

 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2014

ročník XV, číslo 152
červenec–srpen



Jak dopadl květinový den v IATCC?



Ve středu 14. května se zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., připojili prostřednictvím Hanky Masopustové z DPERFIN/CO k Českému dni proti rakovině a **společně se nám podařilo dát dohromady krásnou sumu 12 285 Kč**. Prodal se 185 kyticek a průměrný příspěvek činil více než třikrát tolik, kolik byla stanovena minimální částka. Celý obnos jsme odeslali na konto Ligy proti rakovině Praha a po ukončení sbírky pro letošní rok vás budeme informovat, jakým způsobem byly celkově vybrané finanční prostředky využity.

Zaměstnanci našeho podniku však přispěli i do loňského 17. ročníku sbírky zaměřené na prevenci nádorů tlustého střeva. Čistý celorepublikový výtěžek za rok 2013 činil 8 607 345 Kč a z této částky byly podpořeny jak dlouhodobě fungující programy, jako je nádorová telefonní linka nebo vydávání poradenských a informačních publikací pro veřejnost, tak i konkrétní projekty zaměřené na nádorovou prevenci. Více než 1 milion korun byl také poukázán různým zdravotnickým zařízením na podporu tolik důležitého výzkumu nebo na zakoupení rehabilitačních pomůcek a přístrojového vybavení. Mezi taková zařízení patří například Ústav radiční onkologie Nemocnice Na Bulovce, Ústav chemie a biochemie Mendelovy univerzity v Brně nebo Institut onkologie a rehabilitace na Pleši.

Děkujeme tímto všem zaměstnancům, kteří přispěli na boj proti této zákeřné nemoci.

Pokud jste si kyticíku nestihli zakoupit, a přesto byste chtěli pomoci, můžete až do 30. 9. poslat dárcovskou sms nebo až do 30. 11. přímo přispět na sbírkový účet. Podrobné informace naleznete na internetových stránkách www.denprotirakovine.cz. **red**

Pracovní výročí

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

Jiří Šeříl, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/PISEK **25 let**
Michal Kába, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/NAVCOM **35 let**
Petr Nalevajko, vřp II – SC, DPRO/SONS/ACC/ASM **40 let**
Ivan Uhlíř, metodický pracovník LNS, DPLR/SRPI/OPM **55 let**

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

Radim Beránek, Ing., supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS/ASP **15 let**
Pavel Kappler, Ing., administrátor ATS II, DPRO/ATMS/RIS/ASP **15 let**
Vladan Klocok, Ing., instruktor na stanovištích – UTI II, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Tomáš Navrátil, Bc., vedoucí OPLNS, DPLR/SMLNS/OPLNS **20 let**
Jiří Pištěk, sřp II, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Marek Rom, Ing., vřp II – WS, DPRO/SONS/ACC/IFR **20 let**
Zdeňka Aubrechtová, recepční, DRSL/SCL/BPS **20 let**
Josef Pati, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/PISEK **30 let**
Jitka Pechancová, operátor příjmu dat, DPRO/SONS/ACC/FDD **30 let**
Jana Rennerová, ekonom specialista, DPERFIN/SFIN/CO **35 let**
Jaroslav Lechnýř, technik MIS, DRSL/SCL/MIS **40 let**
Milan Zikmund, inspektor ATS, ÚPB/AI **45 let**
Vlastimila Petanová, KTP II, DPRO/SPLS/ARO **45 let**

Všem jubilantům srdečně blahopřejeme!
redakce

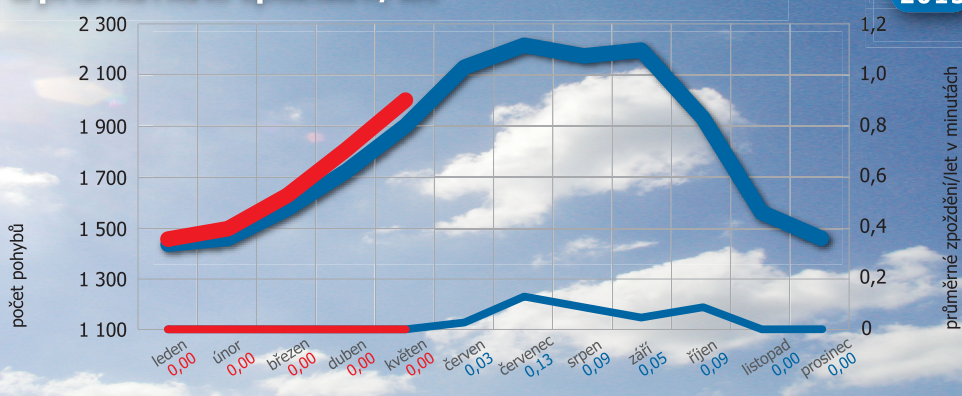
Statistiky provozu

květen 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



Statistiky provozu

Počet pohybů na
 Letišti Václava Havla Praha
KVĚTEN 2013/2014

Zdroj AI

2013 **2014**

celkový počet

11 454 **11 483**

nejvyšší počet/den

(16. 5.) (30. 5.)

413 **426**

nejvyšší počet/hod.

(13. 5.) (30. 5.)

37 **40**

Počet pohybů ve FIR Praha
KVĚTEN 2013/2014 (IFR)

Zdroj AI

2013 **2014**

celkový počet

58 862 **61 869**

nejvyšší počet/den

(16. 5.) (23. 5.)

2 050 **2 212**

nejvyšší počet/hod.

(4. 5., 25. 5.) (23. 5.)

152 **183**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Počet pohybů na letištišti – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %	2013	2014	v %
květen	11 454	11 483	0,3	2 758	2 796	1,4	1 195	1 560	30,5	697	1040	49,2

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu v %

Průměrné zpoždění na let v min.

