

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

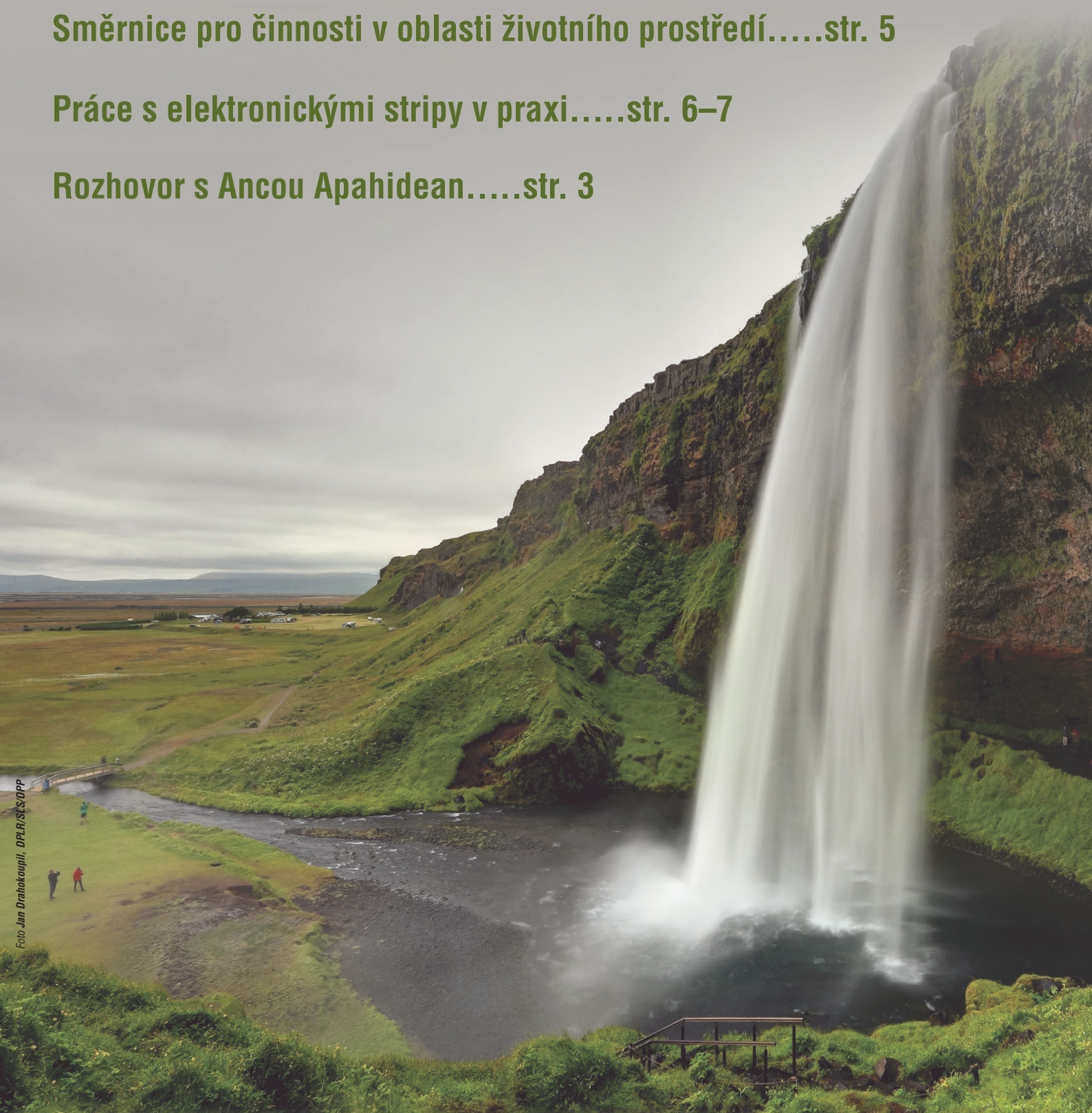
STRIP 2014

ročník XV, číslo 148
březen

Směrnice pro činnosti v oblasti životního prostředí.....str. 5

Práce s elektronickými stripy v praxi.....str. 6–7

Rozhovor s Ancou Apahidean.....str. 3



Vyhodnocení vánoční charitativní sbírky a hlasování v anketě



Jak ten čas ale rychle utíká. Nedávno tu byly Vánoce a s nimi i naše sbírka, teď už nás ráno budí zpěv ptáků a kolem kvetou sněženky i primule. Jako každoročně v tomto čase zveřejňujeme i letos anketu, kam bychom peníze mohli poslat. Vybralo se přes 30 000 Kč. Částka to sice není vyšší, než byla vloni, je ale příjemné vědět, že se do sbírky zapojují i rodinní příslušníci některých zaměstnanců podniku. Pro projekt, který vás nejvíce oslovil, můžete hlasovat na **podnikovém in-**

tranetu až do 22. března 2014. Všem, kteří letošní sbírku podpořili, děkujeme.

Eva Pelikánová, DPRO/LIS/NOF

Vybírat můžete z následujících organizací: **Charita Zábřeh** (www.zabreh.caritas.cz) poskytuje pomoc lidem v nepříznivé životní situaci a podporuje jejich začlenění do běžného života. Cílovou skupinou jsou senioři, lidé s tělesným postižením a lidé s omezenou pohyblivostí, kteří využívají službu denního stacionáře Domovinka. Případný finanční dar by charita použila na zakoupení invalidního vozíku, vavového elektrického zvedáku s podložkou a elektrické polohovací postele.

Společenství Androméda, o. s. (www.spolecenstvi-andromeda.cz) poskytuje terénní pečovatelskou službu, půjčovnu

zdravotních pomůcek a chráněné dílny. Ve Velké Chmelištné na Rakovnicku buduje v současné době areál pro seniory a postižené občany – Domov sv. Kryštofa. Vybrané finance by použili právě na vnitřní vybavení domova a vnější úpravy celého areálu.

Centrum MARTIN, o. p. s., (www.a-mano.cz/centrum-martin.html) pomáhá zejména mladým lidem s mentálními a kombinovaným postižením integrovat se do společností a orientovat se na trhu práce. Pro své klienty zajišťuje pracovní aktivity ve svých tréninkových kavárnách a tréninkovém obchodě. Náš finanční příspěvek by centrum použilo na nákup potřebného vybavení nově vznikající tréninkové kavárny v Praze.

