

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2014

ročník XV, číslo 147

únor

**Novela zákona
o veřejných zakázkách** (str. 4)

**Dokončení rozhovoru
s Tomášem Šebkem** (str. 3)

**Postupy pro prostorovou
navigaci – RNAV přiblížení** (str. 6–7)



Světové letectví slaví letos sto let od první civilní přepravy osob

Dne 1. ledna 1914 nastoupil na svůj první veřejný komerční let pilotovaný Tonym Janusem historicky první pasažér Abram Pheil. Tehdejší starosta města Saint Petersburg v USA zaplatil v aukci za přepravu částku 400 dolarů a letem mezi Tampou a St. Petersburgem trvajícím 23 minut se začaly psát dějiny letecké dopravy osob. V letošním roce si tak připomínáme 100 let od tohoto zásadního okamžiku.



Během minulého století změnilo komerční letectví svět způsobem, který byl v roce 1914 zcela nepředstavitelný. První let byl průkopnickou záležitostí zrealizovanou díky snímkům a vizionářům tehdejší doby, dnes letecký průmysl spojuje dvojice, rodiny, státy, kultury i národy, rozšiřuje mysl, otevírá trhy a podporuje všeobecný rozvoj. Letectví poskytuje lidem po celém světě svobodnou volbu se spojit a změnit své životy, a tím i celý svět, řekl Tony Tyler, generální ředitel organizace IATA.

V současné době nabízí světový letecký průmysl nebývalé možnosti propojení a pozitivně ovlivňuje, přímo i nepřímo, obyvatele všech koutů světa.

V průměru se každý den letecky přepraví více než 8 milionů lidí. V roce 2013 do-

sáhl celkový počet cestujících 3,1 miliardy, a překonal tak vůbec poprvé hranici 3 miliard. V letošním roce se očekává nárůst až na 3,3 miliardy.

Každý rok je letecky transportováno přibližně 50 milionů tun nákladu, což znamená asi 140 tisíc tun denně. Roční hodnota tohoto zboží je 6,4 bilionu dolarů a odpovídá 35 % celkové hodnoty zboží v mezinárodním obchodu.

Letecká doprava přispívá k fungování více než 57 milionů pracovních míst a reprezentuje hodnotu 2,2 bilionu dolarů z hlediska ekonomické aktivity obyvatelstva naší planety. Přímý ekonomický přínos v tomto odvětví představující částku 540 miliard dolarů by v pomyslném žebříčku rozdělení států podle HDP obsadil 19. příčku.

Očekává se, že obrát světového leteckého průmyslu bude v letošním roce 743 miliard dolarů s průměrným čistým ziskem dosahujícím do výše 2,6 %.

Příležitostí 100. výročí spustila IATA speciální webovou prezentaci na odkazu <http://www.flying100years.com>. Obsahuje nejen rozsáhlý soubor informací, obrázků, videí, statistik a interaktivních grafů věnovaných vývoji světového civilního letectví od prvopočátku až do současnosti, ale nabízí i možnost vzájemného sdílení osobních vzpomínek, zážitků či zkušeností v celosvětovém měřítku.

red, foto a grafika Flight 2014

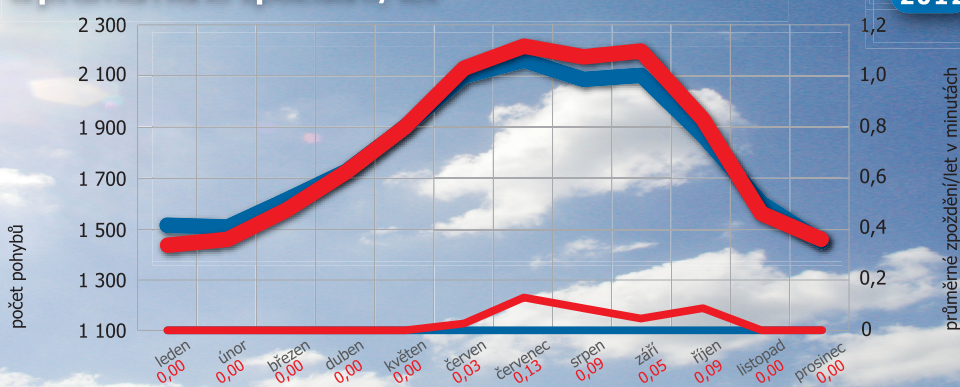
Statistiky provozu

prosinec 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



Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
prosinec	9 118	8 865	-2,8	1 295	1 234	-4,7	631	531	-15,8	244	291	19,3

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2012	2013		12/13		2012	2013
prosinec	44 517	44 957	1,0		0,00	0,00

Pracovní výročí

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

Romana Sedláková, Ing., vedoucí odborný referent, DRSL/SCL/MIS **15 let**

Antonín Zappe, řidič, DRSL/SCL/TPS **25 let**

Oběma jubilantům blahopřejeme! redakce

Statistiky provozu

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

PROSINEC 2012/2013

Zdroj: AI

2012 2013

celkový počet

9 118 **8 865**

nejvyšší počet/den

(21. 12.) (20. 12.)

366 **350**

nejvyšší počet/hod.

(28. 12.) (20. 12.)

33 **36**

Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2012/2013 (IFR)

Zdroj: AI

2012 2013

celkový počet

44 517 **44 957**

nejvyšší počet/den

(21. 12.) (20. 12.)

1 670 **1 681**

nejvyšší počet/hod.

(14. 12.) (13. 12.)

133 **139**

V letadle se bojím víc než u operačního stolu

V lednovém vydání zpravodaje se Tomáš Šebek rozprávěl nejen o své profesní cestě už od studií, ale ptala jsem se ho i na volný čas, který vyplňuje třeba létáním na cessnách nebo psaním blogu. V dnešním druhém díle našeho rozhovoru jsme společně rozebírali třeba jaký vliv a dopad může mít působení na misích na psychiku účastníků a také proč jsou podle Tomáše Šebka zkušenosti z Haiti a Afghánistánu v ČR nedocenené.

Na předvánočním setkání zaměstnanců Řízení letového provozu jste měl cyklus přednášek o vašem působení v zahraničí. Jak náročné pro vás bylo mluvit skoro čtyři hodiny v kuse?

Když vyprávím něco, co mě osobně baví, a vidím, že to baví i posluchače, což je to nejpodstatnější, tak čas moc nevnímám. Přednáším sice pro studenty medicíny nebo na lékařských kongresech, ale tohle bylo jiné. Tady jsem měl poprvé možnost přednášet pro lidi, kteří byli úplně mimo obor, a přesto je to zaujalo. Chtěl jsem s nimi sdílet tu hlavní myšlenku, že Lékaři bez hranic nejsou jen doktoři, že jsou tam lidé, kteří jsou schopní postavit nemocnici, zavést do ní vodu, zprovoznit generátor, pustit elektriku, spočítat příjmy a výdaje, zorganizovat nábor lidí. Tohle je plný servis, který my doktoři kolem sebe máme. Takže tam nikdy nevystupujeme v roli *macha*, protože bez těchto lidí bychom se tam neobešli, zůstali bychom stát se skalpelem v ruce uprostřed pouště a nikomu bychom nepomohli. Kolikrát mě to až překvapilo, že právě tito lidé v zázemí bývají velmi vzdělaní. Jsou spíše mladší, průměrný věk *expatů* se pohybuje mezi třiceti až pětácti lety a mají dva nebo tři univerzitní diplomy ze Sorbonny nebo z Harvardu. Pamatuju si, že když jsem byl v roce 2012 na Haiti, přijel jeden mladý architekt. Zrovna se tam už druhým nebo třetím rokem řešila otázka vodního hospodářství, jak nakládat se špinavou vodou z nemocnice a on dokázal na papír narysovat jímku, kterou pak i spustil. Někde nakoupil bakterie a zprovoznil čističku odpadních vod, která do dneška funguje. A to byl člověk mého věku. Říkal jsem si pak, co já jsem vlastně zač se svým skromným vzděláním a zkušenostmi. Na zahraničních misích se člověk setkává vždy s velmi tvůrčím kolektivem.

