. Podnik k tomuto trendu přispívá především vysokou mírou bezpečnosti, zákaznicky vstřícnou cenovou politikou a nově také aplikací prvků civilně-vojenské integrace, které výrazně zvyšují kapacitu a propustnost českého vzdušného prostoru.

Velmi mírný meziroční pokles provozu za období leden – červen o 3 % tak odpovídá současným trendům, které jsou zaznamenávány i v ostatních evropských zemích.

Z hlediska ekonomického vyjádření vývoje provozu (v tzv. přeletových jednotkách) podnik za prvních šest měsíců vykazuje meziroční nárůst 1,38 %. I přes mírný pokles objemu provozu tak lze konstatovat, že meziročně dochází v českém vzdušném prostoru k nárůstu počtu proletěných kilometrů a zvyšuje se i maximální vzletová hmotnost letadel, které český vzdušný prostor využívají.

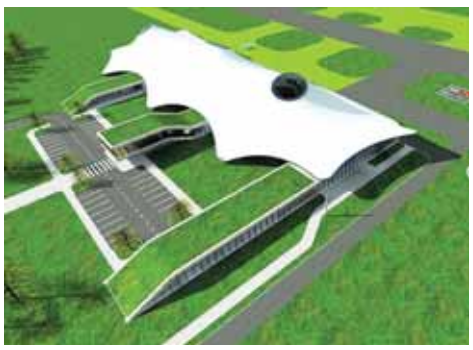
S ohledem na skutečnost, že mezi provozně nejsilnější období patří měsíce červenec a srpen (v těchto měsících provoz pravidelně překračuje hranici 70 000 pohybů), lze očekávat, že ŘLP ČR, s. p., stejně jako v minulých letech naplní všechny svoje stanovené hospodářské ukazatele. Za rok 2012 dosáhl podnik hrubého zisku v celkovém objemu 336 milionů korun (druhý nejvyšší v historii podniku), a to při obratu 3160 milionů korun. Míra dosaženého zisku je v souladu s regulačními opatřeními Evropské komise při realizaci projektu „Jednotného evropského nebe“. V posledních dvou letech ŘLP ČR, s. p., zaznamenal i výrazné zvýšení výnosů (66 milionů Kč v roce 2012) z komerčních aktivit v oblasti výcviku leteckého personálu.

Největším zákazníkem podniku je nadále Lufthansa, následuje společnost Emirates. Dlouhodobě zaznamenáváme také výrazný nárůst zájmu o využití českého vzdušného prostoru ze strany leteckých dopravců Turkish Airlines a Qatar Airlines. ŘLP ČR, s. p., v posledních pěti letech nezvýšil ceny za poskytované služby a se svojí cenou za přeletovou jednotku (46 EUR) se drží pod evropským cenovým průměrem, který činí 57 EUR.

Za prvních šest měsíců roku 2013 činí hodnota průměrného zpoždění na provedený let v českém vzdušném prostoru 0 minut/let. Prostřednictvím svých služeb tak maximálně naplňujeme jeden z nejvýznamnějších provozních ukazatelů. ŘLP ČR, s. p., se tak pohybuje výrazně pod úrovní 0,15 minuty na provedený let, což je doporučená hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL). V českém vzdušném prostoru byla současně dosažena optimální úroveň kapacity, která činí 156 pohybů za hodinu a přesně odpovídá požadavkům letového provozu ve špičkových hodinách. Průměrný denní počet pohybů v českém vzdušném prostoru ve sledovaném období činí 2100 pohybů.

K velice pozitivním výsledkům v oblasti zpoždění a zvýšení kapacity českého vzdušného prostoru přispěl i fakt, že v průběhu první poloviny roku 2013 byly realizovány významné prvky civilně-vojenské integrace oblastních služeb řízení letového provozu. Jedná se o nepřetržitou přítomnost příslušníků Armády ČR v provozním sále střediska řízení letového provozu v Jenči u Prahy a současně aplikaci principů flexibilního využívání vzdušného prostoru. Aktuální informace o aktivitách vojenského letectva jsou tak průběžně koordinovány s civilní složkou řízení letového provozu, která následně může flexibilně využívat pro civilní provoz i vzdušné prostory využívané pro potřeby vojenského letectva. ***z tiskové zprávy ŘLP***