Pracovní výročí

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

Aleš Bednařík, Ing., vřlp I, DRSL/SLRL/LKTB-LPS **15 let**
Vítězslav Chromík, Ing., ekonom specialista, DPERFIN/SFIN/CO **15 let**
Dušan Kašík, Ing., sřlp II, DPRO/SPLS/APP/TWR **15 let**
Ján Petko, Ing., zaměstnanec RCC, DPRO/SONS/RCC **15 let**
Jaroslav Vašík, vřlp I, DRSL/SLRL/LKTB-LPS **15 let**
Marie Judová, odborný referent, DRSL/SC/TPS **15 let**
Libor Škoda, Ing., N ATMS, DPRO/ATMS/S **20 let**
Hana Zemanová, Mgr., vedoucí odborný referent specialista, DPERFIN/SPER/RLZ **20 let**
Petr Pína, Ing., pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **25 let**
Alexandra Mrzenová, specialista LIS NOF – VS, DPRO/LIS/NOF **45 let**

Jubilantům srdečně blahopřejeme!
redakce

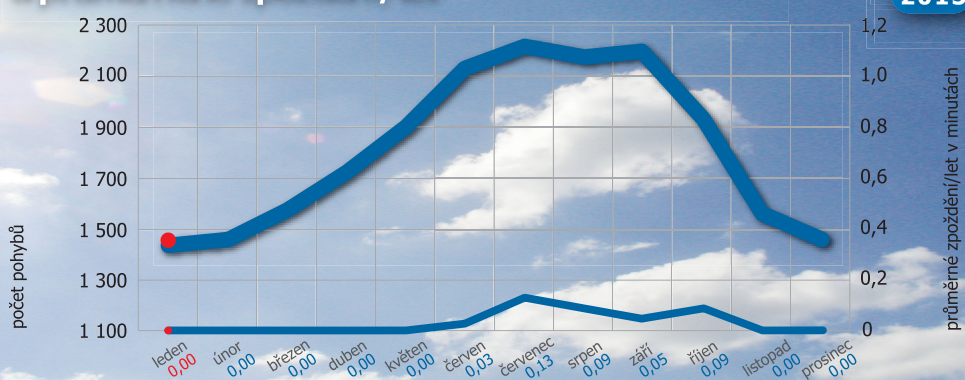
Statistiky provozu

leden 2014/2013

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 Letišti Václava Havla Praha

LEDEN 2013/2014

Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

8 724 8 306

nejvyšší počet/den

(2. 1.) (3. 1.)

352 332

nejvyšší počet/hod.

(6. 1.) (6. 1.)

30 30

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2013/2014 (IFR)

Zdroj AI

2013 2014

celkový počet

44 795 45 433

nejvyšší počet/den

(2. 1.) (24. 1.)

1 658 1 634

nejvyšší počet/hod.

(3. 1.) (24. 1.)

136 137

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %
leden	8 724	8 306	-4,8	1 126	1 685	49,6	486	502	3,3	223	250	12,1

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

			Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.		
2013	2014			2013	2014	
leden	44 795	45 433	1,4	0,00	0,00	

Na život v neustálém pohybu jsem zvyklá

Anca Apahidean naštvila IATCC v Jenči u Prahy 30. října loňského roku, kdy zde již po jedenácté zasedli k jednomu stolu zástupci ŘLP ČR, s. p., a leteckých dopravců. Jako nová oblastní manažerka IATA pro východní Evropu přijela při této příležitosti do českého řídicího střediska, aby se tu setkala s managementem našeho podniku a zároveň se seznámila s odbornými materiály, které byly na jednání prezentovány a které jí podle jejich vlastních slov pomohly prohloubit znalosti a spojit souvislosti, které využívá i při své vlastní práci. Tato charizmatická a sebevědomá žena s pětadvacetiletou zkušeností v oboru letectví působí velmi energicky, díky čemuž je schopná nejen ve vedení týmu lidí, ale dokáže účinně kombinovat pragmatický způsob rozhodování s aktivním přístupem k obchodním i provozním záležitostem. Rozhovor, který nám ochotně poskytla, jsme věnovali především jejímu působení v organizaci IATA.



Proč jste se rozhodla věnovat letectví? Co vás na něm přitahovalo víc než třeba na jiných oborech?

To je jednoduché, měla jsem to do jisté míry předurčeno. Pocházím totiž z rodiny, kde se až na výjimky všichni věnovali letadlům a letectví. Můj dědeček byl válečným pilotem za druhé světové války, moje babička se stala první rumunskou letuškou, její sestra zase létala za druhé světové války jako pilot zdravotnické eskadry. Můj otec dlouhou dobu vyučoval leteckou elektrotechniku na letecké škole v Bukurešti, takže rozhodnutí věnovat se leteckému oboru pro mne bylo naprosto přirozené.

To je opravdu impozantní rodinné zázemí. Napadlo vás úplně na začátku, že se jednou stanete oblastní manažerkou pro celou východní Evropu? Byl to váš cíl?

Já jsem vždycky chtěla být nejlepší a něco dokázat nejen sobě, ale i svému zaměstnavateli. Vždycky jsem chtěla být prospěšná společnosti, pro kterou jsem pracovala. Sice mě nikdy nenapadlo, že bych mohla jednou ze své oblastní kanceláře v Bukurešti spravovat celou skupinu států, ale jsem velmi ráda, že se tak stalo.

Nejprve jste působila jako instruktorka palubního personálu u letecké společnosti JARO a poté jste změnila působišť a zakotvila u British Airways. Co bylo náplní vaší práce? Viděla jste

nějaké zásadnější rozdíly mezi rumunskými a britskými aeroliniemi, třeba co se týče pracovního zázemí, spolupracovníků nebo způsobu jednání ze strany vedení?

U British Airways jsem strávila skoro deset let a za tu dobu jsem prošla snad všemi možnými pozicemi v rámci místní pobočky. Začínala jsem jako podpora v oddělení služeb pro zákazníky přímo na letišti, dále jsem působila ve finanční správě společnosti, potom jako Account Manager, kdy jsem zodpovídala za řízení prodeje a vztahů se zákazníky, následně přišla nabídka na vedoucí městské pobočky a nakonec jsem se stala obchodní ředitelkou. Bylo to skvělé období spolupráce s velmi šikovným a příjemným týmem lidí a s naprosto odlišným, britským přístupem k vedení obchodu, než jsem znala právě z Rumunska.

V dubnu roku 2006 jste začala pracovat pro organizaci IATA. Jak se dále vyvíjela vaše kariéra?

Ke společnosti IATA jsem se připojila před sedmi lety a nejprve nastoupila jako Country Manager pro Rumunsko. Měla jsem odpovědnost za celkové fungování organizace ve své zemi, tzn. za finance, marketing, personál i informační technologie, a také za rozvoj obchodních a dalších aktivit. Následně jsem se aktivně zapojila do programové iniciativy IATA známé pod názvem *Simplifying the Business*, zvolila jsem si logicky pás-

mo východní Evropy a díky tomu se v listopadu roku 2010 stala oblastní vedoucí pro státy střední a východní Evropy. Tato pozice se později vyvinula v tu, jež dnes nově nazýváme Area Manager Eastern Europe.....

...na které jste začala působit v lednu roku 2013. Za co tedy zodpovídáte nyní?