Z vaší přednášky mě zaujala informace, že tady v České republice vcelku nikdo neocení, že máte zkušenosti z misí v zahraničí. Proč to tak je?

Kdo to nevyzkouší, tak si to nedovede moc představit a má jen útržkovitě informace třeba z médií. Nebo hůř, zrovna viděl někoho, kdo se jevil jako ne zcela při smyslech a automaticky už tomu ve své hlavě přidělil punc něčeho divného, zvláštního. Když bych se zeptal kolegů, jak si myslí, že dneska Lékaři bez hranic fungují, tak málokterý by mi odpověděl alespoň trochu věrně, jak ta práce vypadá. Každý by si představoval, že tam někde ve stanu provádíme základní jednoduchá ošetření, ale takhle už to dneska nefunguje. Péče, kterou poskytujeme ve všech šedesáti projektech po celém světě, je podle mě už docela specializovaná a velmi dobře srovnatelná s tím, co děláme zde v Evropě. Takže já bych to kolegům vůbec nevyčítal, protože opravdu platí, že když to nezažijete

na vlastní kůži, tak si to nepředstavíte. A to, že je moc netrápí, co jsem dělal někde dva měsíce v tramtárii, se nedivím.

V rámci přednášky jste mluvil o pacientech, ale napadá mě, jestli jste vy nebo někdo z vašich kolegů byl sám operovaný týmem Lékařů bez hranic?

Tak mě osobně se to naštěstí nestalo a doufám, že se mi to nikdy nestane. Ne, že bych kolegům nedůvěřoval, ale přeci jen, je to trochu zvláštní v tamních podmínkách. S tím rizikem do toho ale jdete. Na druhou stranu, když už by se to stalo, tak bych se bez obav do jejich rukou svěřil, protože od toho tam vlastně jsme. Předáváme to nejlepší. Když už někoho něco



Tomáš Šebek si v CATC kromě přednášek vyzkoušel i letecký simulátor.

naučím, očekávám, že to bude umět minimálně stejně dobře jako já. Pokud ale mohu mluvit za ty projekty, kterých jsem se účastnil já, tak tým chirurgů a obecně lékařů byl velmi erudovaný, a tím pádem bych se rozhodně nebál. Kolegyně z české pobočky Lékařů bez hranic však zažila, že v jednom z projektů museli operovat kolegu chirurga se slepým střevem. To se může stát, protože slepé střevo vás může chytout jak v Praze, tak i na misi. A loni dokonce proběhl jeden případ, že jednoho z *expatů* museli resuscitovat.

Premýšlel jste v souvislosti s vaším působením na misích, že lidé tady si neváží vlastního života a toho, co mají, v porovnání s tím, jak závažné věci musí řešit lidé v postižených oblastech?

Člověk se tímhle nesmí nechat svést na scesti. Samozřejmě to tak může působit, na Haiti se každodenně řeší otázky života a smrti a to samé dělají v Afghánistánu, zatímco my tady řešíme místo na parkování. Ale je potřeba na to nahlížet v celkovém kontextu, my žijeme tady v ČR a nám tolik o život nejde, ale ve výsledku nám stejně závažný problém může způsobit právě to parkování jako Haifanovi to, že nemá zrovna co jíst. Problémy se dají do určité míry srovnat a obecně sice platí, že lidé žijící ve třetím světě to mají složitější, ale oni k tomu přistupují jinak. Pro ně je to každodenní zkušenost a tak mož-

ná stejně otupěle jako my hledáme to místo na parkování, tak oni se snaží přežít ze dne na den se stejnou dávkou humoru nebo naopak deprese, zloby a hněvu jako my, když to parkovací místo nakonec nenajdeme.

A vás osobně na misích někdy přepadla deprese?

Já musím říct, že snad vůbec nikdy. Spíš mě občas přepadala smutek, že to někteří pacienti nepřežili, ačkoliv jsme udělali všechno, co jsme mohli. Stejně to někdy nestačí a tu Smrtku nepřemůžete. To je pak smutné a je to tím smutnější, čím je ten pacient mladší. Nejhorší je, pokud nepřežije dítě. Když člověk přemýšlí, co mohl

udělat víc, nebo jestli to mohl udělat jinak, případně jestli se vůbec měl pouštět do operace, platí pravidlo, že když to nevyřešíte vy, tak už to nikdo jiný neudělá. To se příliš nehodí do zdejšího českého prostředí, protože tady kolem sebe máte spoustu erudovaných kolegů, daleko chytřejších a šikovnějších, kteří by vám vždycky měli poradit a poskytnout konzultaci. Na misi tuhle bezprostřední možnost nemáte, můžete konzultovat na dálku, můžete napsat mail nebo někam zavolat, ale většinou se musíte rozhodnout velmi rychle. Tím se pak dá vnitřní svědomí uchládit.

Rozmlouval byste někomu účast na misi?

Kdyby někdo nebyl zvyklý jezdit na dětské pionýrské tábory a potrpěl si na hodně vysoký životní standard, poradil bych mu, aby si vybral nějakou kratší misi. Ta delší by ho totiž mohla taky zabít. Ale jinak bych více méně předal doporučení všem. Přemýšlel jsem o tom, co bych třeba jednou řekl vlastním dětem, kdyby za mnou přišly s tím, že chtějí taky vyjet. Nejdřív bych jim to trochu rozmlouval, následně bych se jim snažil předat maximum poznatků, které jsem tam získal, a pak bych stoprocentně věděl, že mě vůbec neposlouchaly a že tu zkušenost musí učinit samy. Že s tím prostě nic neudělám.

Dokážete se před spaním zbavit myšlenek na práci, nebo to ve vás pořád zůstává?