Vize nového letiště ve Vrchlabí



Kupříkladu takto by mohl jednou vypadat vzdušný přístav ve Vrchlabí. V tom současném mohou kvůli travnaté ploše přistávat pouze malá sportovní letadla, což by se mělo do budoucna změnit i díky návrhům na celkovou přestavbu. Ty vypracovali studenti architektury ze Stavební fakulty ČVUT v Praze a při plánování maximálně využili lehké membránové materiály. Jejich projekty počítají s pevnou letištní dráhou, novým hangárem, školou pro piloty, ale také s výstavbou zázemí pro nejrůznější aktivity, které by zajistily celoroční návštěvnost a využití areálu. Mezi nápady se tak objevila i lezecká stěna, ledová plocha pro veřejné bruslení, plachtění ve vzduchovém proudu nebo snow kiting. Vlastní funkci letiště je třeba rozšířit o přidané hodnoty tak, že se stane zajímavým pro více návštěvníků horských středisek. V dlouhodobém časovém horizontu lze předpokládat, že si ochrana přírodního prostředí v Krkonoších vyžádá vybudování kapacitní ekologické dopravy z oblasti Vrchlabí, tedy i letiště, do horských center. Přestavbu letiště by měl zaštítit soukromý investor.

text nwt, grafický návrh Roman Linhart, ČVUT

ŘLP ČR se jako strategický partner začal podílet na řízení letového provozu na letišti Lanzarote

ŘLP ČR, s. p., se jako strategický partner začal podílet na řízení letového provozu na klíčovém letišti Kanárských ostrovů Lanzarote – Arrecife. Úspěšným provozním přechodem tak byl v rámci probíhající liberalizace letecké dopravy ve Španělsku završen proces převodu poskytování letových provozních služeb na dalším letišti těchto ostrovů. Státní společnosti AENA Airports předala kompletně poskytování těchto služeb na základě výběrového řízení soukromé společnosti SAERCO, v níž má státní podnik Řízení letového podniku ČR jako strategický partner dvacetiprocentní podíl.

Základní doba trvání kontraktu je stanovena na pět let s možností prodloužení o další jeden rok. ŘLP bude zajišťovat kompletní technickou výcvikovou a odbornou podporu na letištních řídicích věžích.

Dohoda o spolupráci mezi společnostmi ŘLP ČR, s. p., a SAERCO byla podepsána od začátku roku 2011 a na jejím základě ŘLP vlastní 20% podíl ve společnosti SAERCO, což byla nutná podmínka tendru. V listopadu téhož roku získala ve výběrovém řízení nabídka podaná společností SAERCO nejlepší technické i ekonomické ohodnocení a byla vybrána k poskytování letových provozních služeb na letištích Kanárských ostrovů - La Palma, Lanzarote a Fuerteventura.

ŘLP ČR, s. p., v rámci strategického partnerství plní roli technického, výcvikového a odborného partnera a aktivně se podílí i na naplňování ostatních provozních požadavků.

Prvním letištěm, na kterém začalo SAERCO společně s ŘLP ČR, s. p. poskytovat služby řízení letového provozu je od listopadu 2012 letiště La Palma. V souladu se schváleným harmonogramem bude v listopadu 2013 následovat předání letiště Fuerteventura.

S ohledem na turistický charakter Kanárských ostrovů převládá na všech letištích především nepravidelný (charterový provoz) a mimo domácí leteckou společnost Iberia jsou největšími zákazníky společnosti Thomas Cook a Air Berlin. Z českých leteckých společností se jedná o Travel Service a ČSA Holidays.

z tiskové zprávy ŘLP, foto: Airport-Data.com

Letový provoz jako studium na VŠO

Vysoká škola obchodní v Praze začne od zimního semestru akademického roku 2013/2014 nabírat studenty do nového bakalářského oboru Letový provoz. Důvodem, proč nový obor na Vysoké škole obchodní vznikl, je zvyšující se potřeba tzv. způsobilosti pro řadu profesí v organizacích civilního letectví, ať již státních, nebo soukromých.