Reprezentuji, vedu a pomáhám aeroliniím v našem regionu, snažím se chránit, podporovat a hájit jejich obchodní vztahy a zájmy a propagovat hodnotu letecké dopravy obecně, postavení IATA a propojovat mezi sebou investory, letiště, řízení letového provozu daných zemí, dodavatele a poskytovatele služeb a také se snažím budovat pevné a fungující vztahy s vládními úřady. Úkoly, které plním, jsou velmi komplexní, obsáhlé a dosti vyčerpávající, ale věřím v jejich prospěšnost a užitečnost nám všem.

Co pro vás osobně bylo na nové pozici nejtěžší?

Dokonale porozumět trhům a vztahům na nich včetně všech zvláštností, které je vydělují od ostatních. Mám na mysli především obchodní vztahy fungující v rámci leteckého průmyslu v zemích, kde nemáme tolik možností se osobně účastnit jednání.

Jaké jsou vaše plány do budoucna? Máte nějakou vizi, kterou se snažíte prosazovat?

V tuto chvíli bych ráda ještě více propojila všechny oblasti, za které spolu se svým týmem zodpovídám, a zároveň upevnila naše postavení tím, že se budeme snažit plnit dílčí úkoly v maximálním možném rozsahu. V tomto roce by pak naše centrála v Bukurešti měla kompletně spravovat Rumunsko, Moldávii, Maďarsko, Bulharsko, Českou republiku a Slovensko. V Polsku máme zastoupení v podobě Country Managera. Víím, že to bude velmi náročné, ale věřím, že to zvládneme. I tohle je způsob, jak se snažím motivovat a inspirovat svůj tým.

Protože již máte bohaté zkušenosti se státy východní Evropy, můžete srovnávat. Myslíte, že mentalita každého národa ovlivňuje i to, jak spravuje svůj letecký průmysl?

Ale ano, do jisté míry určitě. Ačkoliv máme podobné problémy a sdílíme je, to, co nás činí odlišnými, je způsob, jakým na ně reagujeme. Domnívám se, že to vychází z podstaty odlišnosti kultury každého státu a národu.

Díky své pozici hodně cestujete. Jak často musíte vyjít zůst na zahraniční jednání? Zvykla jste si už?

Je to tak, mám stále připravené a sba-

vizitka ANCA APAHIDEAN

narozena: 26. 7. 1968 v Bukurešti
rodina: vdaná, dvě děti – chlapci ve věku 14 a 10 let

vzdělání: Master of Science, Univerzita POLITEHNICA v Bukurešti, obor letecký inženýr; MBA

ve volném čase se věnuje: cestování a poznávání nových míst, historie a kultura

vždy se ráda podívám na: seriál Dobrá manželka

vždy si ráda přečtu knihu: Never Eat Alone od Keitha Ferraziho

vždy si ráda poslechnu: kapelu Queen
co si často říká: Obrát negativní v pozitivní

jako malá jsem chtěla být: doktorkou

lené zavazadlo a jen do něj přibalím košík a mohu vyrazit. V průměru takto létám třikrát do měsíce. Ale nijak mi to nevadí, přeci jen jsem na život v neustálém pohybu zvyklá již od mládí a praxe z dob, kdy jsem pracovala jako letuška, se mi teď rozhodně hodí.

Zde v IATCC jste se v říjnu loňského roku účastnila jednání s leteckými dopravci. Jaký dojem jste si z našeho ŘLP odvezla?

Z jednání jsem byla nadšená. Velmi jsem ocenila možnost pohovořit si s opravdu vysoce kvalifikovanými odborníky z prostředí českého ŘLP a má účast měla zcela jistě svůj smysl. Dozvěděla jsem se opět trochu více o vaší práci a mohla zároveň osobně ocenit dobré výsledky, jakých ŘLP ČR dlouhodobě dosahuje. Má návštěva jednoznačně pomohla podpořit naše vzájemné vztahy.

Máte pro nás nějaká doporučení v souvislosti s vaší návštěvou?

Vše, čeho jsem se zúčastnila bylo perfektní. Chtěla bych moc poděkovat za materiály, které jste mi pro jednání poskytli, a také za výborné simultánní tlumočení, bez něhož bych se jen těžko ve vaší řeči orientovala.

Přála byste si s ohledem na evropské letectví něco do budoucna?

Chtěla bych, aby evropské letectví vzkvétalo a prosperovalo, aby se ziskově dařilo leteckým společnostem, abychom vybudovali fungující a efektivně pracující infrastrukturu a udržitelné technologie, které by nám všem měly v budoucnu pomoci vyjít vstříc potřebám našich zákazníků.

text nwt, foto IATA

Fotografie na titulní straně

Březnová titulka tak trochu naznačuje, že i my v redakci bychom si přáli, aby zima definitivně skončila, a proto jsme tentokrát vybrali snímek s názvem **Seljalandsfoss**, ze kterého je doslova cítit svěží jarní nálada. **Jan Drahekoupil z Oddělení pseudo-pilotů** se s námi podělil o okolnosti jeho vzniku. „Fotografii jsem pořídil v létě roku 2012 během dovolené na Islandu. Vodopád Seljalandsfoss je jeden z mých nejoblíbenějších zdejších vodopádů, a tak, když jsem se sem vracel po první návštěvě v roce 2007 podruhé, věděl jsem přesně, odkud a jak ho chci vyfotografovat. Bohužel počasí ani tentokrát moc nepřálo, ale oproti první návštěvě, kdy poměrně silně pršelo, nás tentokrát čekala «jen» šedá, nevzhledná obloha, a tak jsem se musel vypořádávat už jen s vodní tříští, která je přítomná poblíž všech větších vodopádů. Fotografie je složená ze tří expozic metodou HDR za účelem snížení kontrastu mezi šedou a na samostatně exponovaném snímku přepálenou oblohou a relativně tmavým skalám kolem samotného vodopádu. Použitou technikou byl Full frame Canon EOS 5D a oblíbený širokáč Canon EF 17-40mm f/4 L USM umístěný na stativu Velbon Sherpa Pro CF 540 s hlavou PHD 51Q.“

red

Seminář pro zástupce všeobecného letectví 2014



Dne 8. února 2014 se v IATCC Praha uskutečnil již sedmý ročník semináře pro všeobecné letectví. Tento seminář patří k tradičním nástrojům využívaným ŘLP ČR, s. p., ke komunikaci s významnou skupinou uživatelů vzdušného prostoru. Akce se zúčastnilo více než 130 zástupců Aeroklubu České republiky, Letecké amatérské asociace a výcvikových organizací. Kapacita konferenčního sálu tak byla zcela vyčerpána.

Program semináře zahrnoval prezentace kolegů z ŘLP ČR, s. p., a hostů z Úřadu pro civilní letectví, Ministerstva dopravy, Akademie věd České republiky a Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod. Všechny prezentace jsou se svolením autorů umístěny na internetových stránkách Letecké informační služby (<http://lis.rlp.cz>).

