

STRIP 2013

ročník XIV, číslo 145
prosinec

Vážené kolegyně a kolegové,

blížící se konec roku 2013 nám opět přináší možnost začít bilancovat výsledky naší práce. Domnívám se, že vše, čeho náš podnik v tomto mírně nestandardním roce dosáhl, můžeme označit jako nejlepší důkaz profesionality a nasazení jeho zaměstnanců.

Kondice leteckých dopravců a poptávka po našich službách v českém vzdušném prostoru již plně navázala na situaci před začátkem krize. Velice důležitým faktem také je, že od pomyslného dna se odrazil i vývoj provozu na letišti Praha a aktuální prognózy dávají všechny předpoklady k tomu, aby se Praha opět dostala v hledáčku leteckých dopravců na přední pozice.

Znovu se nám beze zbytku podařilo naplnit podnikové výkonnostní cíle stanovené Evropskou komisí a naše hospodářské výsledky v oblasti zisku indikují dosažení historického maxima.

Všichni dobře víme, že úspěchy nepadají z nebe ani nejsou automaticky zaručeny každý rok. O to víc je pro nás potěšující, že jsme státním orgánům, které u nás v tomto roce prováděly intenzivní kontrolní činnost, byli schopni prokázat, že úspěchu a vynikajících podnikatelských výsledků lze dosáhnout zákonným, hospodárným a účelným způsobem.

Do roku 2014 tak můžeme vstoupit s čistým štítem a posíleným sebevědomím. Dovolte mi proto, abych vám co nejupřímněji poděkoval za vaši práci, loajalitu k podniku a podporu, kterou jsem od vás v tomto roce obdržel a které si velice vážím.

Současně vám i vašim blízkým přeji krásné Vánoce, mnoho profesních i osobních úspěchů v roce 2014 a především pevné zdraví.

Jan Klas, generální ředitel



Nová dekorace v přízemí administrativní budovy IATCC

Pozornější zaměstnanci si jistě všimli, že u recepcie v přízemí naší administrativní budovy se vedle nástěnky objevil obrázek představující koláž různých typů letadel spolu s přírodními motivy. Tuto výzdobu jsme dostali darem od Dětského domova Unhošť, se kterým dlouhodobě spolupracujeme, mimo jiné i v rámci předvánočních společenských setkání, na která si malí zpěváci z Domova vždy připraví vystoupení. Podle slov paní Karly Jirkovské, vedoucí vychovatelky, vznikl obrázek již od letošního léta. Děti nám tak chtějí vyjádřit poděkování za vše, co pro ně náš podnik dělá. „A protože pracujete s letadly, tak jsme se

po dohodě s dětmi domluvili, že bude hezké použít a nakombinovat keramiku s jinými materiály. I typ některých letadel byl trochu retro. Práce vašich zaměstnanců je nesmírně těžká a pracujete dnem i nocí (sluníčko/měsíc), aby všechna letadla doletěla se svými pasažéry v pořádku do místa určení. Také my se dnem i nocí staráme o naše děti v Domově a přejeme si, aby i ony doletěly v životě na to své místo. A díky vám se nám to i daří.

Děti se vždy těší na vystoupení v Jenči a na předvánoční setkání, berou nácvik svědomitě a zároveň trochu se strachem, aby si neudělaly ostudu. Dlouho jsme přemýšleli, jak

obraz zhotovit, a nakonec z toho vyšlo toto dílo. Na obraze se podílely skoro všechny skupiny. Každá si dala za úkol něčím přispět. Za celkový rámec obrazu a keramické ztvárnění zodpovídá pan kolega Kyzlík.

Ještě jednou zdravíme všechny zaměstnance do Jenče a těšíme se na setkání,“ dodává k obrázku za Dětský domov Unhošť Karla Jirkovská. **red**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V prosinci oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Tatána Němcová, Ing., KTP I, DRSL/SLRL/LKMT-LPS **15 let**
Drahomíra Hrkalová, referent, DPRO/ATMS/RIS/PISEK **25 let**
Josef Müller, řidič, DRSL/SCL/TPS **30 let**
Milan Komárek, technik II, DRSL/SCL/BPS **30 let**
Markéta Žaludová, KTP II, DPRO/SPLS/ARO **45 let**

Všem jubilantům srdečně blahopřejeme!
redakce

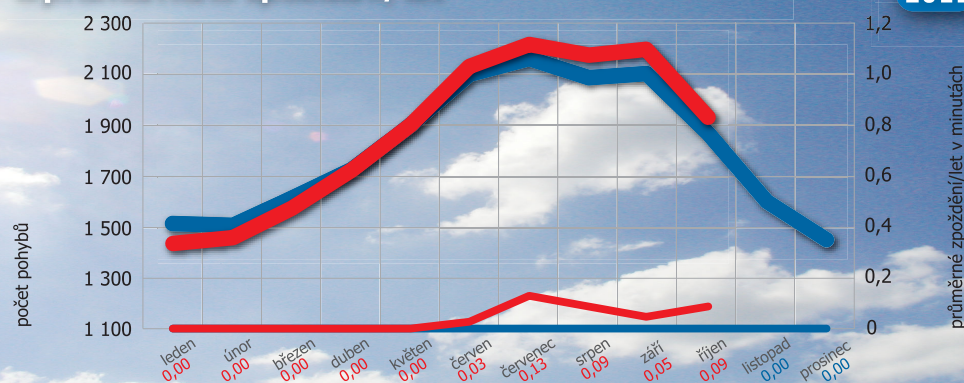
Statistiky provozu

říjen 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
ŘÍJEN 2012/2013
 Zdroj AI

2012 2013

celkový počet
11 267 11 253

nejvyšší počet/den
 (5. 10.) (11. 10.)
430 422

nejvyšší počet/hod.
 (9. 10.) (9. 10.)
34 39

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

2012 2013

celkový počet
57 797 59 529

nejvyšší počet/den
 (12. 10.) (11. 10.)
2 096 2 109

nejvyšší počet/hod.
 (12. 10.) (8. 10.)
159 162

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
říjen	11 267	11 253	-0,1	2 160	3 019	39,8	1 109	1 148	3,5	747	689	-7,8

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2012	2013		12/13		2012	2013
říjen	57 797	59 529	3,1		0,00	0,09

V práci řídicího jsem se opravdu našel

V druhém díle rozhovoru se Stanislavem Mrázem se podrobněji podíváme na jeho působení v organizaci CZATCA, dále na historii a fungování samotného sdružení a zeptáme se i na vyjednávání s naším managementem. V závěru se budeme věnovat výstupům politiky Just Culture pár měsíců po jejím zavedení do prostředí ŘLP.