	2013	2014	13/14	2013	2014
květen	58 862	61 869	5,1	0,00	0,00

Projekt integrace zvýšil význam podniku v našem vzdušném prostoru

V červnovém zpravodaji vyšla první část rozhovoru s ředitelem divize plánování a rozvoje LNS Petrem Fajtlem. Hlavním tématem našeho povídání bylo úspěšné ukončení projektu civilně-vojenské integrace, a zatímco v minulém díle jsme se zaměřili na popis projektu, jeho začátky a ty, kteří se mu nejen v rámci ŘLP věnovali, dnes se podíváme na celou integraci v trochu obecnější rovině.

Co následovalo po simulacích?

Přišla na řadu fáze, kdy po již proběhlém dolažení technické části byl k dispozici dostatečný počet nově vycvičených řídicích a zároveň jsme získali dost vysokou jistotu, že můžeme začít testovat v ostrém provozu. V dubnu se proto začaly provádět testy v živém provozu – probíhaly vždy po půlnoci, kdy vzniklo tzv. provozní sedlo. Z Čáslavi odstartovaly vojenské gripeny a obléhaly republiku, abychom zjistili, zda jsme schopni je bez problémově řídit, jako kdyby již došlo k plné integraci. Potřebovali jsme si ověřit, zdali všechny systémy fungují tak, jak mají, včetně třeba postingu a procedury hand off.

Další testy se pak prováděly na funkčnost super nízkého sektoru, kdy jsme s využitím vojenského letounu JAK-40 pohybujiho se v hladině 95 zkoušeli vstup do prostorů a jeho předávání mezi našimi řídicími a vojenským CRC. V průběhu testování se objevily ještě nějaké další drobnosti, které se nám však podařilo odstranit, a počínaje 1. květnem tohoto roku úspěšně funguje jak civilně-vojenská integrace, tak i super nízký sektor.

Jak probíhal samotný přechod?

Při zpětném pohledu na dobu, kdy ještě existoval projekt a s ním obrovské množství práce, které se odvedlo, byl samotný přechod téměř nicotnou záležitostí. Počítalo se na provozní sedlo, ve kterém se přepnuly ATS systémy na verzi obsahující civ/mil prvky a bylo to ☺. V praxi např. na E 2000 zhaslo zobrazení, obrázky zapisáka a za pár vteřin se znovu rozsvítily.

Pro mě osobně ale přechod znamenal ukončení pětileté intenzivní práce. Když jsem po telefonu prověřil připravenost všech našich i vojenských stanovišť a měl dát pokyn k přechodu, stáhnul se mi žaludek a rozklepala kolena. Hlavou mi proběhlo, co všechno se vlastně mění, najednou mi naskočily otázky typu: Co když jsme někde udělali chybu? Nebo: Co když celý koncept jako takový nebude fungovat? Ve chvíli, kdy jsem zmocněnci MO, který seděl v CRC a čekal na pokyn k přechodu, a zároveň našim lidem oznamoval, „přecházíme v 00:45“, stálo mě hodně přemáhání, aby nebylo poznat, že se mi třese hlas. Po zdárném přechodu při oficiálním stvrzení převzetí odpovědnosti za poskytování LPS vojenským letům už jsem to ale neuhřál ☺.

Co se bude dít v rámci integrace dál?

Poslední meziresortní řídicí výbor se konal 26. května, a tím projekt jako takový končí, nicméně nekončí civilně-vojenská spolupráce. Vojáci jsou nyní jedním z našich koordinačních partnerů uvnitř FIR Praha a my s nimi počítáme ve všech rozvojových aktivitách. Když se rozhodneme provést jakýkoliv změny na systémech, zvláště ty, co vychází z programu SESAR, víme, že oni na takové stavy musí

také zareagovat, jinak by mohlo dojít k disfunkcím u ATS systémů v jejich vzájemné komunikaci. Další otázkou do budoucna je i výcvik, protože dnes musí být vojenští řídicí rovnocennými partnery pro ty naše, takže hledáme možnosti, jak oba výcviky sjednotit. Hlavně ale nastala fáze vzájemného kontaktu, který funguje na každodenní bázi v praxi, a udržet ho v chodu je naší prioritou do budoucna. To se však netýká už projektu samotného, ale děje se tak v rámci standardní organizační struktury.

Funguje integrace podobně i v dalších zemích?

Já bych osobně řekl, že systém, který jsme tu nastavili my, je nejprogresivnější. Ve většině zemí není integrace dotažená do takové fáze, jako nyní u nás, takže funguje buď stejně jako předtím v ČR, tzn. někde operují vojenští řlp, někde zase civilní a musejí se spolu domluvit. Další variantou je, že vojáci jsou přítomni přímo na civilních stanovištích, tam je pak koordinace jednodušší, a také existují země, kde mají vojáci zároveň i úspěšně složený civilní výcvik. Slouží sice jako civilní řídicí, ale mají doložku pro vojenské lety. Nicméně – pokud je mi známo – systém, kdy vojenská složka zcela vymizí z oblastního řízení a provoz spravuje jen civilní stanoviště, ještě nikdo další kromě nás nezavedl.

Mohly by se námi ostatní státy inspirovat?

Já tvrdím, že tento model integrace poskytuje nejlepší řešení, protože v jednom vzdušném prostoru je jeden řídicí. Na druhou stranu je potřeba vždy přihlížet i k dalším otázkám, které proces integrace může vyvolat – třeba zdali nebude ohrožena bezpečnost státu. Projekt měl i dopad do sociální sféry, protože se kompletně zrušilo vojenské stanoviště MACC. Domnívám se, že u všech států, které jsou součástí konceptu FUA a snaží se najít řešení, ani tak nejde o to, jaký model je nejlepší, ale spíše o to, jak více či méně úspěšně se dokáží vypořádat s politicko-obranými mechanismy, které mají silnou rozhodovací pozici.