Z pozitivních ohlasů účastníků je zejména, že letošní ročník semináře splnil očekávání. Poděkování proto patří všem, kteří se na přípravě a průběhu semináře podíleli.

text Marek Dočkal, vedoucí LIS, foto Jaroslav Lechnýř, DRSL/SCL/MIS

VFR příručka ČR k dispozici ve veřejné betaverzi

Letecká informační služba zveřejnila 9. ledna na svých webových stránkách první veřejnou betaverzi nové publikace VFR příručka ČR. Účelem VFR příručky je nahradit a rozšířit stávající část III AIP ČR a poskytnout ucelený přehled informací pro VFR provoz v České republice. Elektronická verze nové publikace využívá moderních webových technologií k přehlednému zobrazení textových informací i map ve většině současných webových prohlížečů, včetně těch, kterými jsou vybaveny chytré mobilní telefony a tablety. Zejména piloti všeobecného letectví při předletové přípravě ocení některé funkce webového provedení VFR příručky, jako je možnost přiblížit si vybranou část mapy, zobrazení změn od předchozího vydání či informace o tom, které SUP se týkají zvoleného letiště. Rozvržení stránky se navíc dynamicky přizpůsobuje velikosti okna prohlížeče či obrazovky mobilního zařízení, aby bylo dosaženo maximální přehlednosti a použitelnosti zobrazených údajů.

Betaverze slouží letecké veřejnosti k seznámení se s obsahem i technickým provedením elektronické verze nové publikace a v případě PDF i s tištěnou podobou jednotlivých kapitol. Je však i nadále ve vývoji a není určena k provoznímu využití. Až do 1. 5. 2014 zůstává závazný AIP ČR, VOL III (AD 4). K tomuto datu bude zároveň nová publikace vydána i v tištěné podobě.

Více informací o přechodu na VFR příručku naleznete v AIC C 39/13 na adrese http://lis.rlp.cz/ais_data/aic/data/c_2013-039.pdf.

VFR příručka ČR je přístupná na adrese <http://lis.rlp.cz/vfrmanual>.

text a grafika Ondřej Páles, DPRO/LIS/OLP

Objektiv



Činnost a komerční nabídka ŘLP ČR, s. p., byla hlavním cílem návštěvy velvyslance Ázerbájdžánské republiky pana Tahira Taghizadeha (na fotografii vpravo spolu s Dušanem Vildou, který působil jako prezident Česko-arabské obchodní komory) v pátek 7. února v IATCC Praha, CANI a CATC. Podle informací velvyslance se ázerbájdžánské civilní letectví v současné době intenzivně vyvíjí, a je pro něj nezbytné hledat nová a moderní výcviková střediska pro potřeby tamních leteckých společností (AZAL) a poskytovatele letových provozních služeb (Azearonavigacia).

text a foto rkl



Tímto snímkem navazujeme na rubriku Aktuálně z únorového vydání našeho zpravodaje. Jednou ze zajímavých akcí připravených k výročí vzniku letecké přepravy osob totiž bylo připomenutí prvního plánovaného komerčního letu. Sdružení Flight 2014 z Floridské aviatické historické společnosti ho proto přesně sto let poté uspořádalo za podpory organizace IATA. Ani sychravé a větrné počasí neodradilo Eda Hoffmana juniora, aby vzlétl z přístavu North Yacht Basin v St. Petersburgu a se svým létajícím člunem Hoffman X-4 "Mullet Skiff" tak zopakoval přelet nad Tampským zálivem stejně jako jeho předchůdci. Přitom se však jednalo o náhradní plán celého přeletu. Původně měl totiž letět jiný pilot – Kermit Weeks – zakladatel leteckého zábavního parku v Polk City na Floridě. Ten se zavázal zkonstruovat přesnou repliku původního jednomotorového létajícího člunu Benoist, ale jeho plán ztroskotl na přetrvávajících technických potížích, což bylo velkým zklamáním především pro organizátory celé akce. I tak se ale jednalo o nevsedlný zážitek pro všechny přihlížející.

red, foto Staff Sgt. Brittany Liddon/U.S. Air Force

Směrnice pro činnosti v oblasti životního prostředí

Kdo z nás si v plné míře uvědomuje svou odpovědnost vůči životnímu prostředí v rámci svých každodenních povinností? Při hledání odpovědí na tuto otázku by měla všem zaměstnancům podniku pomoci právě **Směrnice pro činnosti v oblasti životního prostředí**. Cílem tohoto článku je usnadnit všem zaměstnancům RLP orientaci v této směrnici a identifikovat jejich roli v systému managementu životního prostředí, který je v podniku implementován.

Třídění odpadů, úspora vody, úspora surovinových a energetických zdrojů ... uvědomění si těchto věcí by mělo být běžnou součástí našich každodenních aktivit nejen ve vlastní domácnosti, ale i v rámci RLP ČR, s. p. Všechny tyto aktivity vedou ve výsledku nejen k úsporám finančních prostředků, ale zejména chrání prostředí, ve kterém žijeme a bereme ho jako jistou samozřejmost. I toto jsou otázky, na které je nutné upozornit. Ne vše co nás obklopuje, musí v této podobě zůstat zachováno. Už vůbec není jistota, zda toto prostředí bude ve své stávající podobě dochováno pro naše budoucí generace.

Směrnice pro činnosti v oblasti životního prostředí stanovuje a konkretizuje postupy pro jednotlivé oblasti ochrany životního prostředí a stanovuje hospodárné podmínky využívání jednotlivých zdrojů v prostředí RLP ČR, s. p. Směrnice zároveň zrušila normu *Odpadové hospodářství, nakládání s chemickými látkami a s chemickými přípravky*.

Nová směrnice klade důraz na jednotlivé procesy týkající se pracovních postupů, které mají návaznost na problematiku životního prostředí. Směrnice se soustřeďuje na konkrétní akce s cílem uživatelsky příjemnou formou poskytnout návod pro plnění legislativních povinností v oblasti životního prostředí.

Každý zaměstnanec produkuje v rámci své činnosti odpad ve větší nebo menší míře, ať už se jedná pouze o PET lahve, plastové kelímky a obaly nebo papír, a tento odpad je nutné třídit s rozmyslem tak, aby celý proces byl v souladu se zákonem. Zároveň při svých pracovních aktivitách nakládáme s tzv. vybranými výrobky – zde se jedná zejména o odpadní baterie, akumulátory nebo vyřazená elektrická/elektronická zařízení, třeba i starý telefon, které mají v souladu se zákonem o odpadech definováno, jakým způsobem s nimi má být nakládáno, resp. jak mají být tyto výrobky likvidovány. Dodržování těchto nastavených pravidel je požadováno právními předpisy v oblasti životního prostředí.