Pojďme od projektů zpět k vaší osobě. Působíte jako prezident organizace CZATCA. Co vás osobně vedlo k tomu, že jste do ní vstoupil?

Už v době, kdy jsem se já stal řídicím, což bylo někdy před 13 lety, organizace fungovala poměrně podobně jako dneska. Už jako žák jsem měl možnost se seznámit s tím, co vlastně CZATCA dělá, kdo je její představitel a co členství přináší a obnáší. Věděl jsem, do čeho případně jdu, a ve chvíli, kdy jsem se stal řp s platnou licenci, mi přišlo, že činnost organizace má smysl, a stal jsem jedním z členů. Patřím k těm lidem, kteří si myslí, že občas má smysl udělat něco navíc a že dříve či později to začnou dělat i ostatní a o to se pak budeme mít všichni lépe. ☺ Nejprve jsem měl zájem o členství ve vedení regionální jednotky, ale nastalo takové zvláštní období, kdy ve výkonné radě celé organizace chyběl člen. Navíc v té době byla na oblasti taková rozkolísaná situace, která vedla k rozporům především mezi mladšími a stářími. A protože sehnat reprezentanty do výkonné rady patřilo k nelehkým úkolům (a patří doteď), nakonec jsem to vyřešil po svém a šel rovnou tam. Tehdy byl prezidentem Viktor Umlauf, náš kolega z oblasti, po kterém jsem funkci prezidenta převzal. Ale pravda je, že teď po těch šesti letech bych už docela končil i já. Věřím, že se najde někdo další, kdo si uvědomí, že nezastupuje jen skupinu sto pěti řídicích na oblasti, o kterých ví, jak se všichni jmenují a jak na tom jsou, ale že zastupuje i lidi, jejichž profese už tolik nezná. Někdo, kdo si uvědomí, že je tam za všechny, že ho jednou ti lidé zvolili a tudíž by měl – pokud se to jenom trochu dá – jednat ve prospěch všech. Samotné vystupování není až tak důležité, členové managementu jsou zvyklí na jistou jadrnost ve vyjadřování. ☺

Můžete nám o CZATCA povědět trochu víc?

Sám název už hodně napovídá – jedná se o české sdružení řídicích letového provozu. Organizace vznikla v prosinci roku 92 a její primární účel byl odborový. Ale tím, že v té době jediná taková organizace dosažitelná přímo a nikoliv přes nějakou další místní pobočku byla IFATCA – sdružení mezinárodních řídicích –, tak i ten název CZATCA se od toho odvodil. Téměř okamžitě se stala členem IFATCA, a to přesto, že se jedná o organizaci profesní zabývající se problematikou typu, jak řídicí pracují, jak odpočívají, co kde dělají, na co se dívají a na co by se dívat neměli, ale neřeší problematiku typu, kolik peněz za to řp berou a zdali je to v odpovídající výši. Nejde to sice zcela oddělit, ale principiálně se IFATCA nezabývá těmito záležitostmi, které víc přislouší odborářům. My se doteď snažíme kombinovat odborářskou činnost s tou profesní, připomínáme

technické projekty, řešíme pracovní prostředí z pohledu psychologie a hygieny a na druhou stranu i vyjednáváme pracovní podmínky pro naše členy, jako jsou počty dnů dovolené, mzdy, odměny atd. CZATCA je rozdělena na regionální jednotky a ty jsou v Praze na APP a věži, to je jedna dohromady, jedna je na oblasti, dále pak na jednotlivých regionech a jsou i na dalších stanovištích zaměstnanců, které zastupujeme, jako je briefing nebo jako jsou řídicí odbavovací plochy. Ty mají své vlastní vedení, které komunikuje s vedením organizace jako celku. Mají své vlastní podmínky, co se týče třeba podpory lidí, kteří jsou dlouhodobě nemocní, a to třeba může být motivace pro jednotlivce, aby do jednotky vstoupili. Na druhou stranu dnes s upokojením pozoruji, že u mladších kolegů, kteří k nám přicházejí, už ten pejorativní nádech odborů vymizel a už to berou jako věc, která je výhodná a která by tu být měla. Je to nástroj, jak komunikovat se svým zaměstnavatelem na rozumné bázi a tak, aby se dospělo k více či méně výhodným kompromisům.

CZATCA má také pětičlennou výkonnou radu, kterou tvoří sami řídicí letového provozu, což není úplně optimální. Zastupujeme třeba i kolegy z FIC, briefingu atp. a, upřímně řečeno, není vždycky jednoduché porozumět jejich požadavkům, když o jejich práci tolik nevíme.

Jak se vám vyjednává s naším managementem?

Ze svého pohledu musím říct, že CZATCA je respektovaný partner. Známi situaci jinde, můžu srovnávat, protože máme možnost se potkat s kolegy ze zahraničí a dozvědět se informace z jejich prostředí.

A jak tedy vypadá situace jinde v Evropě?

V rámci Evropy si stojíme rozhodně dobře, především v tom, že se jedná korektně, a když je třeba si něco vysvětlit, minimálně se o tom mluví. Buď se dospěje k výslednému řešení, a pokud se to nepovede, vždycky máme možnost se ozvat a navrhnout jiné způsoby řešení. Zřídka kdy se stává, že by to vyprovokovalo některého z členů managementu.

Proč si myslíte, že tato organizace je pro zaměstnance důležitá?

Je pravda, že při celkové počtu členů a zaměstnanců, které zastupujeme, už je i pro zaměstnavatele žádoucí jednat s volenými zástupci než se bavit s každým jednotlivě a oslovovat ho individuálně s pomocí dotazníků. To lze označit za obecný prospěch, který je nezpochybnitelný. Ten zbytek je pak už spíš na hodnocení jiných. **Ještě bych ráda zmínila politiku Just Culture. Víte, že jste se osobně účastnil vyjednávání a poté jste spolu s generálním ředitelem podepsali finální Memorandum o jejím zavedení do ŘLP.**

Já jsem se vyjednávání účastnil spíše z protokolárních důvodů, hlavně v době,



Stanislav Mrázek jako prezident CZATCA při příležitosti podepsání Memoranda o implementaci politiky Just Culture dne 20. května 2013. Na snímku s GŘ ÚCL Josefem Radou, ŘÚSMP Lubošem Hlinovským a Petrem Proškem z DRSL/OBK.

kdy se podoba celého dokumentu již finalizovala. Z výkonné rady CZATCA se tomu velmi intenzivně věnovali Michal Štikar a Daniel Gaspar a myslím, že odvedli dobrou práci.