My jsme třeba hodně dlouho vedli dialog nad tím, do jakého okamžiku budou vojenská letadla řídit ještě civilní pracovníci a kdy už si je převezmou ti vojenští. Uvažovali jsme, že i v době krize je stále mohou řídit civilní řlp, ale co vlastně znamená „v době krize“? Třeba v případě povodní, kdy vláda ČR vyhlásí pohotovostní stav, ovšem uvědomme si, že přeci v takové chvíli nemůžeme najednou přecházet celý systém. Po dlouhých diskuzích jsme dospěli k závěru, že dokud nedojde k přímému ohrožení státu a bude povolený civilní letový provoz, budou ho řídit civilní pracovníci. To je příklad zdánlivě drobné odchylky, která ale může úroveň integrace v různých státech velmi významně ovlivnit.

Myslíš, že i samotní řídicí letového provozu sdílí myšlenku, že tento model integrace je nejlepší?

Teď určitě ne. Nicméně pokud se vojenská letadla a stanoviště, se kterými probíhá koordinace, budou chovat standardně jako každý jiný partner, neznamená to pro nás nic víc, než že nám přibyl další zákazník. Na druhou stranu víme o tom, že k dosažení takového stavu musíme ještě odstranit drobnosti – například plánování vojenských letů ve formátu, který umí naše FDP zpracovat, aktivace a deaktivace prostorů, nalétávání vyčkávacích obrazců a další, a celkově ustálit nový systém, kdy vojenští řídicí poprvé ze svých základů koordinují s civilními řídicími. Může proto docházet k nedorozuměním nikoliv vinou systému, který není špatně nastaven, ale vinou rozdílného chápání výkladu u civilního a vojenského řídicího. Naším řídicím na oblasti i na regionech to může přidělovat práci a vyžaduje se po nich zvýšená koordinace a větší trpělivost. Musím ale říci, že alespoň z mého pohledu to zvládají velmi dobře.

K odstranění těchto „dětských nemocí“ nám pomohlo i naše společné výjezdní zasedání s armádou, kde jsme měli příležitost si vzniklé nejasnosti ze stanovišť vysvětlit s cílem docílit nulového počtu nestandardních situací. Jedná se o záležitosti, které není možné vyzkoušet ani v rámci testování v ostrém provozu. Proto jsme všechny takové připomínky evidovali jak my, tak i vojáci, a 30. června na společném setkání jsme je řešili. Osobně to vidím jako velký úspěch. Když si opět vzpomenu na letové cesty a situace, kdy se musel hlásit čas, hladina a volací znak každého letadla, které přeletělo maják směrem do Německa a Rakouska, a procedurální řídicí musel vše hlásit telefonem bez možnosti využití automatické koordinace, podařilo se nám do dneška ujit obrovský kus cesty.

Co úspěšné fungování integrace může přinést ŘLP?

Myslím, že na celý projekt se nelze dívat jen očima ŘLP, je to celonárodní záležitost. Nicméně zcela nepochybně je v zájmu ŘLP fakt, že celý vzdušný prostor řídí jeden poskytovatel letových provozních služeb, protože je nesmyslné a nelogické, abychom na jeden prostor měli dva poskytovatele, tedy dva řídicí v jednom prostoru. Znamená to i nespornou výhodu pro civilní letový provoz, protože jeden řídicí poskytuje služby jak vojenskému provozu, tak i civilním letadlům, má tedy dokonalý přehled o situaci a může v případě potřeby zvolit takové řešení, které je vyhovující pro veškerý provoz. Dříve vojáci letovou hladinu zabrali a tím to skončilo, což pro civilního řídicího znamenalo dost složitou situaci. Sice ji rozumným způsobem řešil, ale stejně se civilní letadla musela mnohdy pohybovat v neekonomických hladinách.

Z hlediska národního zájmu to pak znamená velkou finanční úsporu v rozpočtu obrany, protože zmizelo jedno celé stanoviště – vojenská oblast. I z tohoto pohledu je takový model integrace daleko efektivnější. Ale když už se ptáš na přínos pro ŘLP, tak je to bezpochyby zvýšení významu podniku ve vzdušném prostoru ČR. A to se třeba odrazilo na skutečnosti, že v naší nové dozorčí radě sedí velitel vzdušných sil Armády České republiky.

Samí zaměstnanci mohli už v průběhu minulého roku zaznamenat přítomnost vojáků přímo zde v IATCC.

Ano, na sále skutečně fungují i nadále vojenští zaměstnanci, ovšem nejedná se o řídicí pracoviště, ale o pracoviště MAMO L3 a MAMO L2. Dohlíží na otevírání a zavírání vojenských prostorů a koordinují jejich využívání. Jejich přítomnost je důležitá právě proto, že když za dřívějších podmínek vojáci vyhlásili vojenský prostor, civilní řlp se mu celý den vyhýbali, ačkoliv byl využívající třeba jen dvě hodiny. Nyní, když jsou vojáci přímo na sále, mohou okamžitě zareagovat a sdělit našim řídicím, že od určitého okamžiku je daný prostor volný a je možné v něm létat a znova bude využíván např. ve čtyři hodiny odpoledne. Významně to přispělo k vysoké flexibilitě využívání celého vzdušného prostoru. Dalším vojenským pracovištěm je MFDO, jehož členové zajišťují správnost letových plánů pro lety OATC.

Na závěr by mě zajímalo, jestli je něco, co by sis ty osobně v rámci civilně-vojenské integrace přál do budoucna?

Možná to bude znít přízemně, ale v průběhu práce na projektu integrace, a hlavně v průběhu testování ve fázi, kdy civilní řídicí seděli na jednom sektoru a ti vojenští na druhém, jsem zaznamenal ještě jako přežitek z dob, o kterých jsme mluvili na úplném začátku, určitou formu despektu vůči našim vojenským protějškům. V drtivé většině případů jsou ale vojenští řídicí vysoce kvalifikovaní profesionálové. Je potřeba si uvědomit, že obě tyto skupiny žijí v rozdílném prostředí, v rámci kterého se vyvíjí. Jsou na ně kladeny různé nároky a musí se řídit pravidly a předpisy sobě vlastními. Neexistuje však důvod, proč si myslet, že vojenští odborníci jsou horší než ti naši. V rámci integrace ušli velký kus cesty a jsou nám rovnocennými partnery.

