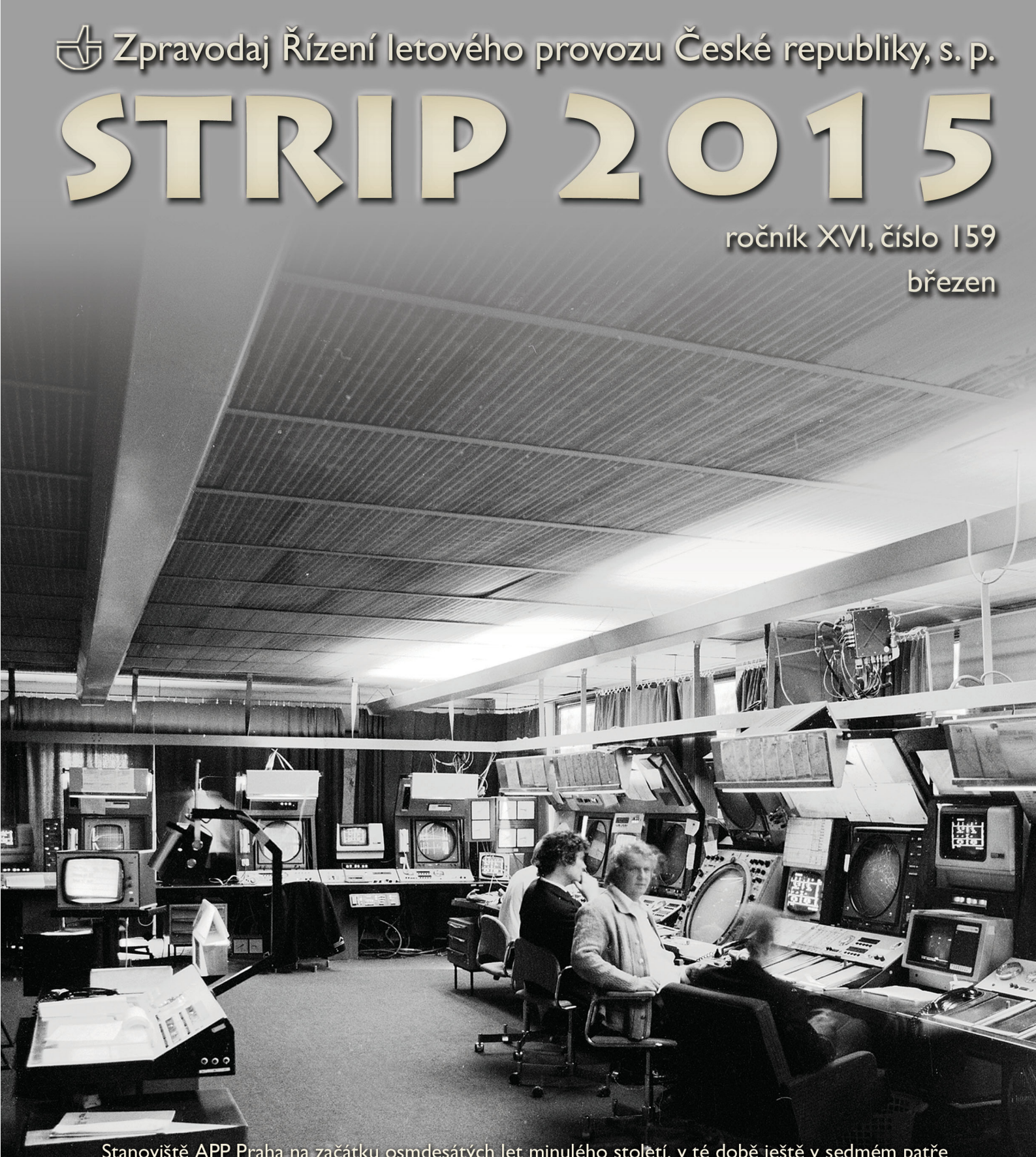
Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 159
březen



Stanoviště APP Praha na začátku osmdesátých let minulého století, v té době ještě v sedmém patře technického bloku (dnes osmé podlaží). Pracoviště uprostřed bylo od roku 1975 vybavené indikátorem sekundárního radaru AN-TPX 42 americké firmy AIL. Po obou stranách jsou dvojice zobrazovacích jednotek primárních radarů RL-41 z výrobního programu TESLA Pardubice, které byly v Praze dva v současném provozu. V pozadí jsou pracoviště se zobrazením přesných přibližovacích radarů (PAR) pro dráhu 31 a 24, které byly definitivně vyřazené z provozu nedlouho po pořízení této fotografie. Počítačové monitory mezi radarovým zobrazením byly součástí automatizovaného systému APROS a později i ARAS. K prezentaci povětrnostních informací se používala průmyslová televize. V této podobě bylo stanoviště APP Praha v provozu až do roku 1993, kdy v srpnu po rekonstrukci technického bloku a přemístění APP do pátého patra (dnes šesté podlaží) byl spuštěn nový systém, EUROCAT 200 od francouzské firmy THOMSON CSF, který byl později rozšířen na EUROCAT 2000.