Významným rysem současnosti i blízké budoucnosti totiž jsou trvale rostoucí výkony v letecké dopravě, a s tím spojené zavádění vysoce sofistikovaného vybavení pro dosažení bezpečného a efektivního řízení letadel, organizaci toku provozu a řízení letového provozu. Společně s narůstajícím souborem předpisových požadavků, bezpečnostních a organizačních opatření na mezinárodní úrovni to pochopitelně klade stále větší nároky na personál. Pro samotné výkonné pracovníky je pak požadavek trvalého zkvalitňování odborné přípravy specializované na oblast letového provozu základní podmínkou. Jde v zásadě o realizaci prvostupňového vysokoškolského studia s odbornou orientací na letový provoz. Takto specializovaný obor ale na českých vysokých školách doposud scházel.

Vysoká škola obchodní doposud nabízela teoretické vzdělávání v širším záběru zaměřeném zejména na oblast cestovního ruchu. Proto na formulování studijního plánu pro nový obor Letový provoz spolupracovala s organizacemi napříč celým spektrem civilního letectví, z nichž bude pocházet i část přednášejících.

Studenti tak v rámci výuky budou absolvovat specifické povinné a volitelné předměty, mezi něž například patří letecký zákon, všeobecné znalosti letadla, základy letu, meteorologie, navigace, spojovací postupy, plánování a monitorování letů, geografie letecké dopravy, licencování v letovém provozu, letová výkonnost nebo bezpečnost v letecké dopravě.

Základním atributem studia je splnit požadavky leteckých předpisů na potřebné teoretické vědomosti profesionálního pilota civilního letectví. Při specializaci studenta na profesi pilota se proto předpokládá, že student paralelně vykonává praktický pilotní výcvik až do úrovně licence obchodního pilota s vícemotorovou přístrojovou kvalifikací. Studijní plán je proto v tříletém studiu přizpůsoben tempu praktického pilotního výcviku. Naopak při orientaci na profesi poskytovatele letových navigačních služeb studijní plán poskytuje dostatečné teoretické základy pro kvalifikační kurzy na výkon povolání ve službách řízení letového provozu.

V rámci oboru studenti mimo jiné absolvují i povinnou praxi a budou v úzkém kontaktu s odborníky z oboru. Formálně uzavřenou spolupráci má VŠO s Českým Aeroholdingem, Letištěm Václava Havla Praha, Czech Airlines Training Centre a také Řízením letového provozu ČR. Při využívání smluvních vztahů se počítá s oboustranně prospěšnými aktivitami, mezi kterými by neměly chybět ani praxe a stáže studentů v těchto organizacích.

text red, foto VŠO

Inspiromat

„To, co se na první pohled jeví jako pozitivní vývoj, může v budoucnu způsobit problémy, pokud by se letecký trh vyvíjel pomaleji nebo pokud by plánované kroky nebyly včas implementovány. Rychlý rozvoj podnikání u aerolinií z Blízkého východu a nízkonákladových aerolinií bude dále měnit konkurenční prostředí, letiště budou muset odpovědět strukturálními změnami, pokud si chtějí zajistit růst v příštích letech."

***Björn Maul**, partner v Roland Berger Strategy Consultants, společnosti, která je jedním z vedoucích světových poskytovatelů strategického poradenství.*

„V oblasti naší činnosti je nezbytné neustále myslet dopředu, a proto vývoj a výzkum nových technologií vnímáme jako životně důležitou součást naší společnosti. Nároky na technologie neustále rostou, ale zároveň také vzrůstá tlak na cenu. Proto se snažíme nacházet nová řešení, která by měla být nejen technologicky zajímavá a spolehlivá, ale i úsporná."

***Viktor Sotona**, generální ředitel společnosti ERA, která je průkopníkem a předním dodavatelem řešení pro dohled a sledování letů další generace.*

„Tehdy jsem pochopil, že radost vám do života nepřináší láska a obdiv jiných lidí. Radost se rodí z toho, že já sám jsem schopen milovat a obdivovat cokoli, co já sám pokládám za vzácné a dobré a krásné – na obloze, v přátelích, v dotyku a duši mého vlastního živého dvouplošníku."