Hodně mě ovlivňuje okolí a prostředí. Na Haiti jsme bydleli uprostřed obrovského *slumu*, kde byl příšerný hluk. Každý večer jsem ležel v posteli naštvaný, že nemůžu usnout, protože ta hlasitá hudba se nedala poslouchat. Do toho tam žila domácí zvířata, ve čtyři hodiny ráno začali kokrhát kohouti, takže na nějaké hluboké úvahy nebyl čas ani prostor. Večer se najíte, něco si přečtete, pobavíte se s kolegy, jste rád, že konečně usnete, ráno vstanete a jede se nanovo. V Afghánistánu to bylo trochu klidnější, obýval jsem vlastní místnost ve zděné budově. S tím trochu souvisí i to psaní. Občas se mi totiž stávalo, že mi až během večerního sepsávání zážitků z daného dne, došlo, že jsem daného pacienta mohl ošetřit lépe. Naštěstí se skoro vždy jednalo o něco, co šlo druhý den napravit. Byla to tak do jisté míry i zpětná vazba pro moji práci, měl jsem možnost si uvědomit, co jsem udělal nebo neudělal správně. Zároveň jsem se pravidelným psaním večer před spaním mohl myšlenek na pacienty zbavit a potom bez potíží usnout. V České republice je to jiné. I když taky máte tu velkou odpovědnost, pracujete ve velkém kolektivu s týmem zkušených kolegů s různými specializacemi, takže se to finální rozhodnutí rozprostře. Na misi jako šéfkirurg musíte to finální rozhodnutí učinit sám. Odpovědnost je tam v tomto směru větší. Pravda, občas jsem se v noci vzbudil, ale to šlo vždy o myšlenky na dětského pacienta. Největší noční můry jsem měl z transplantací, nebo když jsem měl přenášet kožní laloky, protože to je totiž z mého pohledu velká věda. Myslím, že s pacienty není moc dobré hrát komedii, lékař by k nim měl přistupovat upřímně. Pokud je člověk v životě zvyklý třeba sem tam použít sprosté slovo, tak nemá smysl se přemáhat. Četl jsem jednu zajímavou americkou studii, ze které jednoznačně vyplynulo, že pacient nebude nikdy věřit chirurgovi, který je kultivovaný a bude s ním jednat demokraticky, naopak největší důvěru požívají chirurgové, kteří jsou totálně arogantní, sprostí až vulgární.

Tomáši, vy stále někoho zachraňujete, tady v nemocnici nebo na misích, ale kdo zachraňuje vás?

Mě nikdo zachraňovat nemusí. Nejsem zrovna přemýšlivý typ, takže to neřeším. Ale vážně, mě zachraňují ty šťastné příběhy. Když to všechno dobře dopadne a pacient se uzdraví, to je největší odměna pro každého doktora. Je v tom vždy část štěstí. Ať děláte, co děláte, tak je to zčásti na přírodě, půnubohu nebo tom, kdo běh života řídí. Zůstává v nás někde ukrytá pochybnost o tom, co nedokážeme ovlivnit, a potom je strašně fajn, když pochyby zmizí a překryje je radost z příběhu se šťastným koncem. To je ta pravá motivace k další práci.

text nwt, foto Sara events

Fotografie na titulní straně

Pozorní a pravidelní čtenáři našeho podnikového zpravodaje si jistě všimli, že místo fotografie s leteckou tematikou, která se až na drobné výjimky vždy vyjímal na titulní straně Stripu, zvolila redakce pro tentokrát náladový snímek ze zimní přírody. Snažíme se tak vyjít vstříc všem, kteří již v minulosti ocenili občasnou změnu, kdy místo tradičního letadla zdobil titulku snímek ze zcela jiného prostředí. Budeme čerpat i ze souboru fotografií doručených naší redakci v rámci fotoamatérských soutěží zaměstnanců „3L“. Při vyhodnocování a výběru nejlepších snímků stojí odborná porota vždy před velmi těžkým úkolem. Vzhledem k tomu, že bohužel nelze přidělit ceny všem zúčastněným, ačkoliv se domníváme, že by si ohodnocení jednoznačně zasloužili, oceníme dodané snímky alespoň touto cestou.

Pro únorové vydání jsme zvolili tematický **snímek od Martina Holického z Oddělení telekomunikací s názvem Zimní les**. Sám autor k fotografii dodává následující. Toho loňského lednového velmi mrazivého rána jsem při pohledu z okna na zasněžené a mrazem vyzdobené bučiny věděl, že takové počasí je výzva a není možné dlouho otálet. Námrza totiž velmi rychle ztrácí svůj *fotogenický výraz*. Už delší dobu jsem čekal na takovou příležitost. Můj plán byl nafotit několik lesních zimních motivů a zde je potřeba zachytit hlavně ten počáteční okamžik, kdy vše působí jakoby čerstvě a zároveň syrově. Musí z toho dýchat chlad a zároveň určitá křehkost. Ty záběry měly být hlavně o pocitech a přesně to jsem si přál dostat na fotografii. Vydal jsem se tedy hledat motiv, který splní mé představy. Fotit takové téma nejsou dostihy, je potřeba se stále dívat a hledat. Někdy se zadaří a přijde okamžik, kdy se záběr jakoby vynoří a je velká šance, že se zrodí kvalitní fotografie. Jsou ale i dny, kdy se jen procházím po lese a na sklonku dne nemám zhola nic. Tentokrát jsem měl štěstí. Takové fotografie není moc vhodné fotit z ruky a je potřeba s sebou kromě fotoaparátu nosit velký stativ, kabelovou spoušť, vhodný objektiv a případně nějaké filtry. Může to být trochu nepříjemné, přeci jenom při takovém několikahodinovém bloumání v závějech je každé deko znát, ale jinak to s tímto žánrem fotografie nejde. Samotné pořízování záběrů je rituál, který mě vždy hodně baví a velmi si ho užívám. Postavení stativu, nastavení záběru tak, aby vše bylo podle mých představ, nastavení expozice, polarizačního filtru, manuální zaostření a v poslední řadě kontrola na displeji stejně jako hledění na matnici starého analogového *Pentacona Six*. Samotná expozice, ať už jedna, nebo více se změněnými parametry celý tento obřad završí. Tím končí první část a nastává druhá, také velmi důležitá, a tou je postprodukce. V případě fotografie Zimní les se jednalo o drobnou retuš, ale hlavně lokální úpravy jasu, kontrastu a saturace barev. Dnes, když se na fotografii po roce jejího vzniku dívám, stále vidím několik drobností, které jsem měl vyretušovat. Tak je to asi ale se vším, k čemu se člověk vrací. **red**

Objektiv



Dne 5. února 2014 se v konferenčním sále ŘLP ČR, s. p., konalo desáté zasedání Rady FAB CE (FCC) poprvé pod vedením České republiky, která na základě rotačního principu převzala předsednictví pro rok 2014. Rada FAB CE je nejvyšším rozhodovacím orgánem FAB CE na úrovni států složená z ředitelů pro civilní letectví příslušných ministerstev nebo jimi zvolených zástupců. Jednání vedl zástupce ředitele odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR Ing. Zdeněk Jelínek (na snímku vlevo spolu s Georgem Rangou z Eurocontrolu) a účastnili se ho zástupci všech smluvních států FAB CE (Bosna a Hercegovina, Česká republika, Chorvatsko, Maďarsko, Rakousko, Slovensko a Slovinsko). Hlavními body programu bylo podání zpráv o činnostech jednotlivých orgánů FAB CE za uplynulé období, postup při tvorbě společného výkonnostního plánu FAB CE a shrnutí informací o probíhajícím řízení EU Pilot a projednávání legislativy SES 2+.

text Radka Prádllová, DPLR/OPVZ, foto nwt

Novela zákona o veřejných zakázkách a nový občanský zákoník ve vztahu k ŘLP

S účinností od 1. 1. 2014 přibýly v našem právním řádu dva významné právní předpisy, které se týkají činnosti našeho podniku. Prvním je novela zákona o veřejných zakázkách, tím druhým pak nový občanský zákoník.