Galavečer na Žofíně

Dne 5. června 2015 se v Paláci Žofín na Slovanském ostrově uskuteční slavnostní galavečer pro všechny současné i bývalé zaměstnance pořádaný při příležitosti letošních oslav dvacátého výročí vzniku státního podniku Řízení letového provozu České republiky. Předpokládané zahájení je plánováno na 20 hodin. Celým večerem bude provázet oblíbený český moderátor Marek Eben a jako hlavní host se představí orchestr PKF – Prague Philharmonia. Oficiální pozvánky budou rozesílány nejpozději v průběhu měsíce května. ***OVV***

Pracovní výročí

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

Tomáš Tržický, Ing., metodický pracovník, ÚSMP/MK **15 let**

Helena Vokněrová, Bc., účetní II, DPERFIN/SFIN/UC **15 let**

Zuzana Škývarová, Ing., supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS/ASP **25 let**

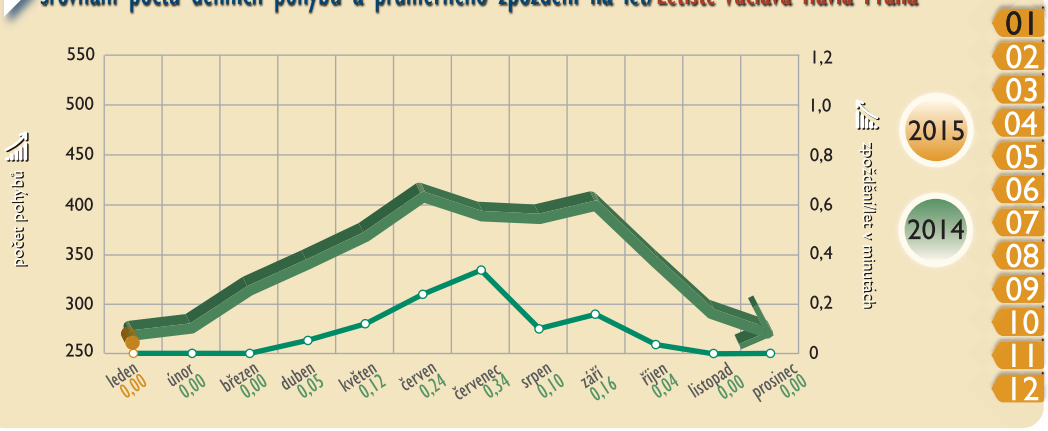
Ladislav Císař, supervizor na TS II, DPRO/ATMS/NAVCOM **40 let**

Redakce srdečně blahopřeje!

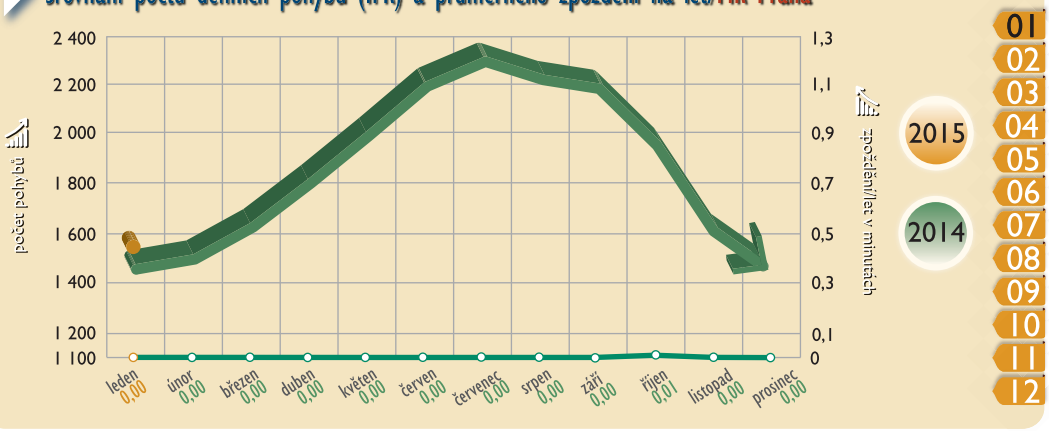
Statistiky provozu — leden 2014/2015

Metodika a zdroj dat pro statistiku zveřejňovanou v podnikovém časopise zůstávají dlouhodobě neměnné. Čísla jsou přebírána ze statistiky vedené DPLR, u všech letišť se jedná o celkový počet pohybů na RWY a to jak IFR, tak VFR a to včetně případné tak zvané *místní letové činnosti,* což jsou vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY; zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení. Je pravda, že charakter provozu na letišti Praha a regionálních letištích v Brně, Ostravě a Karlových Varech je značně odlišný a srovnávání provozu pouze na základě jednoho jediného čísla nemusí být zcela vypovídající. Počínaje tímto vydáním zpravodaje proto budeme v tabulce rekapitulující počty pohybů na letištích (tabulka vpravo) uvádět pro všechna tři regionální letiště kromě celkového součtu také zvlášť počet IFR a VFR pohybů a dále podíl místní letové činnosti bez rozlišení IFR/VFR (MLČ) na celkovém počtu pohybů. Pro Letiště Václava Havla Praha ponecháváme jednu celkovou hodnotu (součet IFR a VFR letů), protože VFR lety mají na celkovém objemu provozu na LKPR jen minimální podíl a pro účely statistického srovnání tvoří zanedbatelnou hodnotu. Místní letová činnost se na LKPR prakticky nevyskytuje. ***red***

Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění na let/Letiště Václava Havla Praha



Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění na let/FIR Praha



Počet pohybů na letištích ČR LEDEN 2014/2015

LEDEN

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015	14/15	2014	2015	2014	2015
8 306	8 096	-2,6	332 (3. I.)	344 (2. I.)	30 (6. I.)	35 (2. I.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015	14/15	2014	2015	2014	2015	2014	2015
45 433	47 967	5,6	1 634 (24. I.)	1 722 (2. I.)	137 (24. I.)	148 (2. I.)	0,00	0,00

Je třeba stoprocentně vycházet vstříc našim zákazníkům

V březnovém vydání zpravodaje pokračujeme rozhovorem s generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Janem Klasem. Dnes se zaměřujeme na prezentaci našeho podniku v zahraničí, úvahy nad tím, na jaký vývoj se můžeme připravit v blízké budoucnosti a v druhé části pak hovoříme o změně přístupu každého z nás, zaměstnanců, tak, abychom svá povolání mohli vykonávat ještě efektivněji.

Pane generální řediteli, na konci minulého rozhovoru jste zmiňoval, že vždy vítáte různé podněty od našich zaměstnanců a stojíte o ně. Myslím, že při této příležitosti můžeme připomenout, že u vás má tedy každý zaměstnanec dveře otevřené.

Ano, to samozřejmě platí. Já se obecně snažím neustále komunikovat se všemi zaměstnanci napříč celým podnikem. Navíc zde pracuje řada kolegů, kteří jsou zároveň i mými dlouholetými přáteli ještě z dob, kdy jsem v Řízení letového provozu zastával zcela jinou pozici. S nimi probírám spoustu témat, a to nejen při pracovních příležitostech, ale i při různých volnočasových aktivitách, ať už společenských nebo sportovních. Jejich reakce pro mě znamenají nesmírně užitečnou zpětnou vazbu.

Na druhou stranu je zásadní, aby komunikace fungovala na všech úrovních v podniku, tedy aby se nejprve vyčerpaly možnosti v rámci daného organizačního útvaru. V případě, že by pak z této komunikace existovala oprávněná obava, pak je určitě jednou z možností obrátit se s takovým podnětem přímo na mě.

České prostředí ted na chvíli opustíme – zajímá mě, jakým způsobem se v posledních letech prezentoval náš podnik v zahraničí? Naši řídící jsou považováni za velké profesionály a služby, které poskytujeme, jsou na špičkové úrovni. Je to znát i na mezinárodní půdě?

Prestiž a značka ANS CR má v zahraničí velmi dobrý zvuk a tradici a je určitě synonymem pro kvalitu; letos bude koneckonců příležitost si to ověřit na připravovaných akcích při příležitosti oslav dvaceti let od vzniku státního podniku. Znamená to pro nás výhodu v některých konkrétních projektech, kdy se rozhoduje například na úrovni evropského CANSO. Když v rámci společných diskuzí zazní můj hlas jako představitele českého ŘLP, má určitou váhu. Možná ne takovou jako například hlasy největších pěti poskytovatelů, ale troufám si říct, že je hned za nimi. Součástí prezentace ŘLP jako kvalitního partnera pro spolupráci jsou i naše zcela hmatatelné a měřitelné obchodní aktivity, protože pokud chceme dnes v tomto velmi konkurenčním prostředí uspět na poli výcviku a doplňkových služeb, musíme stavět především na této kvalitě, kterou můžeme nabízet a také na pevné tradici a celé řadě úspěchů, kterými se můžeme pochlubit. Všechna tato kritéria jsou naší výkladní skříní, a vzhledem k tomu, že často získáváme zakázky právě na úkor těch nejlepších poskytovatelů služeb v Evropě, o něčem to jistě vypovídá. Tím nejnovějším kritériem pro kvalitativní hodnocení je pak měření výkonnosti, a pokud se podíváme na srovnání toho, jak se kterému evropskému ŘLP daří v jaké oblasti, vycházíme z toho rozhodně se ctí.

Řízení letového provozu jako obor se za těch dvacet let příliš nezměnilo, v porovnání s tím, čím například prošli letečtí dopravci; příliš se nezměnily ani věci, které souvisejí s provozem letišť. Předpokládám, že v budoucích deseti letech se vývoj na straně letišť i poskytovatelů LPS projeví dynamičtěji, i proto, že bude navazovat na zásadní liberalizaci v oblasti letecké dopravy a na větší konkurenci v tomto odvětví. Tempo nebude zdaleka tak rychlé, jak bychom mohli předpokládat, protože v řadě případů je tento postup propojen s pojmy, jako je suverenita jednotlivých států, a také nesmíme zapomenout na to, že poskytování letových provozních služeb má svou statickou část – jednoduše řečeno letiště nepřemístíte a služby řízení letového provozu se jen těžko dají odtrhnout od vzdušného prostoru, do kterého jsou umístěny. Tyto koncepty se ale budou dále vyvíjet a i v těchto dílčích odvětvích se objeví konkurence.

