

STRIP 2014

ročník XV, číslo 146
leden

Z obsahu:

Rozhovor s Tomášem Šebkem.....strana 3

Kolektivní vyjednávání na rok 2014.....strana 4

Mezinárodní datová síť X-bone.....strana 6

Systém elektronických stripů.....strana 6–7



LET'S FLY HIGHER

 Řízení letového provozu
České republiky

Reportáž

z předvánočního

setkání

zaměstnanců

ve Výcvikovém

středisku CATC

na straně 8

Pozvánka

XXIII.reprezentační
letecký ples

Pro všechny příznivce tance a zábavy máme dobrou zprávu. I letos pořádá společnost Aviatik, s. r. o., ve spolupráci se Sdružením čs. zahraničních letců a Svazem letců ČR jednu z hlavních událostí letecké plesové sezóny – 13. ročník reprezentačního leteckého plesu. **V sobotu 15. února od 19:30 jsou všichni srdečně zváni do velkého sálu Paláce Lucerna**, kde bude k tanci i poslechu hrát orchestr

Big band RELAX Přemysla Vlasty. Těšit se dále můžete na pěvecké vystoupení Josefa Laufera, velmi oblíbená představení leteckých modelářů nebo ukázky country tanců. Bohatá letecká tombola letos opět nabídne jako první cenu zájezd pro dvě osoby na Kanárské ostrovy. Předprodej vstupenek byl již zahájen prostřednictvím sítě TICKETPRO. **red**

Nový Organizační řád

Od 1. ledna 2014 nabývá účinnosti nový Organizační řád ŘLP ČR, číslo normy AA/12/ÚSMP/001, verze 5.4. Jeho plné znění včetně graficky znázorněné organizační struktury podniku lze nalézt na **podnikovém intranetu** v sekci *Podnikové normy* a podsekcí *Základní normy*.

Hlavní změny oproti verzi předchozí jsou shrnuty v následujících bodech:

→ převedení oddělení bezpečnosti a kvality (OBK) z působnosti divize regionálních služeb a logistiky (DRSL) do působnosti útvaru provozní bezpečnosti (ÚPB, dříve SD)

→ zrušení oddělení security (SEC) v působnosti DRSL a převedení pracovních pozic z tohoto oddělení na ÚPB/OBK, ÚPB/AI, resp. DRSL/SCL/BPS

→ zpracování podnětů ze sběru podkladů ke změně Organizačního řádu ŘLP ČR, s. p., který proběhl v dnech 7.–21. října loňského roku na základě výzvy ŘÚSMP.

Pro lepší přehlednost připravilo oddělení mezinárodní koordinace též pracovní verzi s barevně vyznačenými změnami vůči předchozí verzi. Odkaz na tuto verzi stejně jako souhrn vypořádání připomínek k původně předloženému návrhu naleznete také na **podnikovém intranetu**.

ÚSMP/MK

Personálie

Od 1. ledna 2014 dochází k následujícím personálním změnám. Pan **Ing. Petr Vozdecký** vykonává funkci vedoucího oddělení auditu, pan **Ing. Luděk Vyhliďal** zůstává pozici vedoucího oddělení bezpečnosti a kvality a pan **Mgr. Pavel Kopecký** se stal vedoucím oddělení SMC.

DPERFIN/SPER

Pracovní výročí

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

Tomáš Beránek, instruktor na stanovištích, UTI II, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Lenka Pačesová, samostatný odborný referent, DPRO/LIS/S **20 let**
Zdeněk Sršeň, Ing., vedoucí SPLS Praha, DPRO/SPLS/S **20 let**
Jiří Opata, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/PISEK **25 let**
Zdeněk Hrázský, Ing., vedoucí oddělení NOF, DPRO/LIS/NOF **35 let**
Jan Karmazín, supervizor na TS I, DRSL/SLRL/LKTB-ZLT **40 let**

Všem jubilantům srdečně blahopřejeme!
redakce

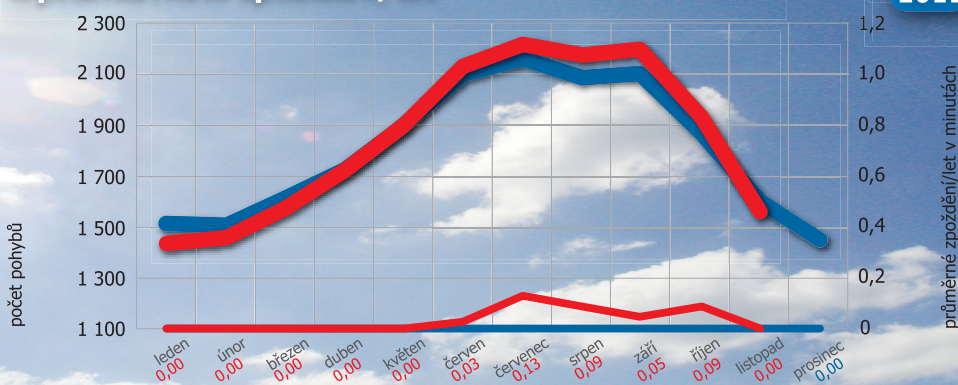
Statistiky provozu

listopad 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



2012 2013

celkový počet

9 649 **9 027**

nejvyšší počet/den

(1. 11.) (8. 11.)

383 **362**

nejvyšší počet/hod.

(4. 11.) (29. 11.)