Přál bych si, aby se tito lidé poznali osobně, což byl i jeden z cílů zmíněného výjezdního zasedání, a aby naši řídicí pochopili, že jejich vojenské protějšky jsou lidé na svých místech a není důvod na ně pohlížet s despektem. Stejně jako oni dělají chyby, dělají je i naši řídicí a myslím, že udržování napjaté atmosféry a vyvolávání částečné nevraživosti do oblasti řízení letového provozu rozhodně nepatří.

text nwt

Pozvánka

Až do 20. července zveme všechny milovníky letadel na střechní obchodního centra Šestka. To připravilo pro zájemce z řad široké veřejnosti již **čtvrtý ročník akce s názvem „Na letadla zblízka“**, pro letošní rok s podtitulem Pilot vs. Pilot. Na střeše centra opět vzniklo stanoviště pro pozorování létajících strojů a návštěvníci si mohou prohlédnout i modely letadel a uniformy pracovníků letiště, pilotů a letušek. Z informačních panelů zjistí, jaký stroj brzy poletí kolem. Letošní ročník je navíc zajímavý i pro obdivovatele závodních formulí – připraven pro ně bude v rámci výstavy mapující jejich vývoj od konce 40. let až do současnosti i trenážer Formule 1. **red**

Objektiv



Ve dnech 26.–30. 5. 2014 odlétala posádka Calibry 40, ve složení Capt. Tomáš Strnádek, F/O David Tomajer, inspektor kalibrace Marek Dobrozemský a technik údržby Petr Freiberg, již pátou zahraniční misi OLO, tentokrát pro lotyšské ŘLP (LGS – Latvijas Gaisa Satiksme). Předmětem této zakázky bylo provedení letového ověřování způsobilosti dvou zařízení ILS/DME na letišti v Rize, dvou zařízení ILS/DME na letišti v Jurmale a čtyř zařízení VOR/DME. Během podzimních měsíců letošního roku bude, za opětovné účasti OLO, letové ověřování těchto zařízení v rámci pravidelné a roční údržby pokračovat. **David Tomajer, DPLR/SLS/OLO**



Na víkend 31. května a 1. června se na pardubickém letišti uskutečnila již dvacátá čtvrtá Aviatická pouť. Za oba dny ji navštívilo 25 000 diváků, kteří měli možnost sledovat pestrý letový program za účasti více než šesti desítek letadel. Letos patřilo premiérově zahájení skupinového průletu letadel Centra leteckého výcviku. Po oba dny pak na pardubickém nebi létaly takové hvězdy, jako je velký čtyřmotorový historický dopravní letoun DC-6B (na snímku), legendární Spitfire, letos v novém zbarvení podle schématu letadla, se kterým v druhé světové válce létal československý stíhač Oto Smik, filmový Pilatus „honící“ Indiana Jonese či akrobatický vrtulník Bo 105CB. To pochopitelně nebylo vše, neboť organizátoři do programu zařadili množství dalších atraktivních leteckých vystoupení. Nechyběly ani již tradiční a diváky oblíbené velkoprostorové scény v podání několika desítek nadšenců z klubů vojenské historie zaměřené na období první i druhé světové války a také zcela unikátní ukázka bojů z Vietnamu. **text a foto Petr Kolmann, L+K**

Externí audit systému managementu kvality



Ve dnech 23. a 24. dubna 2014 provedla v ŘLP ČR, s. p., akreditovaná certifikační společnost DNV GL periodický audit systému managementu kvality podle normy ČSN EN ISO 9001:2009, jehož úspěšné absolvování je podmínkou pro udržení vydaného certifikátu.

Podle prováděcího nařízení komise (ES) č. 1035/2011 je výše uvedený certifikát, vydaný řádně akreditovanou organizací dostatečným dokladem

o dodržování požadavků kladených tímto nařízením na systém managementu kvality poskytovatele letových navigačních služeb.

Audit byl v letošním roce, kromě standardních oblastí, jako jsou řízení dokumentace a záznamů, stanovování a vyhodnocování cílů, provádění interního auditu, přezkoumání vedením a kontroly nápravných a preventivních opatření z minulého auditu, zaměřen na oblast řízení změn.

V průběhu auditu nebyly identifikovány žádné neshody (významné či méně významné), jež by vyžadovaly stanovení okamžitých nápravných opatření. Ve zprávě z auditu je uvedeno 11 zjištění, z toho 6 „příležitostí ke zlepšení“ (doporučení vyplývající z nejlepší praxe). V 5 případech bylo uvedeno „pozorování“ (upozornění na zlepšení procesu, jehož neodstranění může v budoucnu vést k neshodě). Většina zjištění identifikovaných v průběhu auditu se týkala oblasti vedení záznamů o prováděných činnostech.

Výsledky auditu jsou výrazně pozitivní a potvrzují jak vysokou úroveň poskytovaných služeb, tak i vyspělost systému managementu kvality zavedeného v našem podniku. Výsledek provedeného auditu je zároveň příslibem ke zdárnému průběhu recertifikace, jež nás čeká v prvním čtvrtletí roku 2015.

Závěrem bych rád využil této příležitosti a ještě jednou poděkoval všem, kteří se na auditu podíleli, za jejich aktivní přístup a příspěvek k bezproblémovému průběhu auditu. **text Luděk Vyhliďal, ÚPB/OBK, grafika: DNV GL**

Okřídlený lev vzdává poctu československým letcům



V úterý 17. června byl na pražském Klárově odhalen pomník československým válečným letcům z druhé světové války. Sochu darovala jako poděkování za hrdinství pilotů britská komunita žijící v České republice. Dvoumetrový okřídlený lev je umístěn na betonovém podstavci pokrytém českou žulou, kruhový podstavec při pohledu shora vypadá jako znak českého vojenského letectva. Oplátování a nýtování na jeho boku má napodobovat plášť letadla. Památník za účasti několika veteránů odhalil Nicholas Soames, vnuk válečného britského premiéra Winstona Churchilla, velkého obdivovatele umění a odvahy československých letců, kteří se velmi zasloužili o úspěch spojeneckých vojsk, především v bitvě o Británii. Celkově v době druhé světové války působilo v britském vojenském letectvu přibližně 2500 československých pilotů, přičemž 493 z nich v bojích zahynulo.