***Richard Bach,** z knihy Dar křídel*

Připravila nwt

Když jsme v loňském září jeli na Hubiskův memoriál, byl s námi i **Zdenda Černohous.** Jeho přítomnost nás potěšila hned dvakrát. Jednak že se po nějaké době opět vidíme, a také že je stále úspěšný v souboji s neduhem, který jej už několik dlouhých měsíců trápí.

A když jsme společně seděli v hospodě v Hlásné Třebáni, byl to pořád ten Fous, tak jak jsme ho více než 40 let znali. Usměvavý, klidný, rozvážný a hodný kluk. A pro mě osobně to byl člověk, který mě naučil, kromě jiných, jak ta letadla řídit.

Zdenda před pár týdny zemřel. Odešel k té bohužel stále se zvětšující partě našich kamarádů, kteří se na letadla, která měli tak rádi, dívají už jen seshora. Držíme si je stále ve svých vzpomínkách a podržíme si tam i jeho.

Zdeněk Joudal

CATC se představuje

Jazykový výcvik

V dnešním díle bychom vám rádi představili další oblast výcviku v CATC – jazykový výcvik. Ne nadarmo se říká: „Kolik jazyků znáš, tolikrát jsi člověkem“ a v leteckém byznysu toto platí dvojnásob. Jazyková vybavenost zaměstnanců je dnes nezbytnou součástí firemní kultury a zároveň profesním předpokladem pro výkon jednotlivých profesí. Již zdaleka neplatí, že létajícímu, provoznímu a technickému personálu stačí základní znalosti anglického jazyka a ostatní personál se bez nich obejde úplně. Naopak, díky stále těsnější spolupráci se zahraničními partnery a organizacemi a poskytování služeb stále širšímu spektru zákazníků jsou velmi dobré znalosti nejen anglického jazyka, ale i dalších cizích jazyků očekávány i u těch profesí, kde dříve nebyly – např. u mechaniků, kancelářských profesí, ale třeba i u zaměstnanců nakládání letadel.

Jazykový výcvik zajišťovalo výcvikové středisko již od dob svého vzniku, důraz na něj se zvýšil od devadesátých let v souvislosti s pořízením letadel Airbus a Boeing, a dále pak v souvislosti se vstupem ČSA do aliance SkyTeam. Dnes je Czech Airlines Training Centre schopno zajistit široké množství jazykových výcviků, kurzů a dalších souvisejících aktivit.

Zajišťujeme komplexní profesní i obecné jazykové vzdělávání v rámci počátečních a opakovacích výcviků pro létající, technický i pozemní personál. Jsme schopni zabezpečit jakýkoliv typ jazykových výcviků na míru. Věnujeme se také kompletnímu zajištění výběrových řízení a poskytování jazykových konzultací, především v oblastech souvisejících s letectvím.

Odborné jazykové vzdělávání a ověřování jazykových znalostí provádějí vysoce kvalifikovaní instruktoři s mnohaletými zkušenostmi v této oblasti. U všech našich aktivit klademe důraz především na kvalitu výuky a přizpůsobení individuálním požadavkům našich zákazníků. Díky tomu se můžeme pochlubit celou řadou spokojených klientů z řad firem, státních institucí i jednotlivců. Našimi zákazníky jsou zaměstnanci Českého Aeroholdingu a jeho dceřiných společností, především ČSA, Holidays Czech Airlines, Czech Airlines Handling, Czech Airlines Technics, zaměstnanci Armády ČR, Letecké opravny motorů Pardubice atd.

Byli jsme jako první v ČR certifikovaní Úřadem pro civilní letectví pro ověřování znalostí anglického jazyka pilotů podle standardů a doporučených postupů ICAO.

Spektrum nabízených výcviků je velice široké. Zde je malá „ochutnávka“ toho, co můžeme našim zákazníkům nabídnout:

Kurzy pro letový personál

V této oblasti zajišťujeme v současné době především kurzy angličtiny pro piloty podle požadavků ICAO a ověřujeme znalosti pilotů z anglického jazyka podle standardů a doporučených postupů International Civil Aviation Organization – Language Proficiency Test.