Co se týče novely zákona o veřejných zakázkách, jedná se o tzv. technickou novelu, která po dlouhé době přinesla pro zadavatele jisté ulehčení jejich práce. Novela snižuje časovou a finanční nákladnost zadávání veřejných zakázek tím, že omezuje věcnou působnost zákona navrácením limitů oddělujících podlimitní veřejné zakázky od veřejných zakázek malého rozsahu na 2 mil. Kč bez DPH v případě veřejných zakázek na dodávky a služby a 6 mil. Kč bez DPH v případě stavebních prací. Jednou z nejzásadnějších změn, kterou technická novela přináší, je modifikace povinnosti zrušit zadávací řízení v případě obdržení jediné hodnotitelné nabídky. Dosud toto platilo vždy s výjimkou některých jednacích řízení, u nichž z povahy věci vyplýval předpoklad obdržení jediné nabídky a u veřejných zakázek zadávaných na základě rámcové smlouvy. Průvodním jevem této snahy byly v mnoha případech neřešitelné obtíže zadavatele spočívající v opakovaní zadávacích řízení a vzniku souvisejících nákladů, aniž by šlo očekávat uzavření smlouvy a tím naplnění našich oprávněných potřeb. Nově se povinnost zrušit zadávací řízení v případě jediné hodnotitelné nabídky neuplatní vedle již dříve stanovených výjimek též v případě zrušení předchozího zadávacího řízení s obdobným předmětem na základě téhož důvodu (obdržena jen 1 hodnotitelná nabídka) za předpokladu identifikace tohoto předchozího řízení v oznámení o zahájení nového zadávacího řízení a označení změn zadávacích podmínek, které nastaly oproti předchozímu zrušenému zadávacímu řízení. Konečně dle novelizovaného ustanovení mohou být nově v reakci na výzvu zadavatele k předložení informací či dokladů skutečnosti rozhodné pro splnění kvalifikace prokázány i po lhůtě k prokázání kvalifikace (v otevřeném řízení ve lhůtě pro podání nabídek). Tato změna především reaguje na skutečnost, že v praxi nelze získat výpis z rejstříku trestů nebo potvrzení finančního úřadu o bezdlužnosti s údaji platnými k jinému datu, než je datum přijetí žádosti o vydání výpisu. Dle dosavadní právní úpravy tak byl zadavatel nucen ze zadávacího řízení vyloučit uchazeče, který opomněl ve své nabídce např. výpis z rejstříku trestů předložit a který nemohl toto své pochybení účinným způsobem napravit, byť předložil výpis z rejstříku trestů s nepatrně pozdějším datem oproti dnu uplynutí lhůty. Takový postup zadavatele byl sice formálně správný, ale velmi tvrdý. Veškeré změny byly reflektovány ve verzi 3.0 směrnice „Veřejné zakázky“.

Nový občanský zákoník, který nahradil mj. občanský zákoník (původně z roku 1964) a obchodní zákoník (původně z roku 1991) přináší do právního řádu rozsáhlé změny. Jedná se o kodex o 3081 paragrafech, což z něj činí nejrozsáhlejší zákon všech dob. Ve vztahu k našemu podniku patří mezi nejvýznamnější zejména nová úprava terminologie smluv, smluvní pokuty, počítání lhůt apod. Tyto změny dopadly především na bedra DPLR/OPVZ, které již s dostatečným předstihem v loňském roce započalo s přechodem uzavírání smluv na nový občanský zákoník, přičemž všechny nově uzavírané smlouvy jsou již výlučně v režimu nového občanského zákoníku a uživatelé právních služeb by neměli v souvislosti s touto změnou zaznamenat žádný problém. Oblast úpravy je skutečně široká a není možné ji v krátkosti shrnout tak, jako jsem to učinil v případě novely zákona o veřejných zakázkách. Zaměstnanci DPLR/OPVZ jsou připraveni zodpovědět vaše dotazy týkající se tohoto kodexu.

Zbyněk Fibich, VOPVZ

Evropský den protestu 2

Ve dnech 29.–30. ledna byla v řadě evropských zemí vyhlášena stávka řídicích letového provozu, ke které vyzvala Evropská federace zaměstnanců v dopravě na protest proti záměru Evropské komise sjednotit vzdušný prostor nad Evropou. Komise doufá ve zkrácení letových vzdáleností a snížení nákladů leteckých společností, zatímco letečtí dispečeři naopak odmítají jakékoliv nekonceptní zásahy do původního projektu SES II+, které ohrožují stabilitu sektoru ŘLP a ohrožují bezpečí pasažérů a posádek letadel nad Evropou.

S ohledem na tuto skutečnost zaujala Česká republika na základě shody MD ČR, ŘLP ČR, s. p., ÚCL ČR i sociálních a profesních partnerů k návrhu Evropské komise negativní stanovisko, které bylo také prezentováno na neformálním setkání Evropské rady ministrů dopravy ve Vilniusu 15. září 2013.

Protesty se v Portugalsku, Itálii nebo Francii rozběhly již ve středu 29. ledna, čeští řídicí letového provozu se ke stávce připojili ve čtvrtek 30. ledna v době od 7:00 do 19:00 formou striktního dodržování všech daných předpisů pro řízení letového provozu, tj. neposkytování nepovinných informací, žádné zkracování tratí a dodržování plánovaných letových hladin. V praxi to znamenalo, že letadla zůstala bez možnosti vyrovnávat případná nabraň zpoždění. Protest v České republice však podle očekávání žádné větší komplikace ve vzdušném prostoru nezpůsobil. **red**

Letový provoz i v roce 2013 překonal hranici 700 tisíc pohybů

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p., za rok 2013 potvrdilo stabilizaci civilní letecké dopravy, která se projevila pokračujícím zájmem leteckých dopravců o využití českého vzdušného prostoru. Provoz v roce 2013 vykázal téměř identické hodnoty jako v roce 2012. Výjimkou však byla letní letová sezóna, která významně překonala předchozí provozní rekordy. Pokračovalo také zkvalitnění poskytovaných služeb, a to zejména v oblasti plynulosti letového provozu a snížení průměrného zpoždění.

Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2013 činí 700 260, zatímco v roce předchozím využilo český vzdušný prostor pouze o 195 letounů více (700 455). Provoz byl již tradičně nejsilnější v červenci, kdy oblastní středisko řízení letového provozu Praha poskytlo své služby 74 716 pohybům, a překonalo tak své dosavadní historické maximum z roku 2011 (73 000 pohybů).

Nejsilnější provozní den však byl zaznamenán 28. června 2013, a to 2381 pohybů. Při průměrné kapacitě přibližně 150 pasažérů na jedno letadlo tak bylo v průběhu jednoho dne přepraveno v českém vzdušném prostoru téměř 350 000 cestujících.

Hodnota průměrného zpoždění na jeden provedený let patří mezi důležité indikátory kvality a kapacity poskytovaných služeb. V roce 2013 zpoždění dosáhlo minimálních hodnot (0,06 minuty na provedený let) a ŘLP ČR, s. p., se tak pohybuje výrazně pod úrovní 0,16 minuty na provedený let, což je hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou komisí.

Z hlediska ekonomického je důležitou pozitivní skutečností, že v meziročním srovnání dochází v českém vzdušném prostoru k nárůstu tzv. přeletových jednotek o 2,7 %. Pokračuje tedy trend nárůstu počtu proletěných kilometrů a zvyšuje se i maximální vzletová hmotnost letadel, které se na českém nebi objevují, a to zejména v nejvyšších letových hladinách. Největším zákazníkem podniku je i nadále Lufthansa, následuje společnost Emirates a v poslední době se skokově zvyšuje i podíl společnosti Turkish Airlines.