Opoledne z kbelského letiště vzlétla na počest našim válečným stíhačům skupina sportovních letounů – Zlinů Z-526, Z-326 a také dvoumotorové Aero-145. Šlo o letouny z Historické letky republiky Československé. Krátce po půl sedmé večer se pak nad Klárovem objevil Spitfire Mk.XVIe. Jeho pilot a současně i majitel Stephen Roger Stead provedl v menší výšce opakovaný průlet a vzhledem k tomu, že tím téměř zastavil v místě konání dopravu, nemohl o důležitosti takového okamžiku nikdo pochybovat.

text a foto nwt

Jednání Rady FAB CE v IATCC Jeneč



Dne 4. 6. 2014 se v našem středisku v Jenči sešla Rada FAB CE, která má podle mezistátní smlouvy o FAB nejvyšší rozhodovací pravomoc v tomto uskupení. Česká republika v roce 2014 předsedá a její letošní v pořadí druhé jednání zahrnovalo témata, která jsou pro ŘLP ČR, s. p., velmi významná. Tím nejdůležitějším byl výkonnostní plán FAB na tzv. druhé referenční období let 2015–2019. Obsahuje parametry, kterých Česká republika a potažmo ŘLP ČR, s. p., musí v každém z uvedených let dosáhnout. Týkají se kapacity, provozní bezpečnosti, životního prostředí a neposlední řadě i cen. Rada FAB CE dala plánu zelenou, podle jejího názoru splňuje veškeré parametry požadované Evropskou komisí. Věříme, že tento názor bude komise sdílet. Za šest států FAB předkládá plán komisi pan Franz Nirschl z rakouského ministerstva dopravy (na snímku vlevo s předsedou Rady FAB CE Zdeňkem Jelínkem). Na výkonnostní

plán navazuje strategie FAB, která byla vypracována v loňském roce a dokončena současně s výkonnostním plánem.

Jednání Rady FAB CE navštívil v odpoledních hodinách i ředitel Evropské agentury pro bezpečnost řízení letového provozu pan Frank Brenner. Jeho vystoupení zahrnovalo dvě zásadní témata, která agentura v současné době řeší. První z nich jsou tzv. centralizované služby, které jsou v posledních měsících agenturou velmi často prezentovány a předkládány k diskuzím. Druhým tématem byla vize a strategie EUROCONTROL. Jedná se o klíčový dokument, jehož cílem je definovat budoucí úlohu této mezinárodní organizace ve struktuře evropských institucí.

text L. Hlinovský, ŘÚSMP, foto nwt

Ministr dopravy diskutoval se zástupci významných českých podniků



V pondělí 26. května se uskutečnilo další tradiční setkání vrcholných představitelů podnikatelské veřejnosti s významnými osobnostmi České republiky, které tentokrát hostily prostory konferenčního sálu TOP hotelu Praha. Diskuzní večer uspořádaného panevropskou společností Comenius se jako tradiční hlavní partneri zúčastnili i generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a generální ředitel Českých drah, a. s., Daniel Kurucz. Hlavním hostem večera byl ministr dopravy ČR Antonín Prachař, který hovořil o chystaných změnách a opatřeních v rámci české dopravy a představil směr, kterým by rád svůj rezort do budoucna vedl, a to zejména v oblastech silniční a železniční dopravy. Kulatý stůl znovu významně přispěl k debatě odborníků o potřebných změnách pro zajištění celkového rozvoje dopravní infrastruktury v naší zemi.

red, foto Comenius

Odešel René Bulin – klíčová osobnost pro vznik organizace EUROCONTROL

René Bulin byl první a nejdéle sloužící generální ředitel EUROCONTROL, který stál u zrodu této organizace v roce 1963 a vedl ji až do roku 1978. Ke konci padesátých let předsedal *Technical Working Group*, jejímiž členy byli civilní a vojenští představitelé sedmi států, jakož i odborníci z SHAPE, ICAO, IATA a FAA. Aktivitu této skupiny vedl v roce 1960 k návrhu na vytvoření Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu a následnému přijetí Mezinárodní úmluvy o spolupráci, což je dodnes považováno za jeden z nejdůležitějších kroků.

Během jeho působení ve funkci generálního ředitele vznikly klíčové sekce organizace jako Experimentální středisko (EHS, 1967), IANS Training Institute (IANS, 1969), Ústřední kancelář pro vybírání poplatků za traťové služby (CRCO, 1971) a Mezinárodní středisko řízení horního letového provozu v Maastrichtu (MUAC, 1972). Vhodným propojením technických znalostí s vizí plně integrovaných služeb evropského řízení letového provozu dokázal vybudovat přední organizaci založenou na mezinárodní spolupráci s cílem zajistit maximální bezpečnost v oblasti letových navigačních služeb.

Reného Bulina lákal obor letectví již v mládí. Studoval nejprve na *École Polytechnique* v Paříži a poté nastoupil na Vysokou školu letectví a kosmonautiky. Svou kariéru zpočátku zaměřil na testování proudových motorů ve Velké Británii a v roce 1958 byl jmenován ředitelem pro letovou navigaci v *Centre d'Expérimentations de la Navigation Aérienne*. O rok později se významně podílel na vytvoření Agentury pro bezpečnost leteckého provozu v Africe a na Madagaskaru (ASECNA) na podporu frankofonních afrických států. Od roku 1960 připravoval koncepci Mezinárodní úmluvy o spolupráci v oblasti bezpečnosti letecké navigace, uvedl do provozu radarové pokrytí Francie a vybavení letišť ILS přistávacími systémy, díky čemuž mohl francouzský průmysl začít vyvážet zařízení do zahraničí. Mezi léty 1955–1959 působil jako profesor na Univerzitě civilního letectví v Toulouse. Za druhé světové války patřil k francouzskému hnutí odporu a měl nalétáno více než 1600 hodin jako pilot u letectva. Mezi jeho mnohá ocenění a vyznamenání patří Řád čestné legie, byl také nositelem francouzské Letecké medaile. Zemřel 4. června 2014.

text nwt, kresba J. Noetinger



Inspirovat

„Vedeme jednání s několika čínskými leteckými společnostmi, které projeví o zajištění leteckého spojení zájem. Věřím, že pokud se tato jednání vyvinou příznivě, budeme moci už v květnu příštího roku přivítat v Praze první přímou linku z Číny.“

Jiří Vyskoč, obchodní ředitel Letiště Praha, doufá, že cíl spojit Prahu s Pekingem a Šanghají je nyní reálný. Absence přímé linky je totiž významnou překážkou nejen pro podnikatele, ale i pro rozvoj cestovního ruchu.