33 **35**

Počet pohybů ve FIR Praha

LISTOPAD 2012/2013 (IFR)

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

47 161 **46 980**

nejvyšší počet/den

(2. 11.) (1. 11.)

1 749 **1 749**

nejvyšší počet/hod.

(1. 11.) (8. 11.)

145 **144**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	
listopad	9 649	9 027	-6,4	1 728	2 171	25,6	804	568	-29,4	264	228	-13,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %

Průměrné zpoždění na let
v min.

	2012	2013	12/13	2012	2013
listopad	47 161	46 980	-0,4	0,00	0,00

V letadle se bojím víc než u operačního stolu



Tomáši, vidím, že jste dnes poměrně vytížený. Uprostřed čeho jsem vás zastihla?

Jednalo se o dva drobné zákroky v oblasti krku, chirurgicky poměrně nezajímavé. Je to běžná každodenní praxe. Přes den jsme tady docela vytížení, máme na starosti chirurgická oddělení o kapacitě 80 lůžek a já jsem vedoucím jednoho z nich. Běží tady také operační program, takže někdy jsem na sále, někdy zase na oddělení, do toho máme velkou osmislůžkovou JIP a ambulance v přízemí, kde se provádí právě ty drobné zákroky. Sice existuje rozpis služeb, ale tak maximálně na týden dopředu, na chirurgii totiž nevíte dne ani hodiny. Noční služby bývají o poznání dobrodružnější. Úplná klasika bývají opilci, to jsou hlavně cizinci, kteří si někde hodně přihnou, následně upadnou a pak přijedou k nám. Další skupinou

jsou bezdomovci, jsme totiž spádovou nemocnicí pro oblast hlavního nádraží a na druhou stranu pro Stromovku, občas tady proto vidíte lidi, ze kterých třeba padají červi, takže je musíme nejdříve odčervovat. . .

To už ale pro vás pro zkušenostech z Haiti a Afghánistánu není nic zvláštního, že?

To mě už opravdu nepřekvapí. Občas tady máme i kriminální činy, kdy ošetřujeme bodná a střelná zranění a závažnější pokusy o zabíjení, takže sem kolikrát přijede i ozbrojená eskorta. Máme tady ale dobré zázemí, bleskové sem totiž dorazí městská policie. Takže kdykoliv sestřička zavolá, do dvou minut je tu osmičlenné ozbrojené komando na pomoc, i s agresivními pacienty si umíme poradit. Jiné to bylo třeba v nemocnici v Horovicích, kde jsem působil po studiích, to jsem věčně ošetřoval zranění způsobená pádem ze žebříku, uřezané prsty i ruce na cirkulárce, úrazy motorovou pilou.

Proč jste si vůbec vybral medicínu?

Nejvíce za to asi může maminka. Já jsem původně medicínu vůbec studovat nechtěl, toužil jsem se stát strojvedoucím. Můj otec i tchán jsou oba inženýři, otec začínal jako strojvedoucí a brávil mě s sebou do opravárenských dílen velkých lokomotiv, účastnili jsme spolu i historických jízď, kde byly vidět stroje na páru a mě ty obrovské kusy železa pokaždé fascinovaly. Myslím, že kdybych nedělal medicínu, tak bych se asi stal nějakým strojním inženýrem. Ale maminka mě přesvědčila, abych šel na doktora, a dneska ji musím poděkovat, protože medicína člověka opravdu extrémně uspokojuje. Když se vašemu pacientovi dobře daří, tak je to obrovská odměna.

Podle vašeho programu mám pocit, že jste pořádku v jednom kole. Kromě služeb v nemocnici dáváte rozhovory, přednášíte o svých misích studentům, pravidelně přispíváte na svůj web a navíc jste dokončil i knihu. Máte vůbec čas relaxovat?

Myslím, že ve srovnání s kolegy jsme vytížení všichni stejně a na relaxaci si čas najdeme. Baví mě spousta sportů, třeba jízda na kole, lyžování nebo landkiting. Dávám přednost spíš méně kolektivním činnostem. A mou velkou vášní je létání, i když je to trochu stresová záležitost. Přeci jen se v letadle pořád bojím víc než u operačního stolu.

Ve výcvikovém středisku CATC jste měl možnost vyzkoušet si letecký simulátor.

Sedět v trenažéru byl naprosto fantastický zážitek, vyzkoušel jsem jak Airbus, tak ATR i Boeing, přistávali jsme v Innsbrucku. Můj životní sen, na kterém posledním rok pracuji velmi pilně, je získat pilotní průkaz. Ted právě končím výcvikový kurz soukromého pilota,

už mi zbývají poslední dvě hodiny, kdy musím přistát na dvou řízených letištích v Praze a Karlových Varech, a pak už jen složit pilotní zkoušky. V aeroklubu létám na malých strojích, máme Cessnu 150 a 172.

Myslíte, teď už z vlastní zkušenosti, že doktor a pilot mohou mít něco společného?

Určitě. Pro mě osobně být pilotem znamená ohromnou odpovědnost, myslím, že možná větší než být chirurgem. V obou povolání je všudypřítomný stres. U operačního stolu i za kniplem řeším často vypjaté situace, když mi něco nejde, chci bych to udělat líp a musím učinit rozhodnutí. Při řízení auta se můžu zastavit, vydechnout si, rozhlédnout se a rozmyslet se, což v pilotní kabině nejde. Stejně tak to nejde u operačního stolu, tam si můžete vydechnout na chvíli, ale pak musíte pokračovat dál a dovést výkon do zdárného konce pro pacienta a tím pádem i pro sebe. To byla mimochodem vůbec první věc, která mě kdysi napadla. Že to ve vzduchu nejde zastavit, že se nemůžu podívat, kam vlastně letím a v klidu nastavit navigaci, všechno se řeší za pochodu. V tomhle směru patří pilotům můj obdiv, dokud to ale člověk sám nezažije, tak si to nemá šanci uvědomit. Takže létání je pro mne velmi dynamické, podobně jako chirurgie. Možná i proto jsem si to toužil vyzkoušet.