Vidíme to například v diskuzi ohledně Single European Sky, ve které dochází k protínání hned několika zájmů: leteckých dopravců požadujících co nejkvalitnější službu za co nejnižší náklady, politických subjektů – řada států si chce uchovat značnou míru národních zdrojů při poskytování LPS – a dále sociálních partnerů i dalších zájmových skupin prosazujících ve společném dialogu své cíle. Evropská komise nemá tak silný politický mandát, aby mohla jednoznačně diktovat v takovéto situaci všem těmto skupinám. Snaží se ale o to, aby se koncept SES do budoucna rozšířil, a liberalizace je zcela jistě jeden ze směrů, kam se vývoj bude ubírat. Já osobně se snažím ve všech diskuzích zdůrazňovat, že liberalizace by neměla proběhnout pouze administrativním způsobem, což je podle mého samo o sobě protimluv. Například povinné odtržení CNS od ATM je opravdu více administrativním krokem nežli krokem k silnějšímu tržnímu prostředí, na druhou stranu já osobně věřím tomu, že je potřeba, aby zmizely národní hranice a do určité míry vpustit konkurenci do oblasti letových provozních služeb.

S tím bezprostředně souvisí i to, co náš podnik čeká v blízké budoucnosti…

ŘLP ČR, s. p., čeká především to, že musíme a chceme být připraveni na všechny možné scénáře vývoje v rámci Evropy. Musíme se ale připravovat i na ten nejpravděpodobnější, což bude postupné uvolňování tržních mechanismů. Budou probíhat dva procesy souběžně – jedním je konsolidace, což znamená, že budou vznikat větší celky na straně nabídky i poptávky. Větší poskytovatelé LPS se budou snažit dominovat a ti menší zase seskupovat a vytvářet větší entity. Vedle toho se však musí zajistit i efektivita služeb jako takových. Myslím, že vysoká efektivita českého ŘLP nám zaručuje, že můžeme být konkurenceschopní, ale abychom si takovou konkurenceschopnost mohli udržet, budeme se potřebovat stát součástí nějakého většího celku.

Uvidíme, co budoucnost přinese, jestli třeba FAB CE je tou správnou obchodní platformou nebo to pro nás budou někteří další partneři, se kterými můžeme vytvářet tyto koalice. Náš bezprostřední úkol je však snaha o zvyšování efektivity a kvality našich služeb a za všech okolností být zákaznicky orientováni.

Musíme být i trochu sebekritičtí. Je něco, co bychom mohli společně změnit, abychom mohli rozvoj podniku ještě lépe podpořit? Je něco, co byste vy osobně rád zlepšil?

Taková otázka je trochu záludná, protože odpovědí si zároveň tak trochu budu sypat popel na hlavu. Já jsem generální ředitel, a pokud je něco, co bychom měli změnit, tak prvotní podnět by měl jít ode mě. Nad čím bychom se všichni mohli a měli zamyslet je existence velkých rozdílů v rámci podniku – ve všech zaměstnaneckých kategoriích, útvarech i divizích je velký rozdíl mezi nejvýkonnějším a tím nejméně výkonným článkem. Souvisí to s přístupem a není to něco, co by bylo úplně netypické pro organizace našeho typu. V nich, přestože jsou dlouhodobě stabilní a nabízí velmi dobré pracovní podmínky pro zaměstnance, se poměrně často taková nerovnováha najde. Jednou z mých osobních priorit, na kterou se chci zaměřit v nadcházejícím období, je právě snaha o postupné zmenšování těchto rozdílů. Znamená to součinnost nejen všech manažerů a vedoucích pracovníků, ale i zaměstnanců samotných. Nikdo by se neměl smířit s tím, že svou práci třeba nestíhá a zároveň vidí rezervy, ať už způsobené špatnou organizací nebo nižší produktivitou. Tyto konflikty sice primárně řeší samotní manažeři, ale myslím si, že i osobní iniciativa každého z nás hraje velmi důležitou roli.

Výkon našeho povolání má pro každého z nás své pozitivní i negativní důsledky. My bychom se měli snažit, aby převážily ty pozitivní. Negativní se přirozeně neodbourají ze dne na den, protože spousta aspektů je vázána přímo na konkrétní prostředí, ve kterém pracujeme, a některé tyto aspekty, ač v obecné míře považovány za negativní, mohou být i prospěšné. V první části našeho rozhovoru jsem například zmiňoval, že náš podnik je do jisté míry konzervativní, a to rozhodně nelze označit jen za negativní. Určitá míra opatrnosti ve službách, které jsou stále safety critical, je důležitá a osobně mám radost, když diskuze probíhá konstruktivně a pozitivně a když jsou na jedné straně někteří ředitelé spíše opatrnější ve vztahu k novým věcem a změnám a druhé straně jim oponují zase ti progresivnější. Z toho většinou vzejde ideální kompromis. Svou roli v těchto diskuzích chápu jako snahu o nalezení rovnováhy mezi těmito dvěma přístupy s cílem, aby bezpečnost pro nás zůstala vždy na prvním místě a abychom mohli zajistit, že ji nikdy nic nemůže ohrozit.