Zákonné povinnosti pro jednotlivé zaměstnance nejsou stanoveny pouze v oblasti odpadového hospodářství, ale také v oblasti ochrany vod a dalších oblastech. V rámci některých divizí podniku mohou zaměstnanci daného oddělení používat byt i minimální množství určitých specifických chemických látek nebo směsí. Cílem podniku je, aby nákup a nakládání s těmito látkami byl centralizovaný a bylo možné pro ně získat příslušné bezpečnostní listy, což je naše zákonná povinnost. Bez ohledu na mnohdy malý objem těchto látek je nezbytné řídit manipulaci a nakládání s nimi jednotným způsobem. Některé používané chemické látky nebo směsi mohou mít specifické požadavky na skladování, případně i manipulaci a v nejhorším případě mohou mít negativní vliv na lidské zdraví, tedy zdraví našich zaměstnanců.

Hlavním předpokladem pro správný přístup k řešení problematiky ochrany životního prostředí, a stejně tak fungování systému managementu životního prostředí, je uvědomění si skutečnosti, že každý z nás je jeho neoddelitelnou součástí.

Dalším předpokladem je dodržování níže uvedených zásad:

- aktivně přispívat k efektivnímu využívání veškerých zdrojů, zejména elektrické energie;
- omezovat množství spotřebované vody a dbát na její hospodárné využití, návazně minimalizovat množství odpadní vody;
- minimalizovat vznik odpadů, vzniklé odpady třídit dle jednotlivých kategorií a následně je ukládat do určených shromažďovacích nádob;
- v případě, že je to možné, používat chemické látky nebo směsi, které jsou šetrnější vůči životnímu prostředí;
- nakládat s chemickými látkami a směsmi tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví lidí a životního prostředí;
- používat přidělené ochranné prostředky při práci s nebezpečnými chemickými látkami a směsmi.

Výše uvedený systematický a uvědomělý přístup v rámci každodenních aktivit podniku směřuje ke snížení negativního dopadu na životní prostředí a současně vede i k finančním úsporám. Účelem směrnice, která tvoří jednu ze součástí podnikového EMS, je přispět k naplnění cílů podniku v oblasti životního prostředí a podnikové strategie, zahrnující zajištění trvale udržitelného rozvoje poskytování letových navigačních služeb s minimalizací negativního vlivu na životní prostředí.

Kateřina Vojtková, ÚPB/OBK

Inspiromat

„Podmínky letiště jsou jedna malá část celého problému. Hlavní je velikost trhu. Letečtí dopravci jsou vystaveni obrovské konkurenci a je obrovský tlak na ceny letenek, díky čemuž potřebují vysokou vytiženost svých letadel. To jsou aspekty, které dopravci zvažují, pokud vstupují na nový trh.“

Tomáš Plaček, ředitel Letiště Brno-Tuřany

„Ukázalo se, že poptávka v zimních měsících je nižší, než se předpokládalo, i přesto dnes létá mezi Ostravou a Prahou dvanáct linek týdně. Počet cestujících se oproti loňskému lednu zvýšil o dvacet procent, a co považují za zásadní, je skutečnost, že nedošlo ke zrušení jediného letu, což dává cestujícím jistotu, že v okamžiku, kdy si objednají letenku, tak skutečně odletí.“

Miroslav Novák, hejtman Moravskoslezského kraje

„Letecká doprava už svým způsobem naráží na svoje limity, letiště Praha by o tom mohlo vyprávět. Na druhou stranu si myslím, že zájem o transport lidí kolem světa bude růst. Otázka je, jestli je správná ta cesta, kterou nastavily některé společnosti, když začaly provozovat nízkonákladovou dopravu. Z mého pohledu je to pro celý letecký byznys dost srážející. Dle mého osobního názoru by budoucnost za deset let mohla za jistých okolností vypadat tak, že by se transportovaly napopak daleko menší počty cestujících na daleko větší síť letišť, k čemuž bychom ale potřebovali úplně jiná letadla, než dneska máme. A musím říct, že ač jsem taky kdysi seděl u rýsovacího prkna a na letadlech, byt ne dopravních, jsem pracoval, nahlížím na budoucnost trochu skepticky. Chybí zde invence a velký nápad, jako byl na konci šedesátých let Concorde nebo jako byla právě desetiletá idea prezidenta Kennedyho, když oznámil Američanům, že za deset let budou na měsíci.“

Karel Mündel, kapitán, bývalý šéf Technické komise Českého sdružení dopravních pilotů

„Čím větší obtíž, tím větší sláva po jejich překonání. Schopní letci získávají svou slávu v bouřích a vichřicích.“
Epikúros ze Samu (341–270 př. n. l.), řecký filozof

„Ještě než jsme měli vesmírný výzkum nebo letadla, museli jsme si uvědomit, že tam někde za mraky a za duhou je skutečné místo, kam se dá dostat a které můžeme objevovat.“

Barbara Gill Walters (*1929), americká novinářka

Připravila nwt

Vyhodnocení provozní bezpečnosti za rok 2013

Dne 23. ledna uspořádal Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod výroční poradou k rozboru bezpečnosti za 4. čtvrtletí 2013 a provozní bezpečnosti v roce 2013. K tomuto jednání zveřejnil i prezentaci obsahující konečná shrnutí všech hlášených incidentů a také zajímavá porovnání událostí s bezpečností souvisejících za celý loňský rok. Ta nejzajímavější data vybraná ze statistik ÚZPLN přinášíme zde.

V roce 2013 obdržel Ústav celkem šest set devadesát hlášených událostí. Jejich rozdělení odpovídá rozložení provozu v jednotlivých čtvrtletích v rámci obchodní letecké dopravy a rovněž rekreačního a sportovního letectví. V prvním čtvrtletí bylo nahlášeno pětadesát událostí, ve druhém dvě stě dvanáct, ve třetím dvě stě devadesát sedm a v posledním čtvrtletí roku 2013 počet nahlášených událostí klesl na sto šestnáct. Během roku 2013 ÚZPLN vytvořil celkem dvacet vlastních komisí k šetření nejzávažnějších leteckých nehod na území ČR. Za nejčastější příčinu lze, stejně jako v předcházejícím roce, považovat kategorie označované v rámci společné taxonomie ICAO jako ztráta řízení za letu v důsledku řetězce pilotních chyb a nedodržování příslušných předpisů. V souvislosti s činností ŘLP ČR, s. p., nebyla zaznamenána žádná letecká nehoda.