Zaznívají tu ale i negativní názory na zavedení této kultury...

Ano a já je celkem chápu. Do jisté míry si myslím, že je to chyba jak naše, tedy představitelů CZATCA, tak trochu chyba představitelů podniku, protože představení celé té myšlenky lidem se dlouho řešilo a celkem i správným směrem, ale ve finále se moc nepovedlo. Teď se to snažíme dohnat a myslím, že se nám to docela daří. Byl jsem velmi mile překvapen prezentací, které mají připravené Petr Klika a Petr Prošek, a i díky tomu věřím, že se to vylepší.

Just Culture v našich podmínkách hodnotím jako obrovský krok kupředu. Je to věc, bez které se nemůžeme obejít, ale na druhou stranu to není o tom mít nějaké Memorandum, papíry a hlášení, ale je to především o obrovské změně myšlení. Chápu, že pro kolegy zvyklé pracovat za jiných podmínek to může být potíží a zároveň je problém i pro naše nadřízené se s tím nějakým způsobem srovnat. Dlouho tady vládl myšlenka, že náměstek řeší pochybení svých zaměstnanců a podřízených i po profesní stránce, a je ještě dlouhá cesta před námi, než je přesvědčíme, že ten náměstek je tady od toho, aby kontroloval včasné příchody do práce, podepsané dokumenty a jiné. Jestli ale někdo dobře nebo špatně řídí letový provoz, určí oddělení auditu, které má pro svoje tvrzení také reálná zdůvodnění. Dokáže říct, proč třeba špatně řídí a co se s tím má a také dá dělat.

Myslím si zároveň, že politika Just Culture tak, jak ji definuje Memorandum, a tak, jak my ji máme nastavenou v rám-

ci našich skromných možností, znamená úspěch.

Existují už teď, pár měsíců po zavedení Just Culture do praxe, nějaké výstupy?

Pozitivní výstupy jsou rozhodně v tom, jak s touto politikou pracuje audit. Negativní je pak to, že někteří nadřízení situaci řeší odebráním prémie a myslí si, že tak je to správně. Tohle by se vůbec nemělo dít, naopak bychom měli řešit, proč se chyba vůbec stala a proč se stala zrovna tomuto řídicímu, jestli to byla systémová chyba, nebo se jednalo o individuální záležitost. Ten dotyčný je nepochybně sám potrestaný už tím, že se to vůbec stalo.

Ozývají se i někteří řídicí, ti by si ale nejprve měli zamést před svým vlastním prahem. Stěžují si často, že audit vždycky najde nějakého viníka a je s tím hned hotový. Jenže ve finále zjistíme, že osobní vyjádření k tomu, co se stalo, napíše málokdo. A to je vlastně jediný zdroj informací právě pro audit o tom, že za tím také mohlo být něco dalšího kromě oficiálního záznamu, který si stáhnou.

Je to otázka změny přístupu a vlastně celé kultury a já věřím, že to dokážeme. Že to nezůstane jen někde na papíře. Celý projekt se zpracovával dva roky a myslím, že v našich podmínkách, kdy tady existuje kupříkladu garance šéfa ÚCL, že bude respektovat závěry našeho auditu, je to v rámci celé ČR ohromný průlom. Je jen trochu škoda, že se nám zatím nedaří to lidem vysvětlit natolik dobře, aby z toho byli spíše nadšení než zklamaní. To ale přijde časem i s generační obměnou.

Jde jen o to změnit stereotypy ve vlastních hlavách a hlavách našich nadřízených, abychom kulturu Just Culture začali chápat správně, a potom bude nejen fungovat, ale bude nám i dobře sloužit.

text a foto nwt

Objektiv



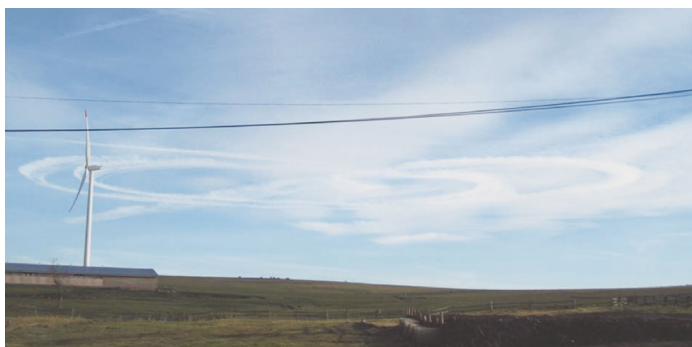
Ve čtvrtek 14. listopadu se v jednu hodinu odpoledne ve druhém patře administrativní budovy IATCC sešli výherci dvanáctého ročníku fotosoutěže zaměstnanců ŘLP „3L“, kterou vyhlašuje naše redakce každý rok. V rámci slavnostní vernisáže putovní výstavy si z rukou vedoucího oddělení vnějších vztahů Richarda Klímy převzali diplom a dárkové poukázky na odběr fotografického zboží do centra Foto Škoda nejprve vítěz soutěže v kategorii „3L“ **Ivan Holobradý** a dále pak **Tomáš Tržický, Ivan Pavlik a Štěpán Obrovský**.

text a foto nwt



Na jubilejním koncertu Světlo pro Světlušku v pražské Lucerně spolu na jednom podiu zářili vidící a nevidící – známí zpěváci a zatím neznámí, ale velmi talentovaní nevidomí interpreti. Na snímku je ostravská hudební skupina Buty, kterou při písničke Tramťarie svým zpěvem doprovází rekordman ve čtení Braillova slepeckého písma Kája Leskovec. Celkem se na podiu vystřídal 220 účinkujících, 160 z nich tvořil velký Světluščí sbor složený z Kühnova dětského sboru. Šanci prožít tuto neopakovatelnou atmosféru jsme měli i my, jelikož jedním ze sponzorů projektu Světluška pro rok 2013 je i ŘLP ČR, s. p., který daroval částku 100 000 Kč na podporu dětí a dospělých s těžkým zrakovým postižením.

red, foto Jakub Skokan



Zajímavý jev na jasně modré obloze ukazuje snímek, který pořídili obyvatelé severních Čech. Vzniklý obrazec je ve skutečnosti tvořen kondenzačními čarami letadel společnosti Aeroflot a Belavia, která kvůli mlze nemohla přistát na letišti v Praze a vyčkávala tak desítky minut na zlepšení situace. Výsledek jejich kroužení pak pobavil zejména uživatele sociálních sítí. Letadla nakonec přistála v Berlíně.

text red, foto Romana Kručná

Čí stroje létaly v roce 2013 nejtíššeji?