Druhou věcí, kterou bych rád zdůraznil a která platí v letectví i v dalších progresivních oborech, je zásada celoživotního vzdělávání. Možnosti, které se díky internetu a různým informačním zdrojům obecně nabízejí, stejně tak jako možnosti, které nám konkrétně dává i tento podnik, jsou velmi široké. Každý má díky internetu přímo od svého pracovního stolu okamžitě přístup ke všemu nejnovějšímu, co se v oblasti letectví právě děje. A prosazování proaktivního přístupu k osobnímu vzdělávání a sledování nejnovějších trendů v našem oboru je velmi důležitou součástí fungování podniku.

Na závěr se vás, pane generální řediteli, musím zeptat, zda byste se s námi podělil o nějakou veselou příhodu třeba ze samotných začátků vašeho působení u ŘLP?

Jednu takovou vzpomínku bych měl. Dnes to opravdu může být zábavné, ale tenkrát mi rozhodně do smíchu nebylo. Datuje se do okamžiku, kdy jsem ještě ani nebyl řídícím letového provozu a v rámci svého prvního zácviku jsem zažil svůj „nekritičtější“ okamžik v dosavadní kariéře, kdy jsem vůbec pochyboval o tom, jestli můžu dělat tuhle práci. Tenkrát jsem pracoval na tzv. opravě dat, kterou dělaly asistentky na oblasti, a využívali jsme ještě jeden z nejstarších systémů zpracování dat letového plánu. Ten pro mě, který má rád ve věcech řád, fungoval poněkud záhadně, když na mě pokaždé vyskočila nějaká trať, kterou jsem neuměl v tu chvíli zpracovat. Zmíněné asistentky ovšem měly přesně naučený postup, jaký bod se tady musí doplnit a jaký zase tady vymazat. Pro mě to nemělo vůbec žádnou logiku a absolutně to nezapadalo do celkového kontextu toho, co jsem teoreticky znal. A asistentky mi vždycky jenom řekly: „Tohle umaž, tohle tam doplň,“ a já jsem vůbec nechápal, jak se to vůbec někdo může takto automaticky naučit a všechno si pamatovat. Připadal jsem si úplně beznadějně, a ať jsem to přebíral ze všech možných stran, říkal jsem si, že tuhle práci já prostě nikdy dělat nemůžu. I tady platí, že každý začátek je těžký, ale stojí za to bojovat.

text nwt

Výměna identifikačních karet v roce 2015

Vzhledem ke končící platnosti identifikačních karet ŘLP ČR, s. p., a Letiště Praha, a. s., k 31. 12. 2015 byla zahájena jejich plošná výměna. Nové identifikační karty jsou zaměstnancům přidělovány dle místa jejich výkonu práce následovně. **Identifikační karta vzor ŘLP** (viz obrázek) je určena pro zaměstnance ŘLP a případně zaměstnance spolupracujících organizací, kteří z důvodu výkonu práce vstupují do objektů a areálů ŘLP. **V zájmu urychlení a zjednodušení procesu výměny pro zaměstnance bylo v administrativní budově IATCC zřízeno fotopracoviště, kde se pořizují fotografie a předávají vyplněné žádosti.**

Nové identifikační karty se předávají na sekretariátu příslušného ZOU nebo OU, který zaměstnance vyzve k převzetí. Upozorňujeme, že podmínkou, aby mohla být žadateli vydána nová identifikační karta, je platné bezpečnostní školení ŘLP.

Identifikační karta vzor Letiště Praha je určena pro zaměstnance ŘLP, kteří z důvodu výkonu práce vstupují do objektů a areálů ŘLP a taktéž do neveřejného prostoru letiště Praha. Veškeré úkony spojené s výměnou identifikačních karet Letiště Praha, a. s., jako je pořízení fotografie, potištění nové karty, odevzdání starých karet (ŘLP a Letiště Praha) a kontrola požadovaných dokladů a totožnosti probíhá výhradně na pracovišti pro vydávání karet na letišti Praha Ruzyně ve 2. NP ve spojovací části mezi Terminálem Sever 1 a 2 (nad prodejnou McDonald). Upozorňujeme, že podmínkou, aby mohla být žadateli vydána nová identifikační karta Letiště Praha, a. s., je platné bezpečnostní školení ŘLP, nová nepotištěná karta, kterou zaměstnanec obdržel na sekretariátu příslušného ZOU nebo OU, a v případě požadavku pro vstup do SRA zóny doklad o spolehlivosti vydaný ÚCL.

V průběhu roku 2015 budou pro vstup do areálů a objektů ŘLP a do neveřejného prostoru letiště Praha dočasně platné oba vzory identifikační karty.

Podrobné informace jak postupovat včetně pokynů ke správnému vyplnění žádosti naleznete na podnikovém intranetu, v sekci *Novinky*. Formulář žádosti o vydání identifikační karty je k dispozici na sekretariátech útvarů a dále na podnikovém intranetu v sekci *Formuláře a žádanky* v kategorii *Vstup do objektů*. ***DRSL/SCL/BPS***

Objektiv

Tradičním půlhodinovým vystoupením mažoretek z kolínské taneční skupiny Srdíčko byl v sobotu 14. února krátce po půl osmé večer v prostorách pražské Lucerny zahájen již čtyřiadvacátý ročník Leteckého plesu. Hlavním partnerem bylo opět Řízení letového provozu České republiky.