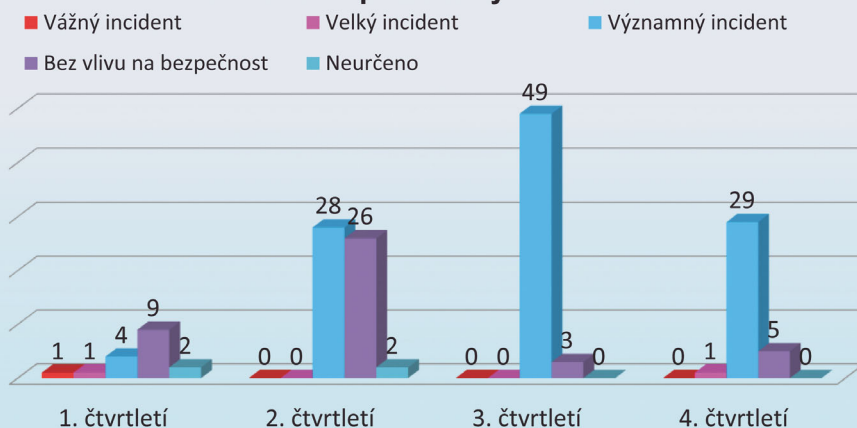
ÚZPLN obdržel celkem devětatdvacet hlášení ohrožení bezpečnosti letového provozu laserem, zejména narušením ochranného pásma se zákazem laserových zařízení. Závažnost hlášených ohrožení laserem má v průběhu posledních let tendenci zůstávat na úrovni míry rizika jako incident. Sedmadvacet jich bylo v kategorii letadel s MTOM nad 5700 kg a jen dvě v kategorii letadel s MTOM od 2250 kg do 5700 kg.

Události spadající do kategorie střetu s ptáky evidoval ÚZPLN celkem devadesát, nejčastěji v provozu obchodní letecké dopravy. Počty událostí související se střety s ptáky jsou řádově stejné jako v předcházejících letech. Za celý loňský rok bylo hlášeno celkem osmdesát šest střetů v provozu letadel s MTOM nad 5700 kg, jeden střet byl hlášen v provozu vrtulníku s MTOM 2250 – 5700 kg a tři střety byly hlášeny v provozu letadel s MTOM do 2250 kg.

Níže uvádíme dva graficky znázorněné přehledy porovnávající počet hlášených událostí/incidentů za všechna čtvrtletí roku 2013.

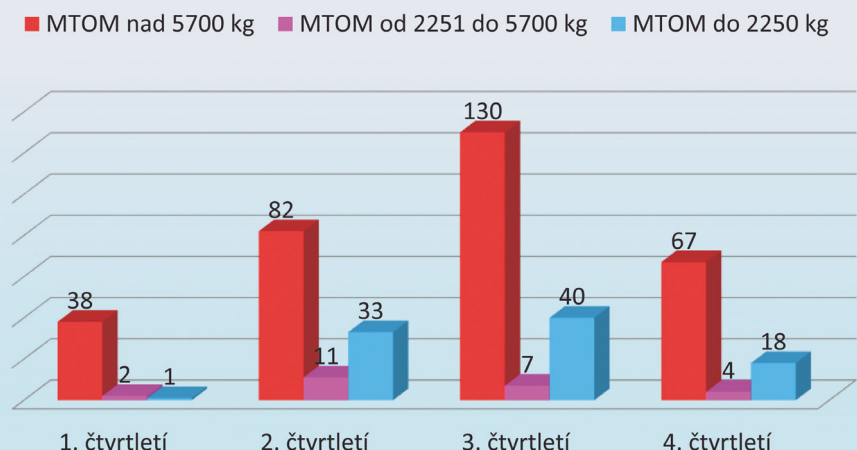
red, statistiky a grafika ÚZPLN

Přehled počtu událostí souvisejících bezpečností ve vztahu k ATM ohlášených ÚZPLN
Porovnání podle míry závažnosti



Předběžné hodnocení míry závažnosti incidentů bez vlivu na bezpečnost.

Přehled počtu incidentů ohlášených ÚZPLN
Porovnání období roku 2013
Porovnání podle MTOM letadel



Jak vypadá

V lednovém čísle Stripu Honza Kubíček seznámil čtenáře našeho podnikového časopisu se zcela novou technologií na TWR Praha, systémem elektronických letových proužků (EFS). Text článku kromě technického popisu zařízení objektivně informuje i o řadě technických problémů v počáteční fázi nasazení nového systému a nutnosti korigovat nastavení některých jeho parametrů. Uvedený článek je zaměřen na popis vlastního systému, ale neobsahuje informace, jak tato zásadní změna ovlivňuje každý den práci těch, kteří na jednotlivých pracovištích TWR Praha řídí letový provoz.

Většina zaměstnanců našeho podniku jistě neměla možnost poznat podrobněji práci řidičů na TWR, a tak se domnívám, že tento článek doplní text Honzy Kubíčka o nasazení systému EFS. Pro lepší pochopení významu letových proužků pro řídicího a důsledky přechodu z papírového proužku na ten elektronický je ale nutno se vrátit pár roků zpátky...

Základním nástrojem pro provedení každého letu je soubor provozních údajů a dat o zamýšleném letu, který se nazývá **letový plán**. Letový plán je soubor údajů, které zahrnují letiště vzletu, letiště zamýšleného přistání i letiště náhradní (to je takové, kam bude letadlo směřovat v případě, že z jakéhokoli důvodu nebude moci přistát na letišti cílovém). Mimo tyto údaje je v letovém plánu uvedena také plánovaná trať letu, rychlost letadla, plánovaná cestovní letová hladina a celá řada dalších provozních dat.

Nástrojem pro pracoviště služby řízení letového provozu jsou údaje o každém letu, kterému bude služba poskytnuta. Tyto údaje jsou generovány právě z údajů letového plánu a řídicímu letového provozu jsou prezentovány ve formě tzv. **letových proužků – stripů** (právě tady je tedy původ názvu našeho podnikového časopisu). Kromě výše uvedených základních dat, letový proužek obsahuje také další provozní údaje, které se liší podle charakteru řídicího pracoviště, kde je letadlu služba

Halové mistrovství

Řízení letového provozu České republiky se dlouhodobě podílí na podpoře činnosti organizace Česká atletika, která se snaží aktivně rozvíjet atletiku v celé republice a mimo jiné organizuje i sportovní soutěže. Jednou z takových je i halové mistrovství mužů a žen, které se letos konalo o víkend 15.–16. února v hale Otakara Jandery v pražské Stromovce. Protože možnost podpory českého sportu patří k zajímavým oblastem spolupráce formou reklamy a propagace, vypravila se naše redakce jako jeden ze zástupců partnera na toto atletické klání, aby naše sportovce osobně podpořila a zároveň mohla čtenářům předložit důkaz, že i dva zdánlivě nespojitelné obory, jako je atletika a letectví, spolu mohou velmi dobře fungovat.

V oba dny jsme měli možnost vidět skutečnou atletickou elitu, a jak je zřejmé z následujícího textu, padlo hned několik rekordů, a to jak národních, tak i těch traťových. Není divu, halové mistrovství ČR v atletice bylo jednou z posledních možností sportovců, jak se kvalifikovat na halové mistrovství světa, které se uskutečnilo před týdnem v polských Sopotech.