Na idnes.cz píšete o svých prožitcích blog. Snažíte se tím podávat čtenářům živá svědectví, o tom, jak to na misích chodí, nebo je to i určitá forma sebeterapie?

Dopředu jsem o tom nikdy nepřemýšlel. Když jsem poprvé vyrazil na Haiti, rodina a kamarádi byli zvědaví na moje zážitky, a tak jsem jim začal psát. Hned se mi ozvali zpátky, že se jim moje zprávy líbí a žádali mě, abych v tom pokračoval, a tak se z toho stala postupně každodenní rutina. Věděl jsem, že až se večer vrátím z nemocnice, tak si na půl hodinky nebo hodinku sednu a popíšu, co jsem ten den zažil. Vzhledem k tomu, že to adresáty svých zpráv stále bavilo, měl jsem z toho radost i já. Tímhle způsobem pak vznikl blog, a protože na Haiti jsem sepsal asi tři sta stránek, napadlo nás, že bychom takový materiál mohli využít i smysluplněji, a následně vznikl nápad na knížku. Její vydání trvalo tři roky a já jsem rád, že se podařilo, protože to považuji za docela příjemnou formu propagace práce Lékařů bez hranic. Knížka by mohla sloužit i jako úplně prvotní informace nejen pro kolegy, ale i pro laickou veřejnost o tom, jak vypadají projekty, co tam děláme, jak tam žijeme, jaké pacienty ošetřujeme. Já osobně navíc doufám, že to může někoho motivovat, aby se k Lékařům bez hranic přidal, nebo alespoň aby tuto organizaci finančně podpořil.

Jednotlivé případy popisujete poměrně osobitě. . .

Zprávy z misí se snažím psát zábavně, protože mám sám rád humor. Naopak nesnáším

takové to *samožerství* a rozhodně se nestavím do role hrdiny. Angažuji se spíše na lokální české úrovni a jezdím na mise se stejné pozice jako kterýkoliv jiný doktor. Spíš bych chtěl čtenářům přiblížit to prostředí a sdělit jim, že ačkoliv je to velmi serózní práce, máme tam prostor i pro legraci. Pro psaní proto volím uvolněnější styl. Naopak Jan Trachta, kolega, který teď také napsal knížku, zvolil zcela jinou formu. Píše i o obecnějším pohledu na celou organizaci. Jak vznikla, jak funguje, a protože měl kdysi dokonce možnost působit v mezinárodním vedení, byl schopen nahlédnout i do zákulisí, a svoje vyprávění proto pojímá vážněji než já a dokáže ho zasadit do rozumného kontextu. Budu jedině rád, pokud tyhle publikace a další tiskoviny, které vydává organizace Lékařů bez hranic, pomohou lidem pochopit, jak to v terénu opravdu chodí a že nejsme rozhodně žádní blázni.

Napadlo vás na začátku, že by vás Lékaři bez hranic vůbec nemuseli přijmout?

O tom jsem vůbec neuvažoval. Většinou když se pro něco rozhodnu, tak to udělám a dál o tom nepřemýšlím. Ale kdybych se na vstupních pohovorech projevil jako velký psychopát, tak bych asi doporučení psychologa nezískal, a tím pádem by se se mnou Lékaři bez hranic rozloučili. Nechci tvrdit, že přijímací řízení je extrémně náročné a složité, ale studuji tam jak vaši profesionální stránku, tak i psychologický profil, aby se do organizace nedostal člověk psychicky labilní nebo narušený. Na rozdíl od působení v české nemocnici, kde na chirurgii obecně funguje taková polovojenská organizace práce, platí tady trochu přísnější řád a možné méně demokracie, plníme v rámci misí Lékařů bez hranic jiné role. Snažíme se naše kolegy vzdělávat a sdílet s nimi zkušenosti, abychom je motivovali. Neuplatňujeme žádné principy síly, snažíme se jim předat to nejlepší, ale s přátelským přístupem. Kdybych byl v jejich kůži, tak bych se snažil o to samé, snažil bych se od kohokoliv, kdo tam přijede, něco zajímavého přiučit a nedělal bych rozdíly v tom, kdo je profesně starší. Lékaři bez hranic ale nejsou jen doktoři, těch je tam tak 15, možná 20 procent. Zbytek odborníků, kteří se dobrovolně hlásí, jsou techničtí inženýři nebo ekonomové, kteří umí pracovat s finance-mi poslanými od dárců a efektivně je do různých projektů investovat. Také oblast media relations je velmi rozvinutá, v každém projektu je jeden člověk, který je odpovědný za komunikaci. Obecně takoví lidé jsou na misích velmi potřeba, setkáte se se spoustou novinářů a lidí, kteří mají k médiím velmi blízko. Základní dva postuláty organizace jsou totiž pomáhat, ale stejnou měrou i sdělovat informace.