Dále základní a opakovací kurzy angličtiny na míru pro palubní průvodčí i vedoucí kabiny

Kurzy pro technický personál

Kurzy technické angličtiny – údržby letadel pro mechaniky, avioniky a techniky.

Kurzy pro pozemní personál

Kurzy profesně zaměřené angličtiny pro zaměstnance pozemního provozu, zaměstnance odbavení cestujících na letišti, zaměstnance odbavení letadel, zaměstnance letištních salonků, zaměstnance kontroly pasů a víz, pro dispečery letového provozu a zdravovědu pro zaměstnance pozemního provozu.

Kromě jazykových kurzů zajišťujeme i ověřování jazykových znalostí, a to nejen anglického jazyka, a také překládáme a provádíme korektury odborných textů s leteckou tématikou a poskytujeme jazykové konzultace.

V letošním roce nás zaměstnává především pravidelné přezkušování pilotů z anglického jazyka podle požadavků ICAO a dále příprava nového projektu výuky angličtiny pro piloty v rámci projektu kurzu MPL (Multi pilot Licence), jehož nezbytnou součástí se stane jazykový výcvik. Ale o tom až v některém z příštích čísel.

Denisa Pancnerová a Lenka Dufková/CATC, foto CATC

Projekt nové

Výstavba obdobných provozních objektů a nových TWR již byla v minulosti úspěšně realizována na letištích v Brně i Karlových Varech a v provozních podmínkách regionálních letišť se osvědčila. Letiště Ostrava – Mošnov je poslední z regionálních letišť, kde výstavba dosud neproběhla, a to z důvodu nemožnosti pro ni zajistit vhodný pozemek.

Ke změně stavu došlo až v roce 2007, kdy Moravskoslezský kraj inicioval projekt výstavby Bezpečnostního centra na Letišti Leoše Janáčka Ostrava. Pro nedostatek prostředků se v roce 2011 rozhodl Moravskoslezský kraj projekt ukončit s tím, že nám byl nabídnut pozemek pod částí uvažovaného bezpečnostního centra a bezplatné převzetí územních a stavebních povolení vydaných pro bezpečnostní centrum. V září roku 2011 byla uzavřena Dohoda o výstavbě bezpečnostního centra na Letišti Leoše Janáčka Ostrava, kterou ŘLP ČR,

Návštěva Croydonu

ho provozního objektu ŘLP v Ostravě

s. p., získalo pozemek pro výstavbu, vydaná stavební povolení a práva k přepracování projektové dokumentace. Projektové práce a změna původního stavebního povolení probíhala v roce 2012. Po loňské novele zákona č.137/2006 Sb. bylo nutné dokumentaci dopracovat dle požadavků vyhlášky č. 230/2012 Sb. z června 2012 do stupně pro provádění stavby. V současné době je již připravena pro vyhlášení veřejné zakázky na generálního dodavatele stavby.

Cílem projektu je vybudovat nový provozní objekt ve vlastnictví ŘLP ČR, s. p., který poskytne příznivé pracovní podmínky pro všechny odbornosti na jednom místě v optimální pozici vůči vzletové dráze a odbavovacím plochám letiště.

Projektová dokumentace proto byla vypracována v souladu s uživatelským záměrem projektu, kde jsou zohledněny potřeby jednotlivých odborných pracovišť. Umístění objektu je dáno prostorovým vztahem k vzletové a přistávací dráze (VPD), kdy je objekt v optimální poloze vůči oběma prahům VPD a k odbavovacím plochám letiště. Je tak zajištěna ideální dohlednost z TWR na startující a přistávající letadla, včetně jejich pohybu po odbavovacích a pojížděcích plochách.

Technické řešení navrhovaného objektu je standardní s částečným podsklepením, kdy 1. PP je využito pro umístění rozvoden elektrické energie a umístění záložních zdrojů napájení UPS. V 1. NP je vstupní prostor do objektu, ze kterého jsou po schodech nebo výtahem přístupná ostatní podlaží objektu. Na úrovni terénu mimo objekt je pak osazen diesel agregát náhradního zdroje elektrické energie, přístupová cesta a parkoviště zaměstnanců a návštěv.