„Tím nejdůležitějším přínosem je, že sem do budoucna bude možné přivést letadla i za zhoršených meteorologických podmínek. Osvědčení dnes řadí letiště mezi ta, která z evropského pohledu poskytují služby sice na nižší úrovni než ta, kde je řízený letový provoz, ale otvírá cestu k tomu, aby i tady v blízké budoucnosti mohla přistávat letadla podle přístrojů za zhoršené dohlednosti.“

Vítězslav Hezky, ředitel sekce letových standardů ÚCL ČR, vysvětluje, proč je získání osvědčení k poskytování navigačních služeb pro jihočeské letiště v Plané tak zásadní.

„Schopnost létat ztratíš ve chvíli, kdy začneš pochybovat o tom, jestli to dokážeš.“

James Matthew Barrie (1860–1937), skotský spisovatel

„Problém je v tom, že helikoptéra není letadlo. Letadlo už ze své přirozenosti chce letět, a pokud se mu do cesty nepostaví příliš nečekané okolnosti nebo výrazně neschopný pilot, tak prostě poletí. Helikoptéra letět nechce. Ve vzduchu ji drží výsledek sil a ovládacích prvků, které působí proti sobě navzájem, a pokud se tahle jemná rovnováha poruší, helikoptéra přestane letět, okamžitě a s katastrofickými následky. Nic takového jako plachtící helikoptéra totiž neexistuje.“

Harry Truman Reasoner (1923–1991), americký novinář

Připravila nwt

Ve věku 77 let se s námi navždy rozloučila naše bývalá kolegyně paní **Dagmar Surůvková**. Do oddělení ARO na LKMT nastoupila 1. dubna roku 1961, kde svěřila s velkým nadšením vykonávala svou profesi celých pětadvacet let. Patřila do generace těch zaměstnanců, kteří stáli u zrodu Mošnovského letiště a stali se tak jeho neoddelitelnou součástí.

Paní Dagmar Surůvková nás navždy opustila 18. května 2014. **red**

Známe výsledky fotosoutěže „3L“ 2014

„Kompozice, to je takovej vořech. Kdybyste přečetli všechny knížky, které o tom jsou, tak se jich, když se tak trochu koukáte, nemůžete moc držet. To je jenom předpis. Vy musíte vyčíst tu svoji kompozici! Postupně. Ono to nejde najednou. Ovšem ty základní prvky, ty tam vždycky trochu musí být! Určitě jo.“

Ačkoliv autor citátu Josef Sudek, známý český fotograf v období mezi dvěma světovými válkami, považuje kompozici snímku za náročný úkol, zaměstnanci našeho podniku se tohoto hodnotícího kritéria našťastí nezalekli. Proto již třináctý ročník amatérské fotografické soutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., patřil alespoň co do počtu zaslaných příspěvků k těm úspěšnějším. V době uzávěrky jsme jich registrovali celkem 202 a potěšilo nás, že jednoznačně přibýlo leteckých snímků. V kategorii „3L“, tedy z oboru lidé, letadla, létání jsme napočítali 62 výtvořů, do kategorie ŘLP, která obsahuje nejužší a tím pádem i nejobtížnější tematické zaměření, jsme zařadili 14 snímků a nejvíce se jich tradičně sešlo v kategorii volné téma – 126 letních i zimních krajinek všeho druhu, portrétů, momentek z dalekých cest a početné zastoupení měla i říše zvířat.

Odborná porota složená z profesionálních fotografů a zástupců ÚSMP/VV se letos sešla ve středu 25. června a velmi důkladně a poctivě zkoumala všechny došlé fotografie třidvaceti autorů z řad zaměstnanců, aby nakonec rozhodla takto:

1. cenu v kategorii „3L“ získal JAN MIKYNA, DPRO, za snímek s názvem První dotek.

Zvláštní cenu poroty obdržel taktéž JAN MIKYNA, DPRO, za fotografii No. 6.

1. cena za ŘLP a volné téma připadla TOMÁŠI TRŽICKÉMU, ÚSMP, za snímek Rozkvetlý Petřín.

2. cena za všechna tři témata patří VLASTIMILU VOLENOVI, DPRO, za sérii fotografií nazvanou Hexalogie QL bloudům.

3. cena za všechna tři témata byla udělena IVANU HOLOBRADÉMU, DPRO za snímek s názvem Ranní rosa.

Ocenění zaměstnanci obdrží při slavnostní vernisáži podzimní výstavy poukázky na odběr fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun.

Porota dále vybrala dalších devatenáct tematických snímků, které budou spolu s těmi vítěznými ke zhlédnutí na putovní výstavě čtyřadvaceti nejlepších v Jenči a poté v Brně a Karlových Varech. Ostatní soutěžní fotografie vystavíme na panelech v 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC.

Děkujeme všem autorům, že svými výtvoři podporují rozvoj krásy fotografie v našem podniku a zároveň připomínáme, že ze všech došlých snímků vybíráme po následujících deset vydání zpravodaje ty, které prestižně umístíme na titulní stranu.

red



Jarní pohár

Jubilejní 10. ročník plachtařských závodů se již tradičně uskutečnil na letišti v Šumperku od 1. 5. 2014 do 10. 5. 2014. Nominace na soutěž byla volná, takže se mohl zúčastnit každý, kdo splnil podmínku minimálního náletu 50 hodin jako velitel kluzáku. Celkem se Jarního poháru Jeseníků 2014 zúčastnilo 40 jak jednosedadlových, tak i dvousedadlových posádek z celé České republiky a Slovenska.