Všechny přítomné nejprve přivítal moderátor Alexander Hemala spolu s velitelem vzdušných sil AČR brig. gen. Ing. Liborem Štefánikem (na snímku vlevo), předsedou SL ČR genmjr. v. v. Ing. Jiřím Kubalou a předsedou Sdružení československých zahraničních letců RAF brig. gen. Emilem Bočkem (na snímku vpravo). Po předtančení TŠ Astra, které se neslo v duchu vídeňského valčíku, si kvalitu tanečního parketu mohli vyzkoušet sami návštěvníci plesu. Na losování cen krátce po jedenácté hodině se všichni přítomní těšili a opět bylo o co stát. Letenka pro let horkovzdušným balonem nebo šestidenní zájezd do Anglie s návštěvou leteckého dne byly jen některé z výčtu velkého množství cen. Největší zaplnění parketu způsobila zpěvačka Petra Janů, jejíž výrazný hlas strhl přítomné taneční páry k nevídaným kreacím v rytmu rokenrolu. Na jejich tvářích bylo vidět, že letošní letecký ples se opět velmi vydařil. ***text nwt, foto Martin Mareček***

Simulační cvičení na integraci RPAS s účastí ŘLP ČR

Pozorný čtenář podnikového zpravodaje Strip si jistě bude pamatovat zmínku o **projektu INSuRE** z prosince 2013. Projekt, pod kterým se skrývá titulek „RPAS integration into non-segregated ATM“, **je zaměřen na praktickou integraci „bezpilotního“ systému do řízeného vzdušného prostoru**. Zkratka RPAS, neboli „Remotely Piloted Air System“ zde označuje na dálku řízený letadlový systém bez pilota na palubě. Projekt INSuRE je součástí jednoho z celkem devíti evropských demonstračních projektů spolufinancovaných ze zdrojů Společného podniku SESAR (Single European Sky ATM Research).

V posledních měsících se projekt INSuRE přibližuje do své závěrečné fáze, kterou mají být série demonstračních letů. Této fázi však předcházela fáze simulační, jež byla završena realizací několika plánovaných simulačních cvičení. Všechna tato cvičení se odehrála ve dnech 12.–16. ledna 2015 v italské Pise v prostorách společnosti IDS.

Hlavním cílem simulací bylo zhodnotit vliv začlenění RPAS do prostředí ATM, ve kterém jsou poskytovány letové navigační služby. V případě projektu INSuRE se jedná o řízený vzdušný prostor v okolí brněnského letiště (LKTB). Během simulací byla provedena řada cvičení zaměřených na různé provozní scénáře (např. ověření „Detect & Avoid“). Výsledky všech simulačních cvičení byly ve většině případů pozitivně hodnoceny, a to jak ze strany operátorů RPAS, tak z pohledu řídících letového provozu.

Na samotných simulacích se aktivně podílel vysoce kvalifikovaný tým lidí, který se skládal nejenom ze zaměstnanců partnerských firem IDS a Sistemi Dinamici (především operátoři RPAS, pseudopiloti a technická obsluha), ale také z řad zástupců ŘLP ČR. V našem případě se jednalo především o řídící letového provozu z Oddělení LPS Brno. Vzhledem k jejich výborně odvedené práci bych touto cestou chtěl poděkovat pánům Stanislavovi Laurenčíkovi a Filipovi Lančaričovi (na snímku).

Doufejme, že tyto úspěšné simulace přispějí i k naplnění hlavního cíle projektu INSuRE, tedy k realizaci samotných demonstračních letů. Ty však podléhají získání povolení ÚCL, které nebude jednoduché obhájit, neboť projekt INSuRE představuje jeden z pilotních projektů na integraci RPAS nejen v České republice, ale i v celé Evropě. ***text a foto Lukáš Řezníček, ÚSMP/MK, reznicek@ans.cz***

Nový simulátor na výcvik pilotů v CATC

Dceřiná společnost ŘLP ČR, s. p., Czech Aviation Training Centre (CATC) podepsala dne 24. 2. 2015 smlouvu s českým výrobcem letadel Aircraft Industries a s kanadským výrobcem letových simulátorů CAE na dodání moderního simulátoru na výcvik pilotních posádek pro celosvětově používaný český letoun L 410 UVP-E20.

Investiční projekt na výrobu a provozování moderního pohyblivého letového simulátoru FFS (Full Flight Simulator) L 410 s kapacitou 19 cestujících vznikl na základě trvale zvyšující se poptávky provozovatelů i samotného výrobce letadel.

S ohledem na zvyšující se produkci letounu typu L 410 ze strany Aircraft Industries (v současnosti 16 nových letounů za rok – v budoucnosti plánovaná kapacita 25 strojů za rok) a více než 350 letounů, které jsou v současné době na celém světě již provozovány, je proto nový simulátor z hlediska provozní bezpečnosti a kvality výcviku nezbytný. Realizace projektu nového simulátoru se také stane významnou komerční příležitostí pro CATC, které v současné době představuje centralizované výcvikové řešení pro licencovaný letecký personál pro domácí i zahraniční klientelu.

Vlastní výroba simulátoru bude zajištěna kanadskou společností CAE, která patří mezi jednoho z mála simulátorových výrobců na světě schopných vyrobit letový simulátor L 410. Simulátor bude také certifikován v souladu s mezinárodními předpisy v letecké dopravě na nejvyšší možnou úroveň, tj. kategorie „D“.