Ve 2. NP je umístěna kompletní administrativa ŘLP ČR, s. p., a pracoviště ČHMÚ s pozorovatelnou. 3. NP je celé určeno pro technické a provozní zázemí řlp. Jsou zde umístěny prostory technického sálu, specializovaných dílen, zázemí letových dispečerů a výcvikové prostory (simulátor). Ve 4. NP, které se nachází již jen nad částí 3. NP, je umístěna veškerá technologie objektu, tedy kotelna, strojovny VZT, chlazení a přístupová chodba do věže. Zbytek plochy zabírá pochozí střecha. Nástavba řídící věže (TWR) vybíhá ze 4. NP, v 5. NP najdeme pracoviště APP, v 6. NP pak pracoviště TWR s výhledem 360°.

Celková zastavěná plocha objektu bez parkoviště je 575 m^2 a celková užitná plocha pro ŘLP ČR, s. p., je 1274 m^2.

Objekt je koncipován tak, aby byl adaptovatelný dle aktuálních provozních potřeb minimálně dalších 50 let a více a poskytoval kvalitní a bezpečné zázemí pro poskytování služeb řlp na letišti Ostrava.

Jan Sedlák, DPLR/SRPI/OPM, grafika KANIA a.s.

vizualizace projektu od západu z nadhledu

vizualizace projektu od severu

Letiště Croydon je považováno za jeden prvních světových *hubů* a za místo, kde bylo započato poskytování služeb řízení letového provozu v takové podobě, jak ji známe dnes. Místo ležící na pomezí londýnských částí Croydon a Sutton na jihu Londýna se ze skromných začátků v roce 1915 vypracovalo na letiště, ze kterého Imperial Airways, British Airways a nakonec British Overseas Airways Corporation (BOAC) obsluhovaly linky po celém Britském impériu.

Konec letiště přišel s rozšiřováním městských částí Londýna a s následným přesunem leteckého provozu na letiště Northolt, Gatwick a ve finále samozřejmě Heathrow. Poslední let z letiště Croydon byl vykonán 30. 9. 1959.

Dnes se budova letištního terminálu nalézá v husté zástavbě a nebýt letounu De Havilland Heron umístěného na pylonu před ní, určitě by náhodného kolemjdoucího nenapadlo, že má něco společného s letectvím. Budova je na seznamu chráněných historických památek a její vnitřní prostory jsou proměněny v místní muzeum. Na chodbách jsou tak vystaveny letecké artefakty – součásti letadel a některá pracoviště – například váhy na vážení cestujících před letem, pracoviště celní služby, odbavování zavazadel (průvodce zdůraznil, že to bývala výlučně šoférská záležitost – kdo měl na letenku, měl i soukromé vozidlo a svého šoféra). Součástí muzea je i pracoviště TWR. Právě k tomuto pracovišti měla být vydána první licence řídícího letového provozu – ATC 1. Pracoviště je z větší části replika, ale při porovnání s dobovými fotografiemi naprosto dokonalá.

Objekt patří soukromému vlastníkovi a o jeho chod se stará dobrovolnická organizace Croydon Airport Society. Důsledkem je, že vstup pro veřejnost je pouze první neděli v každém měsíci, a to je parametr, který musí každý zájemce o prohlídku zohlednit. Dobrovolníci jsou nadšenci se spoustou znalostí, mnozí z nich i bývalí zaměstnanci letiště či BOAC. Tomu odpovídá jejich věk. Bohužel, věk návštěvníků je obdobný (alespoň jak jsem mohl při své návštěvě posoudit).

Jediným negativem byl výklad k fotografii Ju-52 v barvách Lufthansy a DC-2 v barvách Československé letecké společnosti (ČLS) stojících na apronu vedle sebe (fotografie tak z období 1936-1937). To, že obě měla na směrovkách státní vlajku, mělo být dle průvodce nejen porušení tehdejších pravidel o imatrikulaci letadel, kdy A. Hitler propagoval Říši jak se dalo a tudíž se na nějaká pravidla o zákazu státních vlajek na směrovkách letadel neohlížel, ale i výraz podpory ze strany Československa tím, že se k porušení tohoto zákazu rychle a ochotně připojilo.