Oproti předchozím rokům mírně poklesl provoz na Letišti Václava Havla Praha. Celkový počet pohybů (startů a přistání) činil 127 881, a byl tak zaznamenán meziroční pokles o 2,8 % oproti roku 2012 (131 618 startů a přistání). Pozitivní trend se však ukázal v letní sezóně, kdy se objem provozu držel průměrně o 4 % výše než v roce 2012. Největším zákazníkem ŘLP ČR, s. p., na letišti Praha jsou České aerolinie, následované společností Travel Service a Lufthansa.

V případě všech tří regionálních letišť (Brno, Ostrava, Karlovy Vary), na kterých ŘLP ČR, s. p., poskytuje svoje služby, bylo zaznamenáno celkem 52 544 pohybů. V Brně celkový objem provozu v roce 2013 dosáhl 30 798 startů a přistání (meziroční pokles o 8,1 %), v Ostravě 14 843 startů a přistání (meziroční pokles o 4,1 %) a na letišti v Karlových Varech 6913 startů a přistání (meziroční nárůst o 2,8 %). Vývoj dynamiky provozu na těchto letištích se však v jednotlivých letních měsících výrazně lišil a výsledek byl ovlivněn především charterovým provozem v období vrcholící turistické sezóny.

Poplatky za poskytované letové provozní služby v českém vzdušném prostoru a na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary udržuje ŘLP ČR, s. p., od roku 2009 na stejné úrovni. Aktuální cena za přeletovou jednotku ve vzdušném prostoru ČR činí 1198 Kč, cena za přiblížovací služby na výše uvedených letištích je 131 Kč za jednu tunu maximální vzletové hmotnosti. S ohledem na celoevropské cíle v oblasti výkonnosti poskytovatelů letových provozních služeb stanovené Evropskou komisí tak ŘLP ČR, s. p., naplňuje všechny požadavky v oblasti nákladové efektivity.

z tiskové zprávy ŘLP

Vybrané provozní ukazatele

Celkový provoz v roce 2013	700 260 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden měsíc – červenec 2013	74 716 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden měsíc – červenec 2013	2 381 pohybů
Celkový počet cestujících v českém vzdušném prostoru roce 2013 *	105 milionů

* při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo

Inspiro

„V loňském roce se v našich výsledcích projevilo oživení trhu letecké přepravy v Evropě, zároveň jsme aktivní obchodní politikou získali další aerolinky i nové destinace. Kromě toho trvá zájem zahraničních cestujících o Prahu.“

Jiří Pos, ředitel Letiště Václava Havla Praha

„Rok 2013 se stal dalším úspěšným rokem ve fungování mezinárodního letiště v karlovarském regionu. Opět byla překonána hranice 100 tisíc odbavených cestujících v jednom roce, a to i za situace, kdy v průběhu roku došlo k výpadku dvou linek – společnosti Rossiya do Sankt Petěrburgu a ČSA do Samary. Tato skutečnost tak potvrzuje setrvalý zájem o přímá letecká spojení. Výpadek cestujících na těchto dvou linkách byl totiž zcela kompenzován nárůstem počtu cestujících na tradičních linkách, zejména na lince z/do Moskvy, kde došlo k výraznému navýšení obsazenosti na jednotlivých letech. Z hlediska Karlovarského kraje je však klíčové, že prakticky všichni cestující přilétávající do Karlových Varů následně pobývají v našem regionu, a tím významně napomáhají rozvoji turistického ruchu, ekonomiky a udržení zaměstnanosti.“

Petr Navrátil, náměstek karlovarského hejtmána

„Ceny jsou nejnižší tam, kde je největší konkurence, zdaleka dlouhodobě nejlevnější je létat do Milána.“

Oliver Dlouhý ze společnosti Sky-picker.com, která srovnává ceny letenek.

„Ze strany Jihočeského kraje je poměrně jasná linka, že chceme z Českých Budějovic udělat významný letecký přístav, a očekáváme, že i město se k tomu postaví čelem.“

Jiří Zimola, hejman Jihočeského kraje

„Slovensko je pro České aerolinie tradiční a přirozený trh, na kterém bychom chtěli být v budoucnu aktivnější. V současnosti můžeme cestujícím na Slovensku nabídnout produkty, po nichž se poptávka zvyšuje, ale které na trhu chybějí. To je hlavní důvod otevření nových spojení Českých aerolinií na Slovensko.“

Josef Šinčák, výkonný ředitel ČSA pro obchod a marketing

„Nejlepším bezpečnostním prvkem v letadle je pilot. Nezávisle na tom, jaké má letadlo, pořád někde v koutku duše cítí svou zranitelnost a sílu gravitace. Tohle nikdy žádný systém nenahradí.“

Arnold Reiner, bývalý kapitán a šéf sekce letové bezpečnosti u PanAm



Zlatá Zátoka 2014

Řízení letového provozu ČR, s. p., letos opět pořádá **rekreačně-sportovní letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku pro děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky. Srdečně zveme nejen děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., ale i jejich kamarády a spolužáky. Doprava z Prahy je zajištěna.

Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou obratem kompletně vyplněnou předběžnou přihlášku na adresu: ŘLP ČR, s. p., divize personální a finanční, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář naleznete na nástěnce **podnikového intranetu**.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Marii Pražákovou, divize personální a finanční ŘLP ČR, s. p., telefon: 220373239, fax: 220372066, e-mail: prazakova@ans.cz.

Cena
pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. 2400,- Kč
pro ostatní děti 4900,- Kč

Termíny jednotlivých turnusů	
I. turnus	sobota 28. června – sobota 12. července 2014
II. turnus	sobota 12. července – sobota 26. července 2014
III. turnus	sobota 26. července – sobota 9. srpna 2014
IV. turnus	sobota 9. srpna – sobota 23. srpna 2014

DPERFIN, foto nwt

Připravila nwt

Zajímavosti

z Letiště Václava Havla Praha

O tom, že je naše hlavní letiště spolehlivé a hojně využívanou bránou do světa, svědčí i nové destinace, do kterých se z Prahy dostanete. Již od prosince rozšířily ČSA svůj zimní letový řád o novou pravidelnou linku do Bratislavy, kam se létá hned třikrát týdně letadly typu ATR 42 nebo ATR 72. Od letní sezóny 2014 se nabídka rozšíří na 11 spojů týdně. Také ruská letecká společnost Moskvia Airlines již zahájila novou linku mezi Prahou a Bělgorodem. Od jarních měsíců se pak pravidelná spojení s hlavním městem ještě rozšíří. Belgická letecká společnost Jetairfly spojí od 4. dubna 2014 Prahu a bruselské letiště Charleroi linkou nabízející tři lety týdně s odletem vždy ve středu, v pátek a v neděli. Norský nízkonákladový dopravce Norwegian zase oznámil zahájení nového leteckého spojení do Bergenu. Od 30. března budou lety do druhého největšího norského města provozovány dvakrát týdně. Také nízkonákladový Wizz Air oznámil pravidelné spojení mezi Prahou a Tel Avivem. První let bude provozována od 31. března 2014 s frekvencí třikrát týdně letadly typu Airbus 320. Španělská nízkonákladová letecká společnost Vueling oznámila zahájení letů na nové lince do Říma. Od 24. dubna 2014 bude Vueling pravidelně létat každý den z Prahy na letiště Fiumicino v Římě, které se stalo novou bází této letecké společnosti. Aerolinka nabídne na nové lince denní spojení zajišťované letounem typu Airbus 320. Irská nízkonákladová společnost Ryanair zase oznámila svůj návrat do Prahy hned se dvěma novými linkami. Od 30. března 2014 začne denně létat mezi naším hlavním městem a londýnským letištěm Stansted. Od 1. dubna pak přidá spojení do Dublinu s frekvencí 5 letů týdně, a to vždy v pondělí, úterý, čtvrtek, pátek a neděli. Obě linky budou zajištěny letounem typu Boeing 737 – 800.