Rekord šampionátu překonal už v rozběhu dvou-

práce s elektronickými stripy v praxi

poskytována. Na TWR to jsou např. u odlétávajících letadel údaje o zahájení spouštění pohonných jednotek, přidělená časová mezera pro vzlet (DEP slot), letové povolení a především označení dráhy, ze které letadlo vzletne, včetně skutečného času provedení vzletu. Letové proužky přilétávajících letadel obsahují zejména označení dráhy pro přistání letadla, přesný čas přistání a označení parkovacího stání.

Letové proužky jako základní nástroj pro přehled řídicího letového provozu o letadlech, kterým poskytuje svoje služby, jsou využívány v různých obdobích již od druhé poloviny minulého století na všech stanovištích řízení letového provozu v ČR. Jejich obsah i vzhled se postupně měnily a přizpůsobovaly potřebám jednotlivých pracovišť řízení letového provozu na ACC, APP i TWR. Ty úplně první byly tištěny v průmyslových tiskárnách papíru mimo letiště a všechny údaje se do nich zapisovaly ručně. Základní údaje o letu byly čerpány z formulářů letových plánů podaných posádkou na ohlašovně letových provozních služeb (briefing) a následně telefonicky nebo dálnopisem distribuovány na jednotlivá stanoviště. Vyplněný papírový letový proužek byl vložen do plastového držáku příslušné barvy a zařazen do postupové tabule řídicího. Barvy držáků byly specifické pro každé stanoviště řízení letového provozu. Na stanovišti APP Praha byly využívány vždy tři základní barvy (černá, červená a modrá) držáků stripů, které odpovídaly směru letu letadla a vstupnímu, resp. výstupnímu bodu prostoru TMA Praha. Vzhledem k faktu, že procedurální (neradarové) řízení bylo téměř až do konce minulého století základem provozních postupů, vytvářely barvy držáků v postupové tabuli řídicích na APP Praha spolu s vypočítanými časy přeletu jednotlivých bodů pro řídicího tu úplně první provozní rozvahu, jak očekávanou vzdušnou situaci řešit.

Proces zpracování letových dat do formy letových proužků procházel postupnou automatizací. Výlučně ruční vyplňování údajů o letu tak vystřídal lokální tiskárny letových proužků s vytištěnými základními



údaji letového plánu (systém APROS – Automatizovaný Procedurální Systém). Všechny provozní údaje řídicí letového provozu vepisoval do proužků tužkou. Dalším stupněm byl ARAS (Automatizovaný Radarový Systém), který mimo základní údaje o letu obsahoval také aktualizované údaje o přeletu významných radionavigačních zařízení a hlášených bodů na základě aktuální radarové informace. Posledním FDP (Flight Data Processing) systémem na TWR Praha před přechodem na EFS byl systém ESUP. Je potřeba zdůraznit, že i přes postupné zdokonalování procesu zpracování dat letového plánu a zpřesňování radarových údajů o pohybu letadel ve vzdušném prostoru a na provozní ploše letiště zůstával vždy papírový letový proužek a tužka jedním ze základních nástrojů řídicího na TWR.

Na závěr bych rád ještě zdůraznil jednu skutečnost,

která bývá často v překotném rozvoji automatizace a nasazování nových systémů tak trochu opomíjena. Radarová informace o letadlech v okolí letiště i o letadlech pohybujících se po jeho provozní ploše spolu s automatizovanými systémy pro zpracování a výměnu provozních dat – to vše jsou nástroje, které pomáhají řídicímu na TWR efektivně poskytovat službu letištnímu provozu. Tyto prostředky mu pouze poskytují kvalitní informace k tomu, aby se on správně a rychle rozhodoval. Ovládání funkcí těchto systémů by proto mělo být co nejjednodušší a jejich počet na pracovištích TWR by měl být velmi pečlivě zvažován stejně jako velikost jejich monitorů. Jen tak zůstane řídicímu TWR dost času na vlastní řízení odlétávajících a přilétávajících letadel a řešení provozních konfliktů.

text Jaroslav Vlasák,

foto Jan Kubiček, DPLR/SRPI/OPM

ví ČR mužů a žen v atletice

stovky Pavel Maslák, když výkonem 20.71 s vylepšil 13 let starý rekord mistrovství Radka Zachovala o devět setin. Ve finále svoji laťku ještě o řád zvýšil, když Zachovalův národní rekord z téže sezóny překonal o mohutných 17 setin letošním nejlepším světovým časem 20.52 s. Vedlo se i ženské šampionce na dvoustovce Denise Rosolové, když časem 23.43 ve finále předčila 15 let starý výkon Eriky Suchovské. Velice srdnatý souboj s časomírou svedla Kristiina Mäki z Hvězdy Pardubice, a i když nakonec kýženní limit pro HMS nepokořila, bylo z toho velmi kvalitních 4:15.13.

Laťku ve výšce 575 cm, jejíž zdolání by ho poslalo na HMS, měl Michal Balner z Dukly už už skočenou, nakonec však po jistém otálení přeci jen putovala k zemi. Jistou útechu mohl svěřenci Boleslava Patery přinést alespoň čtvrtý mistrovský titul v kariéře za 560 cm. Bez odměny skončilo snažení o splnění nominačního kritéria také u české výškařské stálice Jaroslava Báby. Jeho maximem bylo 225 cm, limit pro kvalifikaci na HMS však byl ještě o 5 cm přísnější.

Národní šampionát byl bezpochyby jedním z vrcholů domácí halové sezony, i proto je potěšující, že na vnitřním ochozu sportovní haly visí hned dva bannery ŘLP ČR, s. p.

text nwt a ČAS, foto nwt



Vítězům předával cenné kovy trojnásobný mistr světa v desetiboji Tomáš Dvořák

GOLDEN FLIGHT LEVEL 2014

První lyžařská zlatá pro české řidiče!



Rok se s rokem sešel, a proto náš poloprofesionální lyžařský Team Prague vyrazil na další ročník mezinárodního měření sil řídících letového provozu zvaného Golden Flight Level. Po loňském laponském Levi převzalo hostitelskou štafetu severoslovinské maletné městečko Kranjska Gora ležící v samém srdci Julských Alp nedaleko největšího skokanského můstku na světě v Planici (skoky na lyžích řídících díkybohu nebyly na programu, některým z nás se ovšem podařilo i tak tohoto mamuta dobyt). Náš tým se oproti loňsku opět rozrostl, tentokrát o pět nováčků – jeden z nich byl dokonce nováček dvojité, s malým i velkým „N“. Nechtěli jsme však způsobovat dopravní zácpy na hlavním tahu na Rakousko, proto jsme se rozhodli využít služeb profesionálního řidiče a všech šestnácti našich účastníků se vměstnalo do jednoho „akorát tak velkého“ vozidla. Zhruba deseti hodinová cesta probíhala zvesela vzhledem ke kvalitní přípravě ve formě mariášových karet, DVD filmu Top Gun a pravidelnému pitnému režimu. V sobotu večer jsme se tak víceméně úspěšně ubytovali v hotelu Kompas, který věrný svému jménu nám měl být průvodcem po následujících sedm dní.