Návštěvu místa mohu jen doporučit každému, kdo se zajímá o civilní leteckou dopravu v období mezi oběma světovými válkami. Letiště Croydon bylo nepochybně nejdůležitější evropské letiště své doby. Množství fotografií a artefaktů, které jsou v nynějším muzeu nashromážděny určitě pro takového zájemce poskytnou spoustu informací. A, samozřejmě – místní genius loci má také svůj význam ...

text a foto Stanislav Černý, DPERFIN/SPER/RLZ

STRIP 2013 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ XIV. ročník, č. 142 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p. ■ Tisk: Aprinto Group, s. r. o. ■ Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů ■ Redakční rada: Ing. Jaroslav Beňa, Ing. Marie Bortlíková, Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ivan Krákora, Ing. Petr Knobloch, Ing. Iveta Krchovová, Michael Sedláček, Ing. Jan Štindl, Jaroslav Vlasák, Nicole Wowesná Trhlínová (šéfredaktorka) ■ Adresa redakce: Navigační 787, 252 61 Jeneč, telefon: 220 373 261, fax: 220 373 273 ■ E-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla 11. 9. 2013 ■ Číslo vyšlo 13. 9. 2013

Kosmická Ledeč nad Sázavou

Neměli jsme štěstí. Další zásilka z raketoplánu minula svůj cíl. Jak si s nastalou situací poradí vedení pro kosmický průzkum „KOPR“, je ve hvězdách. Místo shozu bylo přeci jasně vyznačeno na kosmických mapách a bylo opakovaně potvrzeno pomocí místních souřadnic. Nedá se nic dělat. 6 týmů kadetů kosmické průzkumné jednotky se vydává na cestu, aby napravilo, co se ještě napravit dá.

O řízení kosmických letů si v podniku můžeme zatím nechat zdát, ale rozhodně si na to můžeme hrát, když je k tomu příležitost. Na 2. turnusu letního dětského tábora k tomu byla opravdu pořádná příležitost. Hlavním tématem byl totiž průzkum vesmíru. Na galaktické týmy Dark Stars, Meteoroidů, Pink Enterprise, Independence, Planeťáků a Starberries čekal opět nabitý program. Můžeme zmínit kupříkladu hledání ukrytých artefaktů, pašování kontrabandu z jedné planety na druhou, lov vesmírných kanců, hledání spadlých meteoritů, přenos šifrovaných zpráv, souboj lodních posádek, vesmírné rugby, dvoudenní puťáky se spaním pod širákem a nově trochu drsná finská stezka, při níž na kadety čekala vyčerpávající kombinace běhu do kopce a zpět, dřepů, skoků po jedné noze a kliků na souši i ve vodě. Součástí letošního tábora byla taktéž 1. galaktická olympiáda, kdy v různých sportovních disciplínách poměřily své síly všechny týmy a ze které také pochází níže uveřejněné fotografie.

Rodiče a přátelé tábora si za ta léta již zvykli na příděl informací denně aktualizovaných na internetových stránkách. Tento rok jsme šli však ještě mnohem dále. Součástí celotáborového programu byl i počítač Honza 9000, který obsahoval celkové skóre, jídelníček, program na konkrétní den, stav počasí v místě se statistikou prováděných měření, hodnocení jednotlivých kadetů, přihlašování na rozcvičku a mnohé další. Nutno upozornit, že vše bylo on-line přístupné a kromě dotazů typu: „Proč musí máma vědět, že jsem nebyl na rozcvičce,“ jsme se nesetkali s negativním ohlasem.

V letošním roce lze také zmínit několik „poprvé“. Celých 14 dní jsme si užívali opravdového a nefalšovaného letního počasí bez deště, dětem se prakticky vyhnula zranění a byli jsme kompletně on-line. Zcela nesebekriticky musím konstatovat, že se nám to povedlo a nastavená laťka je opět o něco výš.

Na závěr bych chtěl všem zúčastněným poděkovat, obzvlášť pak osazenstvu kuchyně. Velký dík patří též podniku, který nám poskytl podporu.

text Oldřich Krabec, DRSL/SCL/MIS, foto nwt