Soutěž o nejtíššího dopravce vyhlásilo Letiště Václava Havla Praha ve spolupráci s městskou částí Praha 6 letošní rok již po sedmé. Koná se každoročně v období letní sezóny (pro rok 2013 to bylo od 15. května do 31. října), kdy je letecký provoz na Ruzyni nejintenzivnější. Smyslem celé akce je pozitivně motivovat letecké společnosti k vstřícnému přístupu k životnímu prostředí a ohleduplnosti k obcím a městským částem v okolí letiště. Kritéria soutěže odrážejí dlouhodobý pozitivní vliv na akustickou situaci okolí letiště, kladné body se přičítají například za hodnotu dosažené úrovně hluku při pohybech na RWY, záporné body naopak aerolinie dostávají třeba za narušení výšky zahájení točení dle AIP ČR. Stejně jako v loňském roce se i letos do hodnocení zahrnul monitoring vedlejší vzletové a přistávací dráhy 12/30, která byla s ohledem na realizaci generální opravy využívána více než ve standardním období.

Do hodnocení bylo podle plánované pravidelné dopravy na letní sezónu 2013 zařazeno top deset leteckých společností v kategorii proudových letadel – Aeroflot, Air France, British Airways, České aerolinie, Lufthansa, Easy Jet, KLM Royal Dutch Airlines, Norwegian Air Shuttle, Swiss Airlines a Travel Service –, a top tři letecké společnosti v kategorii vrtulových letadel – Austrian Airlines, Air Baltic Corporation a České aerolinie. **V kategorii proudových letadel se podařilo obhájit titul z roku 2010 společnosti Aeroflot Russian Airlines, v kategorii vrtulových letadel létaly nejtíššeji stroje Českých aerolinií.**

Pro vyhodnocení soutěže letiště využívá monitorovací systém leteckého hluku a letových tratí ANOMS8 australské firmy Lochard. Systém spojuje výstup třinácti stacionárních a dvou mobilních měřících jednotek s údaji radarového sledování letového provozu ŘLP a automaticky vyhodnocuje porušení předpisů při ohlášené mimořádné akustické události. Zohledňuje přitom i aktuální meteorologické podmínky a hladinu jiného, neletového hluku v obcích. Stanice se serverem komunikují přes internet, v případě přerušování spojení se data ukládají přímo v zařízení. Takový systém letiště umožňuje mimo jiné reagovat na stěžovatele ohledně zvýšené hladiny hluku a zjišťovat, zda se jejich hlášení zakládají na skutečnosti.

red

Změna používání mobilních přístrojů během letu

Evropská agentura pro bezpečnost v letecké dopravě EASA vydává nová bezpečnostní doporučení pro letecké společnosti a vnitrostátní orgány dohledu, které umožňují používat takzvanou osobní elektroniku, jako jsou mobilní telefony, tablety či počítače, během všech fází letu. Proti dosavadním pravidlům budou tato nová mnohem volnější, podmínkou ale bude, aby přístroje pracovaly v režimu „letadlo“ či podobném režimu, který vypne připojení k internetu, Wi-fi, rádio, bluetooth a další funkce. Zákaz poslouchat hudbu z telefonu či si pouštět videa ale padne. Druhé omezení bude platit pro notebooky a další větší přístroje. Ty sice budou moci zůstat zapnuté během celého letu, při pojiždění, startu a přistání ale musí zůstat uloženy ve schránce nebo v příručním zavazadle. V tomto případě však jde o jejich velikost a fakt, že by se při prudkém pohybu letadla mohly změnit v nebezpečné projektily.

Krok EASA přichází poté, co podobným způsobem své předpisy v říjnu upravila i americká FAA. Rozhodnutí je plošné, záleží však na jednotlivých aerolinkách, jestli směrnici převedou do praxe, nebo zůstanou u starého režimu. Nová pravidla mají začít platit ještě letos. České aerolinie kupříkladu k povolení používání přenosných elektronických zařízení na palubě svých letounů i během pojiždění, startů a přistání v neaktivním módu přistoupí, jakmile EASA upraví a zveřejní příslušnou legislativu. FAA cestujícím dokonce povolila i používání Wi-fi, pokud jej má příslušné letadlo na palubě, a také bluetooth u zařízení s krátkým dosahem, jako jsou třeba bezdrátové klávesnice.

Podle dosavadních nařízení musejí být elektronické přístroje vypnuté v letové hladině nižší než 10 000 stop (3048 metrů). Důvodem je riziko, že by přístroje mohly rušit rádiové a další systémy letadel. Nová letadla jsou však již vybavena systémy, které mají rušení zabránit, a kritici si již dlouho stěžují, že současná nařízení jsou neopodstatněná.

V Evropě byl vývoj potřebných technologií zahájen v roce 2002. První letové testy pak byly uskutečněny o dva roky později na palubě Airbusu A320 při letech nad Francií. Airbus také vyvinul samotnou komunikační technologii a provedl i sérii dalších zkoušek pro otestování fungování několika bezdrátových systémů (GSM, UMTS, Bluetooth, Wi-fi) najednou, více typů mobilních telefonů nebo odesílání a přijímání krátkých textových zpráv SMS. Na jejich základě pak výrobce uvedl, že používání mobilních telefonů za letu neohrožuje bezpečnost letu. Podobné testy s totožnými výsledky provedl také severoamerický Boeing a v rámci svých pravidelných letů i někteří dopravci.

Mezi první letecké společnosti, které nabídly svým cestujícím možnost využívat mobilní telefony za letu, ale zatím pouze k přijímání a odesílání krátkých textových a e-mailových zpráv, byly v letech 2006 a 2007 společnosti Emirates Airlines a Qantas. O více než rok později, v březnu 2008, Emirates uvedly jako první používání mobilních telefonů v plném rozsahu na komerčních letech (poprvé na palubě svého Airbusu A340-300, let mezi Dubají a Casablancou). Tato letecká společnost drží v oboru také další primát. Jako první uživatel velkokapacitních Airbusů A380 zavedla v roce 2008 používání mobilních telefonů na svých palubách.