*Dokončení rozhovoru v příštím čísle.
text nwt, foto Sara events*

vizitka TOMÁŠE ŠEBKA

narozen: 25. 3. 1977

rodina: ženatý, dvě děti

vzdělání: lékař – chirurg

volný čas dělím mezi: jakýkoliv sport, létání, fotografování a psaní

vždy se rád podívám na: Walter Mitty a jeho tajný život

vždy si rád přečtu knihu: Lovec draků

vždy si rád poslechnu: Chinaski

co si často říkám: Když něco opravdu chceš, celý vesmír se spojí, abys to mohl uskutečnit. (Paulo Coelho)

jako malý jsem chtěl být: strojvedoucí

nebo inženýr v železárnách



**MÉDECINS SANS FRONTIÈRES
LÉKAŘI BEZ HRANIC**

Médecins sans frontières/Lékaři bez hranic jsou mezinárodní humanitární organizace, která poskytuje odbornou zdravotnickou pomoc lidem v ohrožení a v případech krizí. Organizaci založila v roce 1971 skupina francouzských lékařů a novinářů, kteří měli přímou zkušenost s hladomorem v Biafře. Poskytuje zdravotnickou pomoc ve více než 70 zemích světa s více než 2500 mezinárodních a 29 000 místních spolupracovníků.

Změna loga CATC

Od 1. 1. 2014 začalo Výcvikové středisko CATC používat nový oficiální název **Czech Aviation Training Centre** a s ním i novou grafickou podobu svého loga. **red**



CZECH
AVIATION
TRAINING
CENTRE

Vánoční charitativní sbírka pokračuje



NADACE
DIVOKÉ
HUSY

I když to tak venku nevypadá, stále je ještě podle kalendáře zima. A s ní trvá i naše vánoční charitativní sbírka. Pokud jste si ještě nevybrali jinou možnost charitativní podpory, můžete se do konce února přidat k nám. A tím zvýšit částku necelých dvaceti tisíc, která zatím na účtu Nadace Divoké husy je.

Eva Pelikánová, DPRO/LIS/NOF

Objektiv



Vzájemné vztahy a spolupráce mezi Českým Aeroholdingem a ŘLP ČR, s. p., byly posíleny prostřednictvím memoranda, které bylo podepsáno ve středu 11. prosince 2013 předsedou představenstva ČAH Miroslavem Dvořákem a generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Janem Klasem. Nová pravidla spolupráce pokrývají oblast provozní bezpečnosti, marketingu a propagace, komunikace, obchodních aktivit a šetření událostí v letecké dopravě. Důležitým prvkem stvrzeného memoranda je také dohoda nejvyššího managementu obou společností na vzájemné koordinaci budoucích strategických plánů a obchodních projektů.

text a foto rkl



Ke konci minulého roku proběhla nejen zde v ŘLP akce s názvem Kabát za mobil, v rámci které bylo možno vyměnit starý mobilní přístroj za vstupenku na koncert Nadačního fondu Kapka naděje. Vybrané nefunkční telefony byly zrecyklovány a ty fungující věnovány dětem v dětských domovech. Nemocné děti na hematologických odděleních navíc obdržely 50 nových telefonů od spolupořadatele akce, společnosti Asekol. Tento způsob příspěvku od veřejnosti i od zaměstnanců firem měl ohromný úspěch, během pouhých šesti dnů bylo rozebráno 10 000 lístků. Samotný koncert ve čtvrtek 12. prosince nakonec v O₂ aréně sledovalo na 11 000 diváků. V téměř tříhodinovém programu vystoupili bez nároku na honorář například skupiny Kabát a Wanastowi Vjety a zpěváci Marek Ztracený, Marta Jandová nebo David Deyl.

Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se spolu s námi rozhodli podpořit dobrou věc, a věříme, že charitativní koncert splnil jejich očekávání.

text red, foto Radim Krumpal

Kolektivní vyjednávání na rok 2014

Dne 11. 12. 2013 bylo podpisem mzdových předpisů na rok 2014 a dodatků ke kolektivním smlouvám ukončeno kolektivní vyjednávání s CZATCA a PV OSD.

Pro rok 2014 bylo dohodnuto navýšení základních mzdových tarifů zaměstnancům kategorie A (zaměstnanci LNS) a zaměstnancům kategorie B (servisní personál ATM systémů) o 2 % s účinností od 1. 1. 2014 na všech pracovištích podniku.

Pro úpravu ZMT ostatních zaměstnanců podniku na všech pracovištích byla stanovena nová výše použitelného objemu mzdových prostředků ve výši souhrnu základních mzdových tarifů a základních mezd platných k 31. 12. 2013 zvýšená rovněž o 2 %.

Další změnou, která byla dohodnuta s oběma odborovými organizacemi, je zvýšení 2. části ročních odměn pro rok 2014 pro všechny kategorie zaměstnanců na všech pracovištích. Tato část roční odměny je rozdělena na dvě části, a to na část nárokovou a na část, pro jejíž výplatu je nutné splnit klíčové ukazatele v oblasti výkonnosti.

Pro zaměstnance vykonávajícího činnost vedoucího směny ITS sálu byl vyjednan příplatek za takto odpracovanou směnu ve výši 1000,- Kč za 1 směnu.

Dodatek č. 3 ke KS s CZATCA upravuje rozšíření zvýšeného nároku na dovolenou i na zaměstnance zařazené do sociálního programu řp po 31. 5. 2008 a dále možnost převedení jednoho dne z volna podle KS do dalšího roku a poskytnutí náhrady mzdy ve výši neredukovaného průměrného výdělku po dobu prvních tří směn v době dočasné pracovní neschopnosti řidičů letového provozu s plným oprávněním kvalifikace. V dodatku jsou dále promítnuty drobné změny vyvolané novým občanským zákoníkem. Tyto změny jsou zakotveny také v dodatku ke kolektivní smlouvě s PV OSD.