Od 1. 2. 2014 došlo na základě nařízení EU ke změně bezpečnostních opatření týkajících se přepravy tekutin, aerosolů a gelů u kabinového zavazadla. Lidé, kteří převáží například dětskou výživu nebo léky v povoleném množství, projdou během jedné kontroly detektorem kovů i tekutin. Ti, kteří převáží výše jmenované v objemu nad 100 ml, budou nově bez výjimky kontrolováni pomocí speciálních skenerů, což se týká i tekutin a gelů nakoupených v duty free obchodech v zabezpečených baleních. Pokud by skener označil kontrolovanou látku za nebezpečnou, přijde na řadu ještě mobilní skener a v konečné fázi se provede chemický rozbor.

Že Letiště Václava Havla Praha pořádá exkurze do svých neveřejných prostor, již mnozí z našich čtenářů vědí a někteří se i osobně exkurzí zúčastnili. V letošním roce ale letiště připravilo specialitu – tematické exkurze, které nahlédnou pod pokličku netradičních profesí. Vždy jednou měsíčně bude pro zájemce uspořádán rozšířený okruh zahrnující pracoviště, kam se lidé nedostanou během standardních exkurzí, a bude zaměřen na určitou činnost na letišti. První s podtitulem *Zimní technika a údržba letiště v zimě* se uskutečnila již v lednu, známe však už další termíny. Dne 23. března se od 12:30 uskuteční exkurze na trase 2 se zaměřením na hasiče a jejich techniku i s ukázkami v akci, 27. dubna se od 12:30 návštěvníci navíc podívají na stejné trase do třídního zavazadla na Terminálu 2. Na další měsíce letiště připravuje návštěvy a ukázky „zaměstnanců letiště“ z říše živočišné, které budou zajímat hlavně děti. Možná budete překvapeni, kdo vše na letišti pracuje a pomáhá leteckému provozu. Na dravce nebo včelky se můžete přijít podívat 25. května od 12:30 a na pejsky strážící letištní objekt pak 29. června ve stejný čas. Nezapomeňte si exkurzi včas rezervovat!

red

Postupy pro prostoro

V roce 2010 se v AIP ČR poprvé objevily **mapy přiblížení s tehdy novým označením RNAV(GNSS)**. I po třech letech od prvního zveřejnění postupů stále dostáváme hodně dotazů a žádostí o vysvětlení těchto postupů, a protože od 9. ledna **přidáváme k tomuto přiblížení i využití systému EGNOS**, rád bych tuto problematiku představil, a to nejenom ve vztahu k přístrojovým přiblížením.

Prostorová navigace

RNAV je obecný název pro prostorovou navigaci, která umožňuje vést letadlo po libovolné trati, a ne jen po radiálech a směrnicích. Poloha letadla může být určena pomocí běžných navigačních zařízení nebo satelitů, obecně se říká prostřednictvím navigačních senzorů. Patří mezi ně kupříkladu VOR/DME, DME/DME, GNSS, INS a v minulosti i LORAN, OMEGA. Označení GNSS obecně zahrnuje všechny satelitní systémy, současně i budoucí (NAVSTAR GPS, GLONASS, GALILEO...).

Vývoj techniky byl zpočátku rychlejší než vývoj odpovídajících předpisů a teprve v osmdesátých letech dostala prostorová navigace ucelenější předpisový rámec ustanovením koncepce RNP (*required navigation performance* – požadovaná navigační výkonnost). Cíl byl takový, že pro daný vzdušný prostor (např. TMA) by bylo určeno požadované RNP, letadlo mělo mít certifikaci jakého RNP je schopno dosáhnout a podle toho by pilot věděl, je-li schopný publikovaný postup provést. Byl vydán dokument ICAO Doc 9613 RNP Manual, který vše popisoval a počítal i s budoucím vývojem. Ten se však ubíral trochu jiným směrem.

Praxe koncem osmdesátých a počátkem devadesátých let ukazovala, že většina letadel je vybavena navigačními systémy s přesností RNP-5 a lepší, ale certifikace na RNP není snadná. Eurocontrol proto vytvořil zjednodušený koncept B-RNAV. Ten požadoval dosažení navigační přesnosti +/- 5NM od nominální trati po dobu 95 % letu a byl zamýšlen k využití při traťové navigaci. Většina letadel tuto navigační přesnost již dosahovala a certifikace také nebyla problematická. V roce 1998 tak mohlo být B-RNAV vyhlášeno jako povinné vybavení pro traťové lety nad FL 95. Využití B-RNAV mělo značný úspěch, který ale vedl k tomu, že se požadavky na toto vybavení začaly objevovat i u postupů SID a STAR, pro které původně nebyly určeny. Některé státy si toho byly vědomy a pro takové postupy požadovaly k B-RNAV různá vylepšení (například francouzská specifikace B-RNAV+, v Německu FMS/GPS apod.). Tento přístup ale vedl ke ztrátě jedné z výhod B-RNAV – jednotných požadavků pro celou Evropu.

K použití na tratích SID a STAR byla předepsána specifikace P-RNAV (požadovaná přesnost byla +/- 1NM, s výrazně zvýšenými požadavky na funkcionalitu FMS a kvalitu navigačních dat), ale protože nikdy nebyla odhlasována jako povinná, tak se stále více uplatňoval koncept „vylepšeného“ B-RNAV. Vznikl tak klasický problém slepice a vejce, kdy bylo publikováno poměrně dost RNAV postupů, ale jen pro málo z nich bylo výslovně požadováno P-RNAV vybavení, protože pouze malý počet provozovatelů byl pro P-RNAV certifikován. Naopak z pohledu provozovatelů nebyl důvod k certifikaci, protože se nejednalo o povinné vybavení. Přesto měla většina letadel navigační vybavení na úrovni P-RNAV, ovšem obvykle pouze s certifikací B-RNAV.

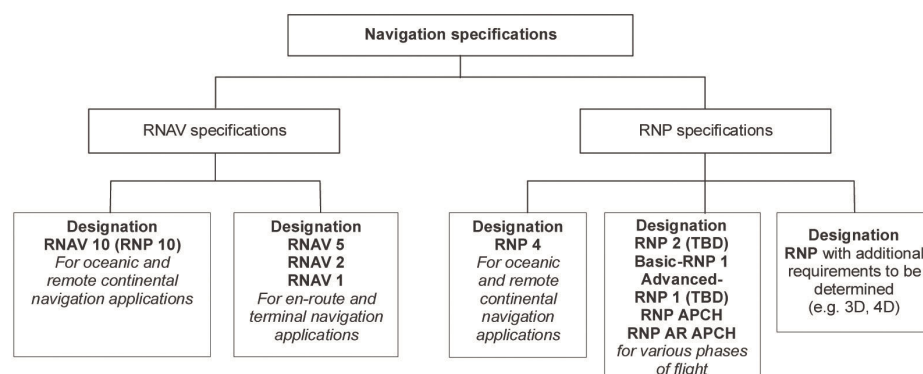
Ve Spojených státech amerických vytvořila FAA vlastní koncept a zavedla US RNAV type A a type B. Type B odpovídal v podstatě P-RNAV, ale certifikace byla požadována podle úplně jiných dokumentů než v Evropě. Celosvětově tak panoval chaos, který se nakonec ICAO rozhodlo odstranit a představilo světu koncept PBN (*performance based navigation*).