I přes vysoké náklady na technologie, otázky bezpečnosti a dílčí neúspěchy některých společností se mobilní telefonování na palubách dopravců konečně rozšiřuje a začíná se skutečně stávat běžnou součástí letu.

red

International Conference on Air Transport



Při příležitosti šedesátého výročí založení Žilinské univerzity a dvacátého výročí vzniku slovenského Úřadu pro civilní letectví uspořádala Katedra letecké dopravy ve spolupráci s ÚCL ve dnech 7.–8. listopadu 2013 v Bratislavě mezinárodní konferenci zaměřenou na aktuální problematiku a trendy vývoje civilní letecké dopravy s názvem INAIR 2013. Konference se účastnilo mnoho odborníků téměř z celé Evropy (Německo, Rakousko, Česko, Slovensko, Maďarsko, Slovensko, Chorvatsko, Malta).

Mezi klíčová témata konference patřila problematika evropské integrace služeb řízení letového provozu a výkonnostního plánování pro druhé referenční období. V rámci jednotlivých sekcí konference vzbudila pozornost zejména prezentace slovínských specialistů z Ljubljanské univerzity na téma optimalizace benchmarkingových metod při posuzování výkonnosti poskytovatelů služeb řízení letového provozu.

Za ŘLP ČR, s. p., na konferenci vystoupil JUDr. Richard Klíma s prezenta-



cí týkající se připravované legislativy SES 2+. Informoval především o společných výhradách ŘLP a příslušných orgánů státní správy České republiky vůči této iniciativě Evropské komise tak, jak byly definovány českou stranou na neformálním setkání ministrů dopravy EU ve Vilniusu v září tohoto roku. Svého zástupce zde mělo i GNSS Centre of Excellence, jehož zakládajícím členem je i ŘLP ČR, s. p. Ten zde kromě Centra samotného, jeho aktivit, služeb a cílů, prezentoval rovněž projekt implementace postupu přiblížení na malé letiště využívající GNSS navigační signál zpřesněný Evropským systémem EGNOS.

text red, foto Marek Turiak

Vánoční charitativní sbírka aneb malé připomenutí loňských „vítězů“

Také si už pročítáte recepty na vánoční cukroví? Či snad nervózně pokukujete po kalendáři s výčtkou, že ještě nemáte jediný dárek pro své blízké? Anebo už máte vše hotovo a jen si užíváte předvánoční atmosféru? Ať tak či onak, pojďme si připomenout, jak jsme nadělovali v loňském roce.

Na účet naší vánoční charitativní sbírky se sešlo celkem 42 500 Kč. Vzhledem k množství sbírek v našem podniku, které rok od roku stoupá, to rozhodně není částka zanedbatelná! Anketou bylo vybráno občanské sdružení Green Doors a podle pravidla zdvojnásobování výtěžku od nás dostalo 38 500 Kč, druhé v pořadí bylo občanské sdružení Dlouhá cesta, které obdrželo zbývající částku. Zde je o nich pár slov:



Občanské sdružení Dlouhá cesta (www.dlouchacesta.cz) vzniklo v roce 2005 z iniciativy maminek, které chvíle spojené s odchodem dítěte prožívaly společně. Jeho posláním je pomáhat rodičům, kterým zemřelo dítě v jakémkoliv věku a z jakékoliv příčiny. Nabízí autentickou pomoc založenou na vzájemném sdílení prožitků a vzájemné podpoře. Peníze ze sbírky byly využity na rekondiční víkend pro pozůstalé rodiče a na vytvoření speciálních webových stránek Prázdná kolébka (www.prazdnakolebka.cz).

Letošní vánoční charitativní sbírka je již v plném proudu a nám nezbyvá než se těšit, komu tentokrát vybranými finančními prostředky přispějeme ke zkvalitnění života. Všem dárcům děkujeme a přejeme příjemné a pohodové Vánoce!

Eva Pelikánová, DPRO/LIS/NOF, foto Café na půl cesty



Občanské sdružení Green Doors (www.green-doors.cz) je nestátní, nezisková organizace, která se zabývá pracovní a sociální rehabilitací lidí, kteří onemocněli schizofrenií. Zaměřuje se především na práci s mladými krátkodobě nemocnými klienty, které podporuje v úsilí překonat krizi způsobenou nemocí a zařadit se co nejrychleji do běžného života. Rolí Green Doors v tomto systému je poskytovat klientům komplexní podporu v oblasti přípravy na práci. Snaží se co nejvíce propojovat rehabilitaci se službami pro širokou veřejnost, vychází z myšlenky, že obezřetnost s problematikou duševního zdraví usnadňuje klientům jejich zařazení do běžného zaměstnání či do školy. Proto v rámci svých projektů provozuje mimo jiné dvě chráněné kavárny a jednu restauraci v Praze. Peníze ze sbírky sdružení použilo na přestavbu vnitřních prostor kavárny Café Na půl cesty. Konkrétně to byla kuchyně, zázemí baru a skladových prostor.



„Nedávno jsem mluvil se zaměstnanci a jedna naše letuška si povzddechla, že už to není Karibik. Tehdy létaly malým charterem, takzvanou 310, dvě posádky. Ta, která měla službu, si vystoupila ve Varaderu na Kubě a čekala na spoj zpátky. Byli tam tři týdny. A protože byli tak dlouho v práci, dostali po návratu týden dovolenou. To jim už opravdu nebudu moci nikdy nabídnout. Přemýšlím ale nad tím, jak nakopnout jejich motivaci, a jediný způsob je asi přirozená obměna. I když propouštíte, nesmíte rezignovat na nabírání nových lidí.“

Miroslav Dvořák, ředitel Českého Aeroholdingu

„Není pochyb o tom, že trh požaduje další dopravce. Cestující na trase mezi Ruskem a Českou republikou dosud strádají kvůli tomu, že zde není konkurence.“

Dmitrij Stoljarov, zástupce ředitele Transaero Airlines, druhé největší letecké společnosti v Rusku, potvrzuje, že o létání na moskevské letiště Vnukovo nebo Domodědovo mají aeroliniky velký zájem.