Soutěž se uskutečnila ve dvou třídách, klubové s handicapem a kombinované s handicapem. Třídy se liší výkonnostními a technickými parametry kluzáku. Zjednodušeně řečeno větroně v klubové třídě mají maximální rozpětí křídel 15 m bez vodní přítěže a jsou většínou starší konstrukce. Patří sem mimo jiné VSO-10, ASW 15B, DG-100, Jantar Std. 2, Std. Cirrus, LS-1f nebo LS-3a. Větroně v kombinované třídě jsou novějšího, modernějšího provedení, bez technických omezení. Např. Nimbus 3 Honzy Šimona s rozpětím 24,5 m a nádržemi na 290 litrů vody se může směle poměřovat i s ATR-42. Dalšími kluzáky zařazenými do kombi třídy jsou také ASW-27B, Ventus c, Ventus 2cxm, Nimbus 2, DG-1000S a LS-8b.

Letový den začíná kolem 8. hodiny. Závodníci si vzájemně pomáhají složit letadla a připravit je k letu. Poté následuje společný briefing s meteorologickou předpovědí a vyhlášením tratí. Kolem poledne jsou během jedné hodiny všechna letadla vytahána do vzduchu (cca 80 pohybů za hodinu). To je mimochodem dvakrát větší frekvence než na Ruzyni. Dále už vše záleží jen na jednotlivých závodnících. Ti se snaží nalézt nejlepší stopu pro svůj let a také nalézt stoupavé proudy teplého vzduchu, tzv. termiku, kterou nutně potřebují pro získání výšky potřebné pro splnění soutěžní úlohy. Záleží, jak se poperou s přírodními silami a jak umí rychle a adekvátně reagovat na případné změny. Vítězi vždy ten pilot, který uletí předem naplánovanou trať co nejrychleji. Letový den ve většině případů končí kolem 19. hodiny přistáním, umytím a rozložením letadel zpět do transportních vozíků. Pokud se závodníkovi nepodaří vrátit zpět na výchozí letiště a přistane tzv. v poli, může se návrat zpět na letiště protáhnout i do pozdních večerních, popřípadě ranních hodin. U větroňů je přistání mimo letiště celkem běžnou záležitostí a nejedná se o nouzovou situaci.

Plachtění je pro diváky celkem nudným sportem, jelikož letadla vidí pouze při startu a přistání. Proto je nutné pro popularizaci tohoto sportu něco udělat. Nejprůběžnější a nejzajímavější vypadá větroň při nízkém rychlém letu a při vypouštění vodní přítěže, jak je patrné například z fotografií, které naleznete na webu <http://photomaker.zonerama.com/Album>. Těto „show“ se nejlépe zhostili právě borci z ŘLP Honza a Patrik, na které vždy čekaly davy senzacetivých diváků a nadšených fotografů.

Počasí nám letos přálo, a tak se oproti loňskému roku podařilo uletět 6 platných disciplín jak v klubové tak i v kombinované třídě a výsledky této soutěže jsou započítány do bodování v Žebříčku pilotů dle SŘ AeCR.

Pozvánka na Strakonice on Air



ŘLP ČR, s. p., se snaží každý rok podporovat různé letecké akce konané po celé České republice, udržovat tak povědomí o činnosti našeho podniku a zároveň zvyšovat zájem o obor létání u široké veřejnosti. Jednou z takových akcí je i příznačně nazvaný **letecký den Strakonice on Air. Zveme tímto všechny příznivce létání, aby si o první poprázdňinové sobotě 6. září s celou rodinou udělali společný výlet** do tohoto jihočeského města a přilehlého letiště, protože pestrá celodenní nabídka, kterou organizátoři nachystali pro třetí ročník, slibuje neobyčejné zážitky. Začínáme o 10. hodině dopolední doprovodným programem, kdy bude dostatek času si prohlédnout všechny krásné stroje na zemi nebo naopak z výšky při využití možnosti vyhlídkových letů. Myslíme také na naše ratolesti, pro které připravíme bohaté vyžití. Den vyvrcholí odpoledními letovými ukázkami od 14:00, v rámci nichž vystoupí řada moderních i historických letounů.

Hlavním lákadlem a příslovečnou třešničkou na dortu je bezesporu vystoupení letošního mistra republiky v akrobacii v kategorii Advanced a účastníka světového šampionátu Red Bull Air Race Petra Kopfsteina, kterého vám zatím můžeme nabídnout jen na snímku.

red, foto Flying revue



r Jeseníků 2014

V klubové třídě zvítězil Radek Hýbl z pořádajícího aeroklubu a v kombinované třídě reprezentant ČR Michal Lešinger z Moravské Třebové. ŘLP mělo ve startovní listině celkem čtyři želízka v ohni. Všichni závodníci podali vysoce kvalitní výkon a v obou třídách se umístili v první desítku.