Dodatkem č. 3 k zásadám o čerpání FKSP byly v souvislosti se změnami sazeb DPH zvýšeny ceny za ubytování v rekreačních zařízeních podniku (nová příloha č. 4) a na přání zaměstnanců byly změněny nominální hodnoty poukazek Edenrek.

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří se vyjednávání zúčastnili, za jejich věcný a konstruktivní přístup při všech jednáních, jejichž výsledkem byla včasná dohoda o všech projednávaných dokumentech.

Závěrem bych ráda popřála všem zaměstnancům úspěšný rok 2014.

za vyjednávací tým Miloslava Mezerová, ŘDPERFIN

Velký příběh o létání knižně



K 90. výročí vzniku Československých aerolinií vyšla pozoruhodná kniha, která se zabývá životním příběhem první československé letušky Máji Staré. Jejím autorem je náš dlouholetý řidič letového provozu Miroslav Jindra, který se kolem létání pohybuje prakticky od narození.

Napínavé čtení mapuje už začátky její kariéry od roku 1937. Už její první zkušební let byl dosti dramatický, při bouři nad Transylvánskými Alpami však dokázala, že povolání, které si vybrala, je pro ni zároveň i posláním. Zažila nebezpečné i dobrodružné situace, její život byl vykoupěn smrtí kolegyně, která zahynula při neštěstí v letadle, ve kterém měla původně letět ona. Během války spolupracovala tajně s odbojem a skončila za to na tři roky v nacistickém vězení. Po propuštění se v roce 1946 vrátila k létání, ale stíny vlastní komplikované minulosti a komunistický převrat v únoru 1948 ji přinutily emigrovat. Nakonec zakotvila v Bruselu, kde i v roce 1997 zemřela.

Nejedná se však o pouhou biografii, na pozadí příběhu popisuje autor i začátky komerčního létání v prvorepublikovém Československu i v poválečném období včetně nástupu komunistů k moci v roce 1948. V příloze se pak stručně věnuje i osudům dalších prvních československých stevardek. V knize se navíc objevují i dobové dokumenty, staré fotografie, dopisy nebo i náhledy tehdejších reklam.

Publikace o 272 stranách vyšla na začátku prosince loňského roku v nakladatelství Barrister & Principal, kde ji lze také zakoupit. **red**

Návštěva Franka Brennera v Praze



Centralizované služby byly hlavním tématem diskutovaným v minulém roce Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL. Jedná se o devět činností, které byly vytipovány jako vhodné pro centralizaci na celoevropské úrovni v následujících letech.

Centralizace některých činností je trend, který byl nastolen již v minulém desetiletí. Jeho pokračování se nemůžeme a ani nechceme vyhnout. Jak budou tyto služby poskytovány a jak se do nich jednotlivé podniky řízení letového provozu zapojí, jsou stále otevřené otázky.

Právě ty ale byly hlavním důvodem návštěvy generálního ředitele agentury EUROCONTROL Franka Brennera v Praze dne 8. ledna 2014. Možnost zúčastnit se diskuze a projednat vše, co z našeho pohledu nebylo v loňském roce vyjasněno, měli i zástupci našeho podniku ŘLP ČR, s. p.

Rozhodnutí o harmonogramu a obsahu centralizovaných služeb je v této době stále otevřené. Nicméně s účastí v některých projektech počítáme. V řadě oblastí máme Evropě co nabídnout.

Na snímku je generální ředitel agentury EUROCONTROL Frank Brenner se zástupcem ředitele Odboru civilního letectví Zdeňkem Jelínkem.

text a foto Luboš Hlinovský, ŘÚSMP

Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře

Rumunsko aneb z Bukurešti do Prahy s rumunskou SPZ

Po krátkém letu, kdy jsme opustili již chladné pražské dny, přistaneme v Bukurešti, kde nás vítá modrá obloha a příjemné letní teploty. Po rychlém papírování a nezbytném bloudění Bukurešti již uháníme zatím nudnou krajinou směr Pitešť. Při pohledu na hodinky, které ukazují pozdní odpoledne, je člověku jasné, že dnes se Fagaras neprojede. Nastává čas najít bydlení. Pitešť je průmyslové město, a tak je lepší jet, dokud to jde, a ubytovat se někde v podhůří na začátku legendární DN7C – Transfagarasské magistrály. Ta je vlastně Ceausescuovou reakcí na invazi sovětských vojsk v srpnu 1968 do Československa. Uvědomil si, že kdyby Moskva projevila o Bukurešť větší zájem, neměl strategicky propojený jih Rumunska se severem, a tak se doslova prokopal skrz rumunské pohoří Fagaras, aby armáda měla umožněn rychlý přesun. Její stavba je, musíme říci, mistrovské dílo, které však bylo vykoupeno krví mnoha desítek dělníků. Budování bylo kruté, stejně jako Ceausescu.

Transfagarasská magistrála je nádherná silnice, která spojuje města Curtea de Arges a Sibiu vzdálená třiadvadesát kilometrů. Projíždíme jen hustými lesy, úzkými soutěskami v dech beroucích zatáčkách. Za stálého prudkého stoupání doslova objedeme nádherné jezero Balea a vyšplháme se až do nadmořské výšky 2300 metrů, kde silnice končí nejdelším rumunským tunelem.