„Je to fakt, se kterým se všichni provozovatelé letišť musejí smířit. Nám se proto neděje nic tak zásadně odlišného. Schválení jakéhokoli nového letištního projektu trvá několik let, někdy desítek let. Přitom v letecké dopravě lze už v poměrně blízké budoucnosti, tak během deseti dvaceti let, očekávat nedostatek letištních kapacit, jež v některých segmentech nelze nahradit jiným druhem dopravy. Na tento fakt už kolem roku 2005 poukázala Evropská komise a doporučila členským státům maximálně efektivně využívat existující letištní infrastrukturu. Naším projektem se toto doporučení snažíme naplnit.“

Martin Kačur, generální ředitel Letiště Vodochody, komentuje obtíže, které přináší projekt velkého mezinárodního letiště v Praze – východ.

„Jakmile jednou okusíš létání, budeš už navždy kráčet po zemi s pohledem upřeným k nebi, protože už jsi tam byl a stále se tam toužíš vrátit.“

Henry van Dyke (1852–1933) americký spisovatel, básník a dramatik. Zajímavostí je, že výrok bývá přisuzován i Leonardovi da Vinci, ale jde prý jen o legendu. V dochovaných písemnostech se žádný podobný výrok nikdy nenašel.

„Ti, kteří milují létání, nacházejí štěstí v rovnováze mezi iluzí nesmrtelnosti a neodvratností smrti.“

Alexander Chase (*1926), americký novinář

Připravila nwt

Jak jsme leteckou školu (znovu) otevřeli světu



Jeden by možná z předchozího nadpisu hádal, že jsme si na letecké škole po letech snažení o (nejen) zahraničního zákazníka stále spokojenějšího dali pauzu, a teď se konečně zase vrátili do práce. Zdání klame, milí kolegové. Jak si jistě mnozí z vás všimli, před téměř dvěma lety se hlavní stan letecké školy spolu s podstatnou částí svých obyvatel a kusem simulátoru přesunul do exilu pod TWR, aby dal volný průchod již po léta zmiňované rekonstrukci hlavní budovy. Stav některých systémů před rekonstrukcí se už totiž povážlivě blížil tomu, který se lakonicky označuje slovem havarijní, jiné systémy chyběly úplně. Například klimatizace. To je jeden z těch, které jsme neměli vůbec. Možná namítnete, že kancelářská krysa je odolný druh a studenti taky, takže přežít v létě v kanceláři ani na učebně by neměl být problém. No, je a není. Stále častěji se požadavek klientů na plně klimatizované prostředí objevuje v tendrech, a to i v těch, které předpokládají realizaci výcviku brzy na jaře... A jak se v neklimatizovaných prostorách asi líbilo radarovému simulátoru, si jistě dokážou představit nejen technické typy. Nutno dodat, že klimatizace byla skutečně jen jednou z mnoha much souhrnně zaplácnutých akcí s názvem rekonstrukce letecké školy.

Stručně – od podzimu jsme zpět a už jsme si pomalu zvykli i na nové rozmístění, takže po ránu například automaticky neodbočujeme do hotelové části, kde jsme po léta mívali kanceláře. Rozšíření ubytovací kapacity bylo totiž jednou z důležitých částí rekonstrukce, o nezbytné obnově zařízení ani nemluvě. Někteří z vás už možná oplakali ztrátu původní atmosféry starého leteckého klubu, který ve dne sloužil jako závodní jídelna, večer jako místo, kde se na kus řeči, kafe a pivo scházeli ti, kdo z nějakého pracovního i soukromého důvodu uvízli na letišti. Nové prostory klubu dostaly od pana architekta moderní bílo-fialovou podobu. Zlé jazyky tvrdí, že připomíná cukrárnu. Dorazte, posuďte sami... To, že velmi prokoukla vstupní část budovy, snad ani zmiňovat nemusím, naopak bych zdůraznila, že vybavením učeben, konferenčních prostor a místnosti pro nový simulátor, jehož příchod na jaře 2014 již netrpělivě očekáváme, jsme se konečně dostali tam, kam beze vší skromnosti kvalitou lektorské základny a technického vybavení dávno patříme. Totiž mezi světovou špičku leteckých výcvikových center.

Proto vás jistě nepřekvapí, že jsme se novou podobou zázemí chtěli pochlubit také našim partnerům a klientům. Po troše zvažování a ladění termínu s ohledem na blížící se dobu vánočních večírků nakonec padl termín 8. listopadu. Přestože se jednalo o čistě propagační akci, jejímž smyslem bylo ukázat zákazníkům nové prostory a možnosti, rozhodli jsme se akci s nejdříve pracovním, nakonec i oficiálním názvem Grand Opening pojmut spíše netradičním způsobem. Před vlastní prohlídkou prostor jsme pro hosty připravili stručné prezentace stěžejních částí letecké školy, a vzhledem k době konání (pátek odpoledne) jsme zvolili v rámci možností zábavnou formu provedení, která se u zúčastněných naštěstí setkala s ohlaselem a pochopením. Kulturní odlišnosti totiž sice naši pestrá klientelu můžou rozdělovat, ale humor a přátelská atmosféra naopak lidi napříč kulturami spolehlivě spojují. A o obojí snad v Praze 8. listopadu nebyla nouze. Stejně jako o improvizaci a momenty překvapení. Mile nás překvapil zájem hned několika hostů z různých koutů světa zapojit se aktivně do uvítacích proslovů.

Po skončení prohlídek se hosté přesunuli do prostor CATC, aby získali kompletní přehled o tom, co všichni jim náš podnik v oblasti výcviku může nabídnout.

Všem, co se na přípravě akce podíleli, samozřejmě patří velký dík, protože z reakcí hostů jednoznačně soudíme, že se povedla, a tak nezbyvá než doufat, že multikulturní společnost z řad vážených zástupců našich partnerů brzy ve zdech CANI vystřídá stejně pestrá společnost z řad lidí pro chod každé výcvikové organizace těch nejdůležitějších – jejich studentů.

text Marie Bortlíková/SLŠ, foto Alice Bochňáková

Zahájení



Dne 16. října 2013 se v Římě v prostorách italské společnosti IDS uskutečnilo úvodní jednání zahajující realizaci projektu na integraci bezpilotního systému do řízeného vzdušného prostoru (myšleno letadla bez pilota na palubě včetně jeho pozemních systémů). Tento projekt pod pracovním názvem INSuRE (RPAS Integration into non-segregated ATM) zahrnuje řadu validačních a demonstračních aktivit zaměřujících se na začlenění dálkově řízeného letadlového systému (Remotely Piloted Air System, RPAS) do nevyhrazeného řízeného vzdušného prostoru v rámci uspořádání letového provozu (Air Traffic Management, ATM).