Celoevropská absence sněhu bohužel postihla i region Julských Alp, proto se organizátoři rozhodli nás první den vyvézt přes hranice do výše položeného rakouského střediska, kde jsme měli možnost poprvé ozkoušet strukturu sněhových vložek a pokusit se vyladit mázu na následující závody. V průběhu dalších dnů se všemohoucí velitel slitoval a jako by chtěl dohnat, co předtím zameškal, zasypal místní horské masivy několika metry sněhu a vše podstatné se tak mohlo odehrát na lokálních svazích, které byly co by kamenem dohodil od našeho hotelu. Obhajovali jsme loňské stříbro z obřího slalomu mužů, ovšem letos naše ambice mířily ještě výše, chtěli jsme vytříit zrak ostatním závodníkům z celkem osmnácti zemí (mezi něž patřily například USA, Portugalsko, Maďarsko, Švýcarsko, Bulharsko, Rakousko, Švédsko, Španělsko, Polsko, Finsko nebo pro nás exotické Spojené arabské emiráty) a vystoupit v některé z disciplín na příčku nejvyšší. Toto se nám skutečně povedlo zásluhou Lukáše Svatoňe, jednoho z nováčků, kterého nominovala ACC Praha (příjmení je nutné psát kapitálkami, poněvadž se jednalo skutečně o úspěch kapitální, kombinace antibiotik a vysokého startovního čísla udělala své, stříbrný Francouz a bronzový Polák nevěřicně kroutil hlavami nejspíš ještě teď). Tento úspěch vybičoval i ostatní týmové kolegy, například v ženském snowboardovém závodě dělilo jednu z našich dívek od medaile šest desetin, dohromady jsme pak posbírali osm umístění v první desítce. V nejprestižnější kategorii lyžařských týmů (kde se každému družstvu počítá osm nejlepších časů z obřího slalomu bez ohledu na věk a pohlaví) jsme pak po loňském dvanáctém místě dosáhli neuvěřitelného pátého místa a dle informací, které máme z polského tábora, se vítězný tým Varšavy už nyní začíná obávat o obhajobu svého vítězství v příštím roce. Ostudu jsme však nedělali ani na poli společenských akcí, každý večer jsme poctivě odpracovali v první řadě pod podium, na kterém řádily místní rockové kapely, a poté, co nám místní DJ za odměnu zahrál náš milovaný šlágr Když se zamiluje kůň, byli jsme na vrcholu blaha. I každoroční tematická párty (letos ve stylu upírů a vlkodlaků) byla nadmíru vydařená, jediný šok jsme připravili organizátorům závodů Světového poháru ve sjezdovém lyžování, kteří s námi poslední dvě noci sdíleli hotel. Nakráčeli jsme totiž „v plné polní“ (rozuměj v kostýmech) do jejich tiskového centra s žádostí o společnou fotografii se Šárkou Strachovou (rozenou Záhrobskou), která se však bohužel kdesi ukrývala a koncentrovala na své víkendové (opravdové) závody. Týden samozřejmě uběhl jako voda a bylo načase vypravit se domů. Naše cesta zpět do republiky byla sice opředena pochybnostmi ohledně meteo situace na silnicích, ovšem náš řidič Jarda se ukázal jako dokonalý profesionál a dovezl nás všechny v pořádku nazpět do Jenče, svou trpělivostí a klidem si tak vysloužil náš velký respekt.

Celkově lze letošní ročník Golden Flight Level hodnotit jako nadmíru úspěšný, velký dík patří naší kapitance Magdě a jejímu zástupci JJovi (který má díky svým vyjednávacím schopnostem nemalý podíl na Lukášově zlaté medaili), děkování ovšem náleží i našemu chleboďárce ŘLP, díky jehož daru jsme se mohli obléci do krásných nových týmových bund, které jsme vhodně doplnili beranicemi z olympijské kolekce – ty se dočkaly uznání a pochval ze všech stran (a přinesly očividně štěstí nejen nám, ale i našim sportovním kolegům v Soči). Příští rok se po cestách na sever a na jih vypravíme tentokrát na západ – jubilejní čtyřicátý ročník bude hostit francouzské středisko Les Arcs a naše cíle už nemohou být jiné než nejvyšší!

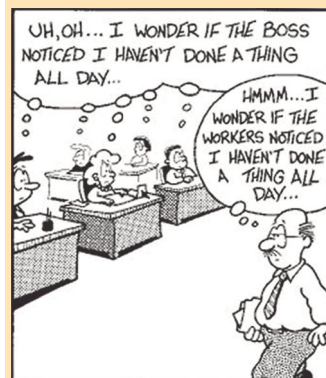
Sportu zdar a lyžování zvláště!

Jakub Vilhelm,
APP/TWR Praha



Lukáš Svatoň z ACC Praha se raduje z vítězství v obřím slalomu mužů. Na druhé příčce skončil Maurin Baptiste z týmu Paris a jako třetí Wiktor Stolorowski z Kontroler Ski Team Poland.

Language corner



Job Interview

Reaching the end of a job interview, the Human Resources Officer asks a young engineer just fresh out of the Massachusetts Institute of Technology: "And what starting salary are you looking for?" The engineer replies: "In the region of \$125,000 a year, depending on the benefits package." The interviewer inquires: "Well, what would you say to a package of five weeks vacation, fourteen paid holidays, full medical and dental, company matching retirement fund to 50 % of salary and a company car leased every two years, say, a red Corvette?" The engineer sits up straight and says: "Wow! Are you kidding?" The interviewer replies: "Yeah, but you started it."

Don't be on this flight

"This is Captain Sinclair speaking. On behalf of my crew I'd like to welcome you aboard British Airways flight 602 from New York to London. We are currently flying at a height of 35.000 feet midway across the Atlantic. If you look out of the windows on the starboard side of the aircraft, you will observe that both the starboard engines are on fire. If you look out of the windows on the port side, you will observe that the port wing has fallen off. If you look down towards the Atlantic ocean, you will see a little yellow life raft with three people in it waving at you. That's me your captain, the co-pilot, and one of the air stewardesses. This is a recorded message. Have a good flight!"

Beverage

A jet ran into some turbulent weather. To keep the anxious passengers calm the flight attendants brought out the beverage carts. "I'd like a soda," said a passenger in the first row. Moving along, the attendant asked the man behind her if he would like something. "Yes, I would," he replied. "Give me whatever the pilot is drinking!"

Připravila nwt