Smlouva předpokládá uvedení simulátoru do provozu v polovině roku 2016 a následným zahájením výcviku pilotních posádek. ***z TZ ŘLP ČR, s. p., foto rkl***

Sponzorské aktivity ŘLP ČR, s. p., za rok 2014

Díky vynikajícím hospodářským výsledkům v roce 2014 mohl náš podnik opět úspěšně realizovat svůj sponzorský program a pomoci tak těm, kteří pomoc potřebují nebo díky naší podpoře mohou pomáhat ostatním.

Celková částka věnovaná na sponzorské aktivity činila v loňském roce 4 600 000 Kč. Sponzorské řízení probíhalo ve třech kolech – v březnu, červenci a listopadu. Obdrželi jsme celkem 72 žádostí o finanční podporu a z toho jsme podpořili 46 žadatelů. Podpořili jsme jak naše dlouhodobé partnery, tak i žadatele úplně nové.

Jedním z dlouhodobých partnerů sponzorského programu ŘLP ČR, s. p., je **Nadace Charty 77**, jejímž prostřednictvím jsme přispěli 25 handicapovaným dětem a dospělým na zakoupení pomůcek a přístrojů, které jim usnadňují jejich život; jedná se obvykle o speciálně upravená auta, polohovací lůžka, invalidní vozíky nebo rehabilitační léčbu. Prostřednictvím **Nadace Dětský mozek** pomáháme dětem s postižením centrální nervové soustavy, mezi která patří autismus, epilepsie, různé stupně mentálních poruch, dětská mozková obrna a další. V mnoha případech jsou tato postižení kombinovaná. Dále směřujeme naši pomoc do dětských domovů a organizacím, které pro děti z dětských domovů zajišťují doplňující programy, díky nimž se dětem daří lépe se začlenit do společnosti a vyrovnat se s obtížnou životní situací. V loňském roce jsme podpořili Dětský domov Unhošť, Dubá-Deštná a Krásná Lípa, z pomocných organizací například obecně prospěšnou společnost Snílek nebo občanské sdružení Letní dům.

Kromě těchto organizací podporujeme dále malé sportovní kluby a tělovýchovné jednoty pro děti a mládež, základní a mateřské školy, základní umělecké školy a speciální školy v blízkém okolí. Našimi dlouhodobými partnery v této oblasti jsou **Speciální základní škola Rooseveltova pro autistické děti, Pobytové rehabilitační a rekvalifikační středisko pro nevidomé Dědina**; ze sportovních klubů pomáháme třeba Tělovýchovné jednotě Baník Švermov, Sportovnímu klubu Motorlet Praha nebo Tělovýchovné jednotě Sokol Jeneč.

Část financí je určena na podporu kulturních projektů (například projekt **Pražské komorní filharmonie** pro studenty hudebního umění, projekty Národního divadla nebo Festival komorní hudby v Českém Krumlově) a zdravotnických zařízení zaměřených na lékařský výzkum a vývoj, vzdělávání a doškolování lékařů nebo sekundární a terciární protidrogovou prevenci. Dlouhodobě spolupracujeme s zařízeními, jako jsou **Institut klinické a experimentální medicíny, Fakultní nemocnice Motol nebo Psychiatrická léčebna Červený Dvůr**.

Na závěr si dovolujeme uveřejnit jedno z mnoha poděkování od obdarovaných prostřednictvím Nadace Charty 77:

„Vážená paní ředitelko Nadace Charty 77, vážená paní Jirků, Vaším jménem chci velmi poděkovat pracovní komisi Konta Bariéry a společnosti Řízení letového provozu České republiky za finanční příspěvek ve výši 40 000,- Kč na zakoupení elektrického vozíku, který bych si bez Vaší pomoci nemohla absolutně pořídit. Jsem odkázána pohybovat se sama pouze po bytě a prostorách budovy, kde bydlím, a to jen s použitím mechanického vozíku a chodítka, jinak s dopomocí jiné osoby. Teď se díky Vám můj obzor a prostor pohybu rozšíří, můj život bude mít větší hodnotu, už teď se na svět dívám s větším optimismem, radostněji. Ještě jednou velké díky za pomoc! S pozdravem Šťastná Alena.“

A právě proto se snažíme pomáhat – vracíme lidem do života radost a naději! Děkujeme všem zaměstnancům Řízení letového provozu České republiky, kteří se na sponzorských aktivitách spolupodílí. ***Ludmila Havránková, ÚSMP/VV, havrankova@ans.cz***

Martin Šimandl
8. 6. 1961 – 11. 1. 2015

Vážení spolupracovníci, přátelé, známí a všichni, kteří jste **Martina „Šimiho“** znali,
pokud je někde nad námi nějaká vyšší moc, potom naprosto nečekaně a neúprosně rozhodla, že jeho cestu na tomto světě ukončí. Zemřel.