Co je účelem projektu

Účelem projektu INSuRE je demonstrace a ověření provozu jednorotorového na dálku řízeného vrtulníku pilotovaného z pozemní řídicí stanice včetně ohodnocení vzájemné interakce s ostatními prostředky/letadly operujícími v řízeném vzdušném prostoru, dále ověření provozních aspektů spojených s postupy řízení letového provozu, bezpečnostních aspektů umožňujících bezpečnou integraci bezpilotního prostředku do řízeného prostoru a lidského faktoru v podobě reakcí a pracovní zátěže pilota na dálku řízeného letadla a řídicího letového provozu.

Projekt INSuRE je jedním z devíti projektů demonstrujících integraci bezpilotních prostředků, který byl vybrán Společným podnikem SESAR (SESAR Joint Undertaking, SJU) za účelem poskytnutí finanční podpory. Program SESAR (Single European Sky ATM Research) vedený společným podnikem SESAR je zaměřen na výzkum a vývoj nových technologií a postupů v oblasti ATM.



V oblasti integrace bezpilotních prostředků je cílem programu SESAR demonstrování způsobu, jakým lze začlenit bezpilotní prostředky do řízeného vzdušného prostoru s běžným letovým provozem za účelem zjištění možného způsobu budoucí integrace těchto prostředků do roku 2016, dále zaměřením se na konkrétní výsledky, které mají odstranit současné provozní a technické nedostatky v oblasti provozu bezpilotních prostředků v řízeném prostoru a také zhodnocením celkového přístupu programu SESAR založeného na synergickém efektu a vzájemném sdílení rizik a příležitostí.

Kdo jsou členové konsorcia

Členy vytvořeného konsorcia, kteří se na projektu INSuRE budou podílet za současné finanční pod-

projektu SESAR INSuRE

pory SJU jsou **Ingegneria Dei Sistemi S.p.A.** (IDS), **Řízení letového provozu České republiky, státní podnik** (ŘLP ČR, s. p.) a **Sistemi Dinamici S.p.A.** (SD).

Dohoda o spolufinancování projektu INSuRE zajišťující padesátiprocentní hrazení nákladů ze strany Společného podniku SESAR byla podepsána dne 10. září 2013.

Role jednotlivých členů

Italská společnost IDS vystupuje v roli lídra společného konsorcia a bude působit jako hlavní koordinátor projektu. Zodpovídá za řízení celého projektu a po technické stránce má na starost zajištění letových simulací pro ověření letových scénářů včetně poskytnutí expertíz na technické úrovni. Pro účely validace letových scénářů poskytne IDS své simulační prostředí v italské Pise umožňující nejen simulaci řízení letadla bez pilota na palubě, ale i simulaci řízení letového provozu.

Státní podnik ŘLP ČR vystupuje v nezbytné a důležité roli poskytovatele letových provozních služeb. Na starost bude mít zajištění provozních činností v podobě samotných demonstračních letů, které se uskuteční na vybraném letišti Brno Tuřany (LKTb). Zároveň přispěje příslušnou bezpečnostní analýzou a zapojením licencovaných řídicích letového provozu do simulačních a demonstračních aktivit. Na projektu se budou podílet i další specialisté v oblasti řízení letového provozu.

Italská průmyslová firma SD je výrobcem a provozovatelem bezpilotního prostředku. Odpovídá za vedení a koordinaci příslušných přípravných a prováděcích činností spojených s demonstračními lety v České republice. V roce 2012 zahájila firma SD program na vývoj a výrobu jednorotorového bezpilotního prostředku s celkovou maximální vzletovou hmotností do 150 kg nesoucí název „SD-150 Hero“. Tento na dálku řízený vrtulník bude použit při samotných demonstračních letech, jejichž realizace je plánována na první pololetí roku 2015.

Pár slov o členech konsorcia

Ingegneria Dei Sistemi S.p.A. (IDS) je nezávislá průmyslová a technologická společnost zabývající se výzkumem, inovací a výrobou produktů v oblasti letové navigace pro civilní i vojenské účely. Společnost působí na trhu již od roku 1980.

Sistemi Dinamici S.p.A. (SD) byla vytvořena jako společný podnik IDS a AugustaWestland v roce 2006. Cílem společnosti SD je vytvoření metodik a inovativních řešení v oblastech



„Bepilotní prostředek“ určený pro demonstrační lety projektu INSuRE

jednorotorových bezpilotních prostředků, aeroelastickosti rotorů, větrných tunelů, mechaniky letu vrtulníku a pulsně elektrického řízení.

O programu SESAR

Program SESAR představuje technologický a provozní pilíř iniciativy Jednotného evropského nebe (Single European Sky, SES). Cílem programu SESAR je odstranění fragmentovaného systému uspořádání letového provozu (Air Traffic Management, ATM) a vytvoření nových technologických a provozních řešení s cílem zajistit moderní systém ATM požadovaný pro jednadvacáté století.

Řízením programu SESAR byl pověřen Společný podnik SESAR (SESAR Joint Undertaking, SJU), který koordinuje a koncentruje veškeré výzkumné a vývojové aktivity v oblasti ATM s ohledem na harmoniza-

ci jejich implementace v průmyslu. S téměř třemi tisíci experty pracujícími nejen v Evropě přináší SESAR provozní řešení pro evropský systém ATM v podobě navýšení provozuschopnosti a předvídatelnosti provozu, vyšší flexibility, bezpečnostní a nákladové efektivity, snižování spotřeby paliva a nižších emisí CO₂.