Za všechny zúčastněné bych rád poděkoval ŘLP za podporu a rozvoj tohoto krásného a nejbezpečnějšího leteckého sportu.

text Marek Blafák,

DPRO/SPLS/SPLSPRAHA/APP-TWR,
foto Petr Pospíšil, Aeroklub Šumperk

výsledkové tabulky s vybranými závodníky z ŘLP

KLUBOVÁ TŘÍDA

pořadí	pilot	klub	kluzák	body
8.	Petr Kolomazník (APP-TWR)	Šumperk	Jantar Std. 2	3133

KOMBINOVANÁ TŘÍDA

pořadí	pilot	klub	kluzák	body
3.	Marek Blafák (APP-TWR)	Šumperk	Ventus c 17,6m	3971
4.	Jan Šimon (APP-TWR)	Kralupy n. Vlt.	Nimbus 3 24,5m	3848
5.	Patrik Čebiš (APP-TWR)	Kralupy n. Vlt.	ASW-27B +W	3743

Cyklotým ŘLP na Knížecím Stolci



Na jedné z vyjížděk Bike teamu byl navržen nápad uspořádat něco většího, několikadenního. Toho se s chutí ujal Míra Vidner z DRSL/SCL/BPS a druhý červený víkend se tak několik členů vydalo směrem k Lipenské přehradě, do Nové Pece. Na pátek byla naplánovaná projížďka podél Schwarzenberského kanálu, na sobotu návštěva Boletického vojenského prostoru s výšlapem na Knížecí Stolec a v neděli už jen kratší výlet na Plešné jezero. Počasí nám přálo, za celý víkend jsme najeli pohodovým tempem asi 200 kilometrů a při páteční vyjíždce jsme historicky poprvé s Bike teamem ŘLP překročili hranice České republiky a našlapali pár „rakouských“ kilometrů.

Dovolte mi zde ještě jednou za všechny účastníky poděkovat Mírovi za skvělou organizaci. Všichni doufáme, že se v příštím roce povede podobná akce zopakovat a již nyní začínáme vymýšlet, kam na příští cyklovíkend vyrazit.

Jan Mejdr, DPRO/ATMS/LTS/TCOM

18. ročník Mezinárodního sympozia pro letové ověřování

Ve dnech 16.–20. 6. 2014 se v americkém Oklahoma City uskutečnilo již 18. Mezinárodní sympozium pro letové ověřování. Sympozium slouží jako důvěryhodné mezinárodní fórum, jehož účelem je lepší pochopení nových technologií a trendů v oblasti letového ověřování a validace letových postupů. Je rovněž úzce zaměřeno na spolupráci mezi zúčastněnými stranami v tomto odvětví s důrazem na provozní postupy a bezpečnost při provádění letového ověřování, výcvik odborného personálu a použitelnou techniku. Tématem osmnáctého IFIS, jak jeho název „Flight Plan to Innovation“ napovídá, bylo hledání inovativních způsobů k překonání takových výzev, ke kterým patří především vyhledávání vysokofrekvenčního rušení, zajištění integrity dat navigačních databází, rozvoj smysluplných kritérií pro letové ověřování a validaci či zajištění vhodného regulačního dohledu nad nově zaváděnými technologiemi (letové validace ADS-B, SBAS, GBAS či Datalink). Příjemným překvapením pro účastníky konference bylo vylosování tří výherců, kteří dostali příležitost pilotovat legendární americký válečný stíhací letoun P-51D Mustang s dvojitým řízením „Miss America“ (USAF 44-74536). Mezi vybrané šťastlivce patřili piloti z ČR, Norska a Francie.

David Tomajer, DPLR/SLS/OLO



6. ročník tenisového turnaje Open Sky Jeneč



(téměř) všichni účastníci 6. ročníku tenisového turnaje

Pátek 20. června 2014 se v areálu IATCC Jeneč nesl v duchu sportovní atmosféry u zaměstnanců, jejichž koníčkem je tenis. Je velmi pozitivní konstatovat, kolik zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., se aktivně věnuje nějakému sportu – kupříkladu atletice (vytrvalostní běhy RunCzech), cyklistice, golfu, squashi či tenisu, a to v jakémkoli věku. Na již šestý ročník tenisového turnaje *Open Sky Jeneč* se přihlásilo celkem devět hrajících párů, z nichž jeden tvořila mixovaná dvojice s Terezou Bernatovou. Konečně mezi bojovníky zavítala žena, která své kolegy potrápila nejen silovostí tenisových úderů, ale zejména hraní levou rukou. Zkušení hráči – praváci se proto museli mít na pozoru před nepříjemným levým liftovaným forhendem této mladé dámy, která perfektně provedla skvělý prohoz podél lajny. Tenisový zápas hráčů byl na hraně, bojovnost, zarputilost a také emoce, které se projevíly nenadálými výkřiky, kdy se sami hráči zkritizovali nad nepřesností svých úderů či nechtěným posláním míče do sítě či autu. Několikrát létaly vzduchem i samotné tenisové rakety a jen síť zabránila úrazu protihráče. Nasazení všech zúčastněných bylo obrovské, ale stále se neslo v sportovním duchu. Hráči se probojovali do finálových zápasů přes základní skupinu a vítězem 6. tenisového ročníku turnaje se stala dvojice Jan Fait a Martin Hrstka, kteří porazili 7:5 ve finále tým Jiří Sekyra a Karel Pavlíček. Jan Fait předvedl především perfektně liftované úde-ry od základní čáry a silné podání, jeho soupeři zase ukázali mladším kolegům ladnost a bohatou zkušenost svého tenisového umění, kterou získali již v mládí jako dorostenci. Zkrátka zkušenost mladím nenahradíš. Na třetím místě se umístil rovněž skvělý pár Richard Toscani a Jiří Slavík, kteří oslnili jak zkušeností, tak zejména dovedností udržet míč co nejvíce ve hře. Richard Toscani, odchovanec italské tenisové legendy Adriana Panatty, kromě jiného perfektně umísťoval míče a těžil z chyb svých protihráčů. Jeho spoluhráč Jiří Slavík zase odzbrojoval protihráče neskutečným čopovaným bekhendem.

Věřím, že naši věrní tenisté našli nové kolegy pro svá další přátelská utkání a své dovednosti zúročí v sedmém ročníku tenisového turnaje v příštím roce. **Dovolte mi za organizační tým poděkovat vedení našeho ŘLP ČR, s. p., za možnost realizace, podporu turnaje, ale i za celkový pozitivní přístup ke všem sportovním aktivitám našich zaměstnanců v podniku.**

text Petr Knobloch, DRSL, foto nwt



jediná odvážná žena v turnaji – Tereza Bernatová



bekhendová jednoručka (stará škola)



vítězný tým celého turnaje – Jan Fait a Martin Hrstka



elegantní nadhoz při podání