Krásné ubytování v soukromí najdeme právě v Curtea de Arges. Večer je čas zajít v sousední vesnici na pivo. Když místní zjistí, že jste Češi, ihned vás pohostí a zažijete krásný večer i s tradiční, nefalšovanou romskou hudbou. Když vám jeden z Rumunů, co řídí TIR, vypráví o svých cestách nejen Evropou a řekne, že není horší dálnice než česká *dé jednička*, tak se musíte začít jen smát a připít si s ním na zdraví. Po příjezdu do Prahy, ať se vám to líbí nebo ne, zjistíte, že je to pravda. Rumunské hlavní tahy jsou opravdu velmi kvalitní. Cestou z hor k maďarským hranicím potkáte spoustu aut s německými, francouzskými, španělskými a anglickými značkami, až si s rumunským číslem připadáte zvláštně. Teprve na hranicích vám dojde, že to nejsou cizinci, ale Rumuni pracující v zahraničí. Cesta Maďarskem je poklidná a jediná komplikace nastává až v Čechách, kdy vás mezi Břeclaví a Prahou třikrát zastaví celní správa. Když zjistí, že jste Čech, nechají vás jet. Na benzínových pumpách je vám věnována zvláštní péče. Podle SPZ jste přeci Rumun. Při defektu pneumatiky nějaká dobrá duše zavolá na dopravní infolinku, kde se dozvíte, že Rumun předstírá poruchu, a tak závěr výletu máte i s podporou police. Podle hesla pomáhat a chránit. Ach ty předsudky.



V den 24. prosince 2013 naší leteckou komunitu nečekaně opustil pan **Oldřich JANUS**. Bylo mu dvaosmdesát let. Svůj život zasvětil československému letectví, ve kterém zpočátku působil jako meteorolog, posléze jako řídící letového provozu, na Moravě rovněž jako instruktor motorového létání. Po dobu osmi let, až do reorganizace civilního letectví v roce 1978, stál v čele Československé správy dopravních letišť Praha, následně jako zahraniční zástupce ČSA v Rakousku. Od založení nové České správy letišť v roce 1991 vykonával funkci provozního náměstka. Za celoživotní práci a přínosy československému letectví udělil Oldřichovi Podvýbor pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku při PS PČR v roce 2011 titul „Osobnost čs. letectví a kosmonautiky“.

Lubomír Dudáček

Inspiromat

„Mít Dreamliner je trochu jako být ženatý s Paris Hiltonovou. Všechno, co děláte, i to nejmenší zpoždění, se dostane do médií.“

Sebastian Mikosz, generální ředitel polské letecké společnosti LOT

„Já si myslím, že to patří k sobě, protože tím, že se posadíte do letadla a vystoupáte do jedenácti nebo dvanácti kilometrů a vidíte pod sebou celý svět, tak se vám takové ty všední problémy ztratí a vidíte naši modrou planetu trošku víc v globále. A vidíte, že ten svět je krásnej a že bysme si ho neměli nechat zničit.“

Karel Mündel, kapitán a bývalý šéf Technické komise Českého sdružení dopravních pilotů odpovídá moderátorce ČRo Radiožurnál Lucii Výborné na otázku, co je víc fascinující, jestli létat samo o sobě anebo svět z výšky.

„Rozvoj Letiště Václava Havla v Praze jako středoevropského hubu je pro nás naprosto klíčovou záležitostí. Skutečnost, že Korean Air přivádí do Českých aerolinií dalšího důležitého partnera, je krokem k naplnění tohoto záměru. Věřím, že profitovat z tohoto partnerství budou především cestující, kterým všichni tři dopravci budou moci v budoucnu nabídnout kvalitnější produkt v podobě velké sítě destinací.“

Miroslav Dvořák, předseda představenstva a generální ředitel Českého Aeroholdingu

„Jde tu o zájmy podnikatelské sféry na nových trzích. My jsme schopni to pak zajistit. Je to pro nás první linka do západní Evropy. Pokud se ujme, i my budeme moci deklarovat při jednání, že region a spoje k nám mají potenciál.“

Radek Zábranský, marketingový ředitel Letiště Karlovy Vary, komentuje fakt, že z letiště začnou od února 2014 létat charterové lety do Düsseldorfu.

„Dokud jsi neviděl seshora strom i jeho stín, neviděl jsi celý strom.“

Amelia Mary Earhart (24. 7. 1897 – neznámá od 2. 7. 1937), legendární americká pilotka

„Moje letadlo letí tiše. A v tuhle chvíli, ačkoli zde jsem vetřelcem a pro zemi jsem cizincem, cítím se doma.“

Richard David Bach (* 23. 6. 1936), americký spisovatel, citace z knihy *Stranger to the Ground*

„Ptám se lidi, kteří nechtějí létat, jak mohou nelétat, když žijí v době, kdy to jde?“

William Langewische (* 12. 6. 1955), americký novinář, spisovatel a bývalý pilot

Připravila nwt

Elektronických stripů na TWR Praha

systém, kde všechny lety z Prahy začínají a lety do Prahy končí

• jednotné vybavení na TWR

Dnešní technické vybavení TWR se skládá z různých systémů od různých výrobců. Každé pracoviště je vybaveno odlišnou technologií a není tak možná vzájemná záměna pracovišť. EFS je první krok k jednotnému vybavení všech pracovišť na TWR.