Společný podnik SESAR byl založen Evropskou unií a evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu – EUROCONTROL. Má celkem patnáct členů: AENA, Airbus, Alenia Aermacchi, DFS, DSNA, ENAV, Frequentis, Honeywell, Indra, NATMIG, NATS (En Route) Limited, NORACON, SEAC, SELEX ES a Thales. Celkem se na programu SESAR podílí sedmdesát společností disponujících statutem člena či přidruženého partnera, popřípadě jejich přidružené společnosti či subdávatele.

text Lukáš Řezníček, foto IDSCorporation.com



Pozemní stanice bezpilotního prostředku

Vážení a milí čtenáři,

poslední strana posledního vydání zpravodaje v posledním měsíci v roce patří vždy tak trochu odlehčeným tématům, abychom si připomněli, že v té záplavě náročných pracovních úkolů a nespítných termínů je potřeba si uchovat patřičný nadhled, a tím i celoroční duševní zdraví. Ať už patříte mezi ty, kteří se baví nad kreslenými vtipy, nebo mezi ty, kteří si rádi i ve vánoční čas procvičí znalost anglického jazyka tentokrát formou četby vánočního příběhu tak trochu po letecku, věříme, že tato strana splní vaše očekávání.

Hezkou zábavu a krásné vánoční svátky vám přeje redakce.

To, že lidé dnes hledají odpovědi na své otázky na internetu je zcela běžná věc. Existují webové stránky jako například *Yahoo! Answers*, kde může kdokoliv vznést dotaz, se kterým si neví rady, a ostatní uživatelé mu mohou v dobré víře pomoci. Jeden takový velmi zajímavý se zde objevil v sekci *Cars & Transportation* v podsektci *Aircraft* od uživatele písčícího pod přezdívkou Daniel. Uveřejňujeme ho pro případ, že by se mezi čtenáři našla nějaká dobrá duše ochotná tazateli poradit:

Chtěl bych se zeptat, kolik tak může stát Boeing A380. Můj kamarád si myslí, že je to tak kolem 70 tisíc dolarů. Zajímá mě to, a tak si říkám, že bych si jeden koupil. Kámoš taky soudí, že létat s ním není nic složitého, protože letadlo vlastně letí úplně samo. Takže plánuji, že bych si trochu naspořil a pak bych se tu s ním prolétával. Kamarád mi taky řekl, že na vzlet potřebuju asi 300 metrů a na přistání asi 400. Tady u nás je přes ulici taková rovinka a ta má určitě tak 500 metrů, takže myslím, že by se dala použít. Spočítali jsme, že benzín mě bude stát asi sto dolarů na hodinu, ale napadlo mě, že tam můžu dát elektromotor na baterii a mohl bych ho u nás doma nabíjet ze zásuvky. A dokonce to snad má dvě paluby, ve kterých se dá bydlet, kdyby mě už nudilo spát doma v posteli. Co si o tom myslíte? Jo, a ještě jednu věc, Boeing A380 si prý stejně nikdo z lidí nechce koupit, protože se bojí zřícení, ale já to nechápu, vždyť to letadlo snad letí úplně samo, ne? Poradte mi.

Pokud se vám to zdá příliš nepravděpodobné, originální dotaz v angličtině lze nalézt na výše zmíněném webu pod názvem *How much can I buy a Boeing A380 for?* Obdivujeme ty uživatele, kteří se zmožili na slušnou odpověď obsahující vysvětlení alespoň těch elementárních pojmů, jako například že A380 je Airbus, a nikoliv Boeing. O palivu, vzletu či motorech ani nemluvě...

Různé úhly pohledu na danou problematiku mohou vždy přispět k pochopení problému jako celku. Je ovšem otázka, zdali to platí i v tomto případě...? Jak asi vypadá kapitán letadla podle...



A na závěr uveřejňujeme dva dokumentační snímky. Prvním bychom se v ŘLP mohli nechat inspirovat – kdo říká, že řídicí věž nemůže být mobilní? Druhý je spíše z oboru přírodovědy, neboť ukazuje poslední fázi cyklu zrodu letušky.



webový zdroj foto a textu: aviationhumor.net

'Twas the night before Christmas, and out on the ramp,
not an airplane was stirring, not even a Champ.
The aircraft were fastened to tie downs with care,
in hopes that, come morning, they all would be there.

The fuel trucks were nestled, all snug in their spots,
with gusts from two-forty at 39 knots.

I slumped at the fuel desk, now finally caught up
and settled down comfortably, resting my butt.

When the radio lit up with noise and with chatter,
I turned up the scanner to see what was the matter.
A voice clearly heard over static and snow,
called for clearance to land at the airport below.

He barked his transmission so lively and quick,
I'd have sworn that the call sign he used was "St. Nick."
I ran to the panel to turn up the lights,
the better to welcome this magical flight.

He called his position, no room for denial,
"St. Nicholas One, turnin' left onto final."
And what to my wondering eyes should appear,
but a Rutan-built sleigh with eight Rotax Reindeer!

With vectors to final, down the glideslope he came
as he passed all fixes, he called them by name:
"Now Ringo! Now Tolga! Now Trini and Bacun!
On Comet! On Cupid!" What pills was he takin'?

While controllers were sittin' and scratchin' their heads
they phoned to my office and I heard it with dread.
The message they left was both urgent and dour:
"When Santa pulls in, have him please call the tower."

He landed like silk, with the sled runners sparking,
then I heard "Left at Charlie" and "Taxi to parking."
He slowed to a taxi, turned off of three-oh,
and stopped on the ramp with a "Ho, ho-ho-ho..."

He stepped out of the sleigh but before he could talk,
I ran out to meet him with my best set of chocks.
His red helmet and goggles were covered with frost
and his beard was all blackened from Reindeer exhaust.

His breath smelled like peppermint, gone slightly stale
and he puffed on a pipe, but he didn't inhale.
His cheeks were all rosy and jiggled like jelly,
his boots were as black as a cropduster's belly.

He was chubby and plump in his suit of bright red
and he asked me to "fill it with hundred low-lead."
He came dashing in from the snow-covered pump,
I knew he was anxious for drainin' the sump.

I spoke not a word but went straight to my work
and I filled up the sleigh but I spilled like a jerk.
He came out of the restroom and sighed in relief,
then he picked up a phone for a Flight Service brief.

And I thought as he silently scribed in his log,
these reindeer could land in an eighth-mile fog.
He completed his pre-flight from the front to the rear,
then he put on his headset and I heard him yell "Clear!"

And laying a finger on his push-to-talk,
he called up the tower for clearance and squawk.
"Take taxiway Charlie, the southbound direction,
turn right three-two-zero at pilot's discretion."

He sped down the runway, the best of the best,
"Your traffic's a Grumman inbound from the west."
Then I heard him proclaim as he climbed thru the night,
"Merry Christmas to all! I have traffic in sight."