PBN neboli „navigace založená na výkonnosti“

O pojmu PBN se v uplynulých letech mnoho napsalo, konaly se mezinárodní konference a školení a vznikl tak mylný dojem, že se jedná o zcela nový způsob navigace. Ve skutečnosti koncept PBN nic nového nevytváří, jen shrnuje existující způsoby prostorové navigace a zjednodušeně řečeno je dává do nových „škatulek“. Zavádí se jednoznačné názvosloví, které bude platné a jednotné po celém světě. Požadavky PBN jsou publikovány v novém vydání ICAO Doc 9613, který dostal název PBN Manual. ICAO ale poněkud nešťastně použilo stejné označení předpisu požadavků číslem 9613 jako u RNP manual a ještě nešťastněji použilo stejné zkratky RNAV a RNP, kterým ale dalo nový význam. Musíme tedy zapomenout na to, co bylo, a naučit se chápat význam nové terminologie, i když na principech prostorové navigace se vůbec nic neměnilo. Stále se naviguje pomocí GPS, DME/DME, INS a podobně.

PBN manuál rozděluje RNAV navigační vybavení do dvou skupin, které označuje jako „navigační specifikace“. Existují dvě základní skupiny specifikací – RNAV a RNP. Hlavní rozdíl je ten, že navigační vybavení splňující podmínky specifikace RNP musí navíc obsahovat palubní systém monitorování a varování. RNP specifikace jsou tedy požadovány pro kritičtější fáze letu, jako je například přiblížení, nebo pro oblasti, které nejsou dobře pokryty přehledovými službami ŘLP (Obr. 1). Z hlediska návaznosti na existující názvosloví platí, že

Obr. 1 – Rozdělení specifikací PBN (zdroj Doc 9613 PBN manual)



vou navigaci – RNAV přiblížení

B-RNAV má ty samé požadavky jako RNAV 5 podle PBN a P-RNAV více či méně odpovídá RNAV 1. U nově publikovaných tratí používáme nové názvosloví (RNAV 1 pro LKKV, LKTB a LKMT), ale pro existující postupy zatím ponecháváme staré označení a změní se při nejbližší vhodné příležitosti (P-RNAV pro LKPR) (Obr. 2).

Přiblížení

Od chvíle, kdy se začala v letectví používat satelitní navigace, byla snaha používat ji i pro přiblížení. V Evropě se zpočátku uplatňoval velmi opatrný přístup k použití amerického systému GPS (NAVSTAR GPS), v některých evropských státech bylo použití GPS v letectví dokonce úplně zakázáno. Postupy proto byly nejčastěji publikovány v kombinaci s konvenční navigací, tzv. GPS overlay. I v AIP ČR můžete ještě najít typický příklad této praxe, přiblížení NDB(GPS). Do konce roku 2014 se budeme snažit všechny tyto postupy přestruovat na samostatné postupy NDB a RNAV(GNSS).

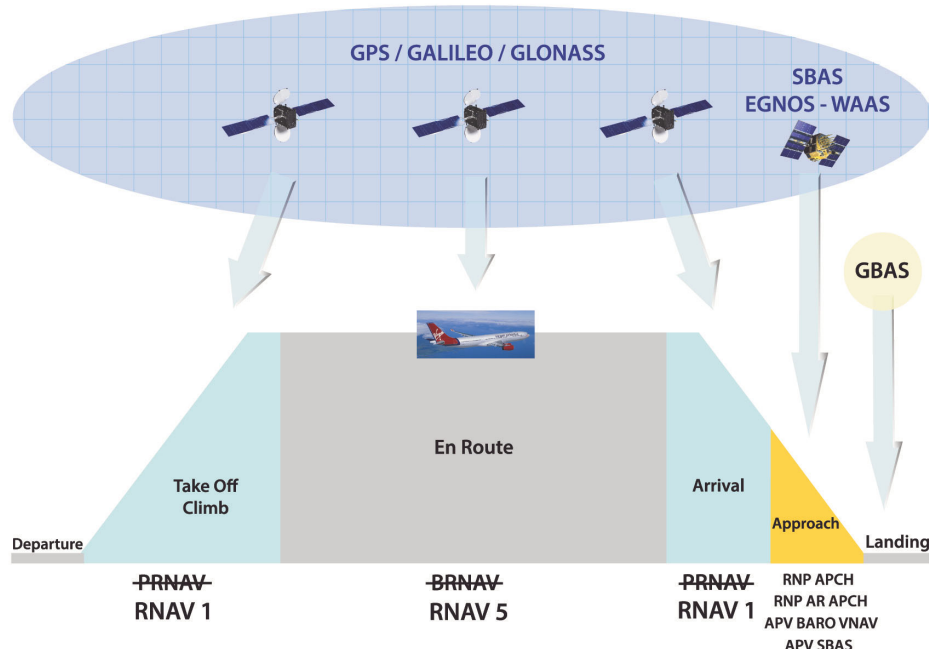
Důvěra v GPS ale postupně rostla i v Evropě a již několik let se i na starém kontinentu publikují RNAV přiblížení samostatně, a nikoli jen v kombinaci s NDB. V konceptu PBN je pro tato přiblížení vytvořena specifikace RNP APCH, která popisuje požadavky na navigační systémy, výcvik posádek a další podmínky.

Můžete se ptát, proč jsou tedy publikované mapy označené jako RNAV(GNSS), a ne RNP(GNSS), když je pro takovýto postup potřebná specifikace RNP? Vysvětlení vychází z konzervativního přístupu tvůrců terminologie PBN. Důvodem je to, že přiblížení využívá prostorovou navigaci, proto se musí jmenovat RNAV, což je obecný název pro prostorovou navigaci. Zkratka RNP APCH je pouze specifikace podle PBN. Vzniká tak situace, kdy prostorová navigace je RNAV a dále se dělí na RNAV a RNP. Velké množství negativních reakcí vedlo ICAO k tomu, že plánuje toto označení změnit. Obvyklá rychlost ICAO při zavádění změn ale varuje, že se současným názvoslovím se budeme muset ještě na několik let smířit.

Základním navigačním zařízením pro RNAV přiblížení je GPS. Směr konečného přiblížení je dán tratí mezi dvěma body, z nichž jeden je FAF a druhý práh dráhy. Všechny informace o přiblížení jsou nahrány v palubním přijímači a na letišti tak není v podstatě potřeba žádné zařízení. Pokud použijeme pouze GPS, tak se v principu jedná o nepřesné přístrojové přiblížení a průběh letu je podobný jako u přiblížení s využitím NDB nebo VOR. Pokud se do palubního počítače zahrne informace z barometrického výškoměru, dokáže vést letadlo i v sestupové ose, a už se jedná o přiblížení s výškovým vedením tzv. APV Baro (APV – approach with vertical guidance). Podobné výškové vedení může být zajištěno i pomocí údajů ze satelitních výšek, kdy navíc díky systému EGNOS dojde ke zpřesnění signálu GPS. Takové přiblížení je také typu APV, tentokrát APV SBAS. Přiblížení s výškovým vedením (APV) je nový druh přiblížení, který svou přesností spadá mezi nepřesné přístrojové přiblížení a přesné přiblížení. Definice byla vytvořena právě pro přiblížení RNAV s barometrickým nebo satelitním výškovým vedením.