Budoucí jednotné pracoviště by mělo obsahovat:

- SUR (přehledovou) obrazovku pro zobrazení letadel i vozidel na letišti i v jeho blízkosti
- FDP systém pro práci s daty letového plánu, tuto funkci zastává právě EFS
- systém pro prezentaci meteorologických údajů, ovládání světelných zařízení letiště a postupů LVP, nyní poskytováno systémem AMS.3
- ovládání komunikační ústředny VCS, poskytuje GAREX.

Jednotné vybavení pracovišť umožní kombinovat pracovní pozice podle aktuální dráhy v používání nebo v případě poruchy některého ze systémů si řidič bude moci přesednout na jiné záložní pracoviště.

Jednotné vybavení umožní i připravenost TWR pro novou paralelní dráhu. Podle aktuální konfigurace dráhy v používání budou obsazeny příslušné stoly s optimálním výhledem na RWY.

Po úvaze nad všemi těmito důvody vznikaly specifikace na systém EFS.

Co to je EFS?

Hlavní snahou tvůrců bylo zachovat stávající pracovní postupy a neměnit ani role jednotlivých pracovišť na TWR. Výsledkem práce byl návrh sofistikovaného systému, který pomocí jednotlivých oddílů na obrazovkách, které jsou nazývány BAY, vytváří obraz provozní situace na letišti (obrázek č. 1).

Na každém pracovišti je obrazovka rozdělena na něko-

lik oddílů (BAY), které reprezentují stav letu. S elektronickým proužkem – stripem –, který představuje jeden let, se ručně nebo automaticky pohybuje mezi jednotlivými oddíly. Na stripu jsou zobrazena tlačítka, která reprezentují letová povolení. Řidiči letového provozu tak má vizuální přehled o stavu jednotlivých letů i o vydaných letových povoleních (obrázek č. 2).

Systém slouží také jako informační podpora pro jednotlivé pracoviště na TWR. Poskytuje další údaje a funkce, jako jsou například písmeno ATIS, zobrazení tlaku QNH, převodní hladiny a nastavení parametrů nástroje SUM.

Systém je schopen automatického zhasínání *stopprůček*, automaticky řadí stripu a automaticky je přesunuje mezi vybranými BAY. Systém také zapisuje čas vzletu, čas přistání a místo opuštění dráhy po přistání.

Pokud letadlo při pojiždění křižuje dráhu 30/12, řídícímu se automaticky nabízejí barevná tlačítka RWY30/12 jako upozornění, zda letadlo má nebo nemá povoleno křižovat dráhu 30/12.

Jak EFS pracuje?

O zabezpečení všech funkcí systému se stará čtveřice serverů a pět pracovních stanic. Ty jsou umístěny na sále TEB v technickém bloku. Signál pro dotykové displeje je veden strukturovanou kabeláží na stanoviště TWR. Jako periférie slouží dotykový tablet WACOM s elektronickým perem. Všechny akce řídícího jsou zaznamenány formou pravidelného snímání obrazovky a ukládání na diskové pole.

Systém má několik *interface* na okolní systémy. Akvizice letových plánů probíhá ze systému ESUP. Do ESUP jsou pak zpět odesílány změny stavů letu/elektronického stripu. ESUP také přiděluje kód sekundárního radaru a zprostředkovává předávání letu od E2000 ze stanoviště APP. Dále ESUP zajišťuje výměnu s nástrojem SUM v rámci CDM postupů.

Informace ATIS je přijímána z AFTN sítě a informace o aktuálním tlaku QNH je přijímána ze systému METRAD. Pro zhasínání *stopprůček* komunikuje EFS se systémem AMS.3. Datová výměna probíhá se i sys-

SHRNUTÍ POUŽITÝCH ZKRATEK

AMAN	Arrival Manager
AMS.3	Airfield Monitoring Systém v.3 (produktový název systému na ovládání světelných zařízení letiště)
A-SMGCS	Advanced Surface Movement Guidance System (přehledový systém, který zobrazuje polohu letadel a vozidel na letišti)
ASN	Advanced Safety Nets
ATIS	Automatic Terminal Information Service
CDD	Clearance Delivery Dispatcher
CDM	Colaborative Decision Making (vzájemné sdílení informací o odbavení letu mezi zainteresovanými organizacemi)
DCL	Departure Clearance (vydávání odletového povolení pomocí datového spoje)
DMAN	Departure Manager
EFS	Electronic Flight Strip
LVP	Low Visibility Procedures
TWY	Taxiway
RWY	Runway
SUM	Start Up Manager
SUR	Surveillance
FDP	Flight Data Processing

témem A-SMGCS, který monitoruje letištní pohyby. EFS odesílá do A-SMGCS data letových plánů a od A-SMGCS přijímá data o poloze letadel, která jsou použita pro automatický posun stripu a pro kontrolu zhasnutí *stopprůček*. Na základě dat od A-SMGCS je stanoven čas startu a přistání letadla.

Systém EFS má v ŘLP celkem tři instalace. Provozní systém je na stanovišti TWR. Testovací systém, který slouží i pro výcvik, je nainstalovaný v prostorách staré TWR a simulátorová verze je integrována do věžního simulátoru na letecké škole.