První postup RNAV(GNSS) přiblížení v ČR byl publikován v roce 2010 pro Prahu, kde pro všechny dráhy

Obr. 2 – PBN specifikace pro jednotlivé fáze letu (Eurocontrol)



byly publikovány mapy s nepřesným přiblížením a APV Baro. Později následovalo Brno, Vodochody a letos i Ostrava. Od letoška je v Ostravě a Brně možné použít pro přiblížení i systém EGNOS a díky tomu se přesnost takového přiblížení blíží limitům jako pro ILS cat I, přičemž výška rozhodnutí nesmí být nižší než 250 ft. (Pokud dráha pro přiblížení není vybavena pro přesné přiblížení a přistání, tak publikovaná minima OCH nesmí být nižší než 300 ft. To je bohužel případ dráhy 04 v Ostravě nebo 10 v Brně, kde musíme publikovat OCH 300 ft, i když vzhledem k překážkám by minimální výšky mohly být mnohem nižší.)

Jedna mapa RNAV(GNSS) tak může obsahovat až tři různá přiblížení. Trajektorie přiblížení je stejná, liší se pouze použitým navigačním vedením (GPS, GPS+Baro nebo GPS+EGNOS) a publikovanými minimy (Obr. 3). Je pouze na rozhodnutí pilota, jeho výcviku a vybavení letadla, do jakých minim bude klesat.

Obr. 3 – Minima pro RNP APCH přiblížení (AIP ČR)

OCA/OCH		A	B	C	D
LNAV	ft	1175/370			
LNAV/VNAV	ft	1100/290			
LPV	ft	1070/260	1080/270	1090/280	1100/290

Publikováním postupů přístrojových přiblížení s minimy LPV se posouváme o další krok v implementaci RNAV přiblížení, která začala již v roce 2010. Konstrukce přiblížení s minimy LPV v Brně a Ostravě bylo podpořeno z evropského projektu ACCEPTA a získané zkušenosti s konstrukcí, publikací i letovým ověřením těchto postupů nám výrazně usnadní práci na dalších letištích. Jako jeden z hlavních úkolů máme konstrukci přiblížení pro Karlovy Vary RWY 11, kde se nám sice nepodaří výrazně snížit minima pro přiblížení, ale satelitní vedení a výškové vedení na přiblížení výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti přistání z tohoto směru.

Až dokončíme konstrukce přiblížení LPV pro všechna plánovaná letiště, tak můžeme začít uvažovat o dalším kroku, a tím bude implementace GBAS.

(pozn. autora: Více informací o systému EGNOS naleznete ve Stripu č. 3/2012 nebo v AIC A 9/13, kde jsou popsány i nové druhy NOTAM, které se budou pro signál GNSS a EGNOS vydávat.)

Tomáš Duka, DPLR/SMLNS/OPLNS

LNAV označuje minima pro nepřesné přístrojové přiblížení. Navigační vedení je zajišťováno pouze signálem GPS.

LNAV/VNAV označuje minima pro APV Baro (také Baro/VNAV). Protože údaje barometrického výškoměru mohou být ovlivněny teplotou vzduchu, je v mapě pro každé takovéto přiblížení publikována i minimální teplota, do které je postup použitelný.

LPV označuje minima pro APV SBAS. Zkratka LPV znamená *localizer performance with vertical guidance*. Obdobně jako pro ILS jsou i zde minima rozdělná pro jednotlivé kategorie letadel (A-D).

XIII. ročník soutěže



Redakce Stripu vyhlašuje XIII. ročník amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky od formátu 18 x 24 na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku
- Digitální snímky na přenosném médiu

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a regionálních letišť

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího oddělení vnějších vztahů Richarda Klímy

Ocenění

- **1. cena (za téma „3L“)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **Zvláštní cena poroty** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- **2. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **3. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

Uzávěrka soutěže je v pátek 25. dubna 2014.

red, foto Pavel Sláma, PRO/SONS/ACC/IFR

Language corner



Helicopter lesson

A blonde was taking helicopter lessons. The instructor said: "I'll radio you every 1000 feet to see how you're doing." At 1000 feet, the instructor radioed her and said she was doing great. At 2000 feet, he said she was still doing well. Right before she got to 3000 feet, the propeller stopped and she twirled to the ground. The instructor ran to where she crash landed and pulled her out of the helicopter. "What went wrong?" The blonde said: "At 2500 feet, I started to get cold, so I turned the big fan off."

Delivery coincidences

Four expectant fathers pace in a hospital waiting room while their wives are in labor. The nurse enters and tells the first man: "Congratulations, you're the father of twins." "What a coincidence," the man says, "I work for the Minnesota Twins baseball team." A little later, the nurse returns and tells the second man: "You are the father of triplets." "That's really an incredible coincidence," he answers, "I work for the 3M Corporation." An hour later, the nurse tells the third man that his wife has just given birth to quadruplets. The man says: "I don't believe it! I work for the Four Seasons. What a coincidence!" After hearing this, everyone's attention turns to the fourth guy, who has just fainted. He slowly regains consciousness and whispers, "I should have never taken that job at Millennium Computers."

Un rendez-vous

Dans une université, une belle jeune fille avec d'énormes seins entre dans la salle d'examen, roulant des hanches, lançant des clins d'oeil, en décollant et en mini jupe, mais une vraie mini jupe! Le professeur, plutôt beau mec, commence à l'interroger, mais il a du mal. La fille continue de le regarder en coin. N'y tenant plus, le professeur lui demande: "Vous préférez que je vous interroge ou que je vous donne un rendez-vous?" La fille rougit un peu, et lui répond les yeux un peu baissés: "Euh...je préfère un rendez-vous." Et le professeur lui répond: "Ok, à l'année prochaine!"

Připravila nwt

Stravovací anketa Perfect Canteen



Milí hosté Perfect Canteen,

celoročně úzce spolupracujeme se stravovací komisí, která nám zprostředkovává vaše podněty, návrhy a komentáře. Přesto vám chceme dát příležitost vyjádřit váš názor v přímé anketě, která na vaší kantýně proběhne v únoru 2014.

Prostřednictvím několika málo otázek bychom se rádi dozvěděli, jak jste spokojeni s našimi službami. Zajímají nás všechny vaše podněty a komentáře k našemu celoročnímu snažení. Dáváme vám příležitost sdílet s námi vaše nápady na zlepšení. Napište nám, která jídla ve skladbě menu postrádáte a co byste u nás rádi ochutnali.

Dotazník vám bude v tomto období neustále k dispozici v prostorách jídelny. Vyplněné anketní listky budete vhadzovat do připraveného boxu a vše bude zcela anonymní.

Využijte prosím této příležitosti a dejte nám vědět, co můžeme dělat lépe. Pokud vám u nás vždy chutná, můžete personál Perfect Canteen i pochválit. Všem děkujeme předem za účast.

Josef Kaňka, Filip Sajler a team Perfect Canteen