Implementace

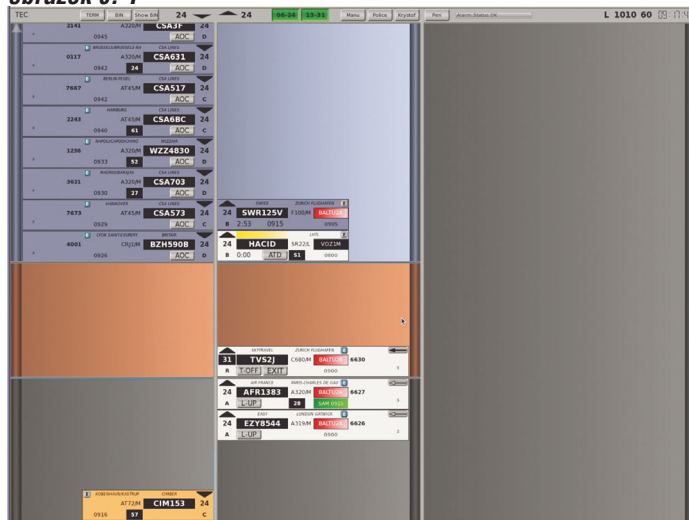
Projekt EFS probíhal standardním způsobem od nominace pracovního týmu, definování specifikací, výběru dodavatele, přes *review* výrobní dokumentace, testy u výrobce a integrační testy na místě. Součástí projektu byl testovací provoz (včetně stínového provozu), výcvik provozního personálu DPRO a certifikační proces, jehož součástí bylo získání provozního osvědčení.

I přes dlouhou periodu testovacího a stínového provozu nebylo možné odhalit všechna úskalí a nepravdivosti skutečného provozu, které přináší nestandardní provozní situace a nesprávné postupy dopravců při podávání letových plánů. Proto první dny provozu byly ve znamení množství analýz a drobných korekcí parametrů vlastního EFS i všech spolupracujících systémů.

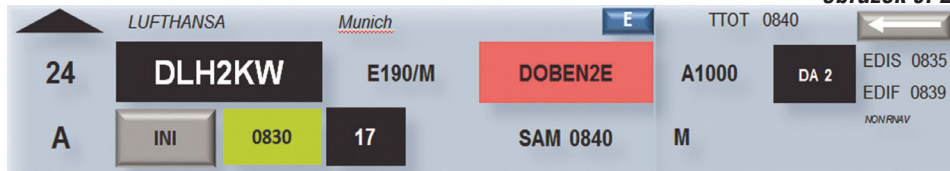
Další významná systémová změna na TWR byla v minulém roce 2013 modernizace systému AMS.3, který má zcela nové grafické prostředí a upravené postupy LVP. Pro následující roky je plánována obnova pojezdového radaru a přehledového systému A-SMGCS. Probíhají přípravné práce na zavedení DCL a připravuje se zahájení projektu ASN. Zavedení EFS tak bylo nutnou podmínkou pro budoucí systémový rozvoj TWR Praha.

text a grafika Jan Kubíček, DPLR/SRPI/OPM

obrázek č. 1



obrázek č. 2



Let's fly higher – předvánoční setkání zaměstnanců

V tematických prostorách výcvikového střediska CATC se již podruhé v předvánočním čase sešli zaměstnanci současní i bývalí, aby zde využili možnosti se na chvíli společně zastavit a pohovořit si, k čemuž ne všichni během roku mají příležitost. Opět byl připraven bohatý program, který se svou různorodostí jistě trefil do vkusu každému. Hlavním motivem setkání byl výlet do kosmických výšin.

Celý večer zahájila půvabná moderátorka Lucie Výborná přivítáním všech účastníků a po krátkém rozhovoru s generálním ředitelem Janem Klasem byl na podium pozván první z oceněných pan **Stanislav Trapp** z DPRO/SONS/ACC/ASM. Vedení podniku jej odměnilo za celoživotní úsilí a zásluhy na pozici řídícího letového provozu. Dalšími oceněnými se stali **Jan Kubíček** z DPLR/SRPI/OPM za mimořádné úsilí při realizaci a nasazení EFSS a AMS 3, **Aleš Zemek** z DPERFIN/SFIN/UC za mimořádné úsilí při převzetí účetnictví CATC a zajištění jeho bezproblémového vedení, **Svatopluk Halen** z DRSL/OBK za mimořádné úsilí za vedení a rozvoj ISQMS. Oceňovalo se i v kategorii studentů, kde byl za svou diplomovou práci *Management lidských zdrojů a jeho*

specifika u řídicích letového provozu odměněn **Ondřej Jelínek** z VŠO v Praze a **Pavel Janda** z ÚSMP/MK za zpracování diplomové práce o analýze faktorů při přípravě a implementaci funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu střední Evropy.

V kategorii společenské odpovědnosti převzali ocenění **Olga Pávičková**, ředitelka SOŠ civilního letectví, za spolupráci při realizaci sponzorského programu, v rámci kterého škola vybudovala především díky příspěví ŘLP ČR, s. p., ve svých prostorách letový simulátor Boeingu 737, a dále chirurg **Tomáš Šebek** za spolupráci s podnikem v oblasti zdravotnictví, v rámci kterého Nemocnice Na Františku díky příspěví ŘLP dovybavila své laparoskopické instrumentarium.

Po oficiálním zahájení se všichni přítomní mohli vrhnout do víru zábavy. Kromě kulinařských specialit a vybraných vín byl pro návštěvníky ve staré hale přichystán tradiční fotokoutek. V hlavní hale zase vystupovaly letecké mažoretky, mistryně ve twirlingu, zaznělo několik písní v podání Moniky Bagárové a k vidění byla také ohnivá barmanská show. V závěru večera zahrála kapela La Sklerosa. **text red, foto nwt a Sara events**