Neumím psát rozsáhlé nekrology, tak chci jen říct, že je nám všem prostě děsně smutno, když v počítači denně vidíme jeho záznamy, když na nás v lednici vykoukne láhev s popisem „Martinovo“, když se v seznamu zájezdu na hory musí „Šimi“ vymazat, když se ptají doutníčkáři v kuřárně, kde je ten kluk, když denně zažíváme spoustu chvilek, kde má být a není, a když se podívám na rozdělovník služeb, tak tam najednou neuvěřitelně strašně chybí. Chybí ten jeho úsměv věčného optimisty a pohodáře s nadhledem, co tě uklidní, i když je zle. Někdo moudrý řekl, že škoda je jen dobrého člověka, tak to je sakra pravda, to si pište. Teď to všichni cítíme dvojnásob. Martina je krutě škoda, prostě dobrej kluk. Ano kluk. Někdy se říká: „Už kácejí i v našem lese“, ale ten lesník nahoře by měl snad vědět, že mladé buky se nemají porážet. Ale tohle hájemství je mimo naši vůli a stížnosti tu neplatí. A Martin tady najednou není.

Tak nám chybí a nikdo se nesmí odvážit říkat nám fňukny, když se nám v oku zaleskne slzy. I největší chlapák může a musí v takové chvíli sklonit hlavu pod neúprosnou vahou osudu a hrůznou pravdou. Tak se nestyďte.

My, co jsme tady zůstali, musíme dál šlapat po té cestě, kde tě už nepotkáme, Martine, ale můžeš věřit, že budeme vždycky vzpomínat, jak to bylo s tebou fajn. Vzpomeňte s námi a nezapomeňte. ***kolegové z DPRO/ATMS/RIS***

Jsou chvíle, pro které se slova hledají jen těžko. Jsou slova, kterým se v určitých chvílích nejde vyhnout.

Marku…nejvíc opravdový jsi pro nás byl ve své touze létat. Přesto se chce říct, že celý svůj život, se všemi, které si na tomto světě miloval, bys jen za ten nádherný pocit létání nevyměnil. Osud se tě na to odmítl zeptat.

Ať tě na Tvém posledním a nekonečném letu doprovází slova, která kdysi napsal jiný letec, ztracený ve tmě nad saharskou pouští, Antoine de Saint Exupéry: „V dlouhých intervalech rozsvěcím lampu, abych se podíval na ciferníky přístrojů. Většinou se ale uzavírám do naprosté tmy mezi dvě miniaturní souhvězdí, která září stejně kovově jako hvězdy, světlem neproměnným a tajemným, která mluví stejnou řečí. Mám pocit zvláštního soustředění, neobvyklé jasnozřivosti. Ještě víc tak vychutnávám svou samotu. Ve vnějším světě všechno pohaslo…“

Marek Rom nás navždy opustil ve čtvrtek 12. února 2015.

Tvoji kolegové a kolegyně z ACC Praha

Zaměstnanci podniku se rozhodli uspořádat sbírku a přispět rodině p. Marka Roma. Garantem této akce je CZATCA. Své případné platby posílejte na účet číslo 150191666/0300 do 31. 5. 2015. Do poznámky o platbě uveďte slovo SBÍRKA. ***CZATCA***

Inspiromat

„Čím výše se vzneseme, tím menší připadáme těm, kteří neumějí létat.“
Friedrich Nietzsche *(1844–1900), německý filozof, klasický filolog, básník a skladatel*

„Každý pilot vám dokáže popsat princip létání. Ale co létání dělá s lidskou duší, to už popsat nelze.“
Barry Morris Goldwater *(1909–1998), americký senátor známý jako „Pan Konzervativní“*

„Takový pilot, který necítí ani špetku strachu, ze svého letadla nedostává maximum.“
Jon Andrew McBride *(*1943), americký vojenský letec a kosmonaut*

„Díky letadlu jsme odhalili skutečnou tvář Země.“
Antoine de Saint-Exupéry *(1900––1944), francouzský spisovatel, letec a humanista*

„Vynález bratří Wrightů znamenal pro lidstvo největší kulturní přínos od vynálezu písma. Letadlo se stalo prvním world wide webem. Propojilo lidi, jazyky, ideje a hodnoty.“
William Henry Gates III alias Bill Gates *(*1955), spoluzakladatel společnosti Microsoft*

„Někdy je létání příliš božské, než aby bylo dopřáno lidem. Svět tam seshora vypadá příliš nádherný, příliš fascinující a příliš vzdálený na to, aby ho tak mohly spatřit lidské oči...“
Charles Lindbergh *(1902–1974), americký letec*

„Každý z nás má v sobě malý kousek vesmírných mlhovin a hvězdného prachu; je to pozůstatek okamžiku našeho stvoření. Většina z nás má příliš mnoho práce, než aby si ho všimla; ale v někom je ten kousek větší než v ostatních. Největší stopu zanechal v těch, kteří létají. Je odpovědný za tu nevědomou, křehkou touhu připnout si křídla a pokusit se dotknout prchavých počátků našeho bytí.“
K. O. Eckland *(1926–2009), americký letecký publicista a spisovatel*

„Vždycky poznáš člověka, který se celou duší zbláznil do létání. Ten bláznivý chudák je beznadějně odsouzen k tomu, aby pokaždé, když něco dělá delší dobu, zvedal hlavu k obloze a ujišťoval se, že letadlo, které mu vrní nad hlavou, bezpečně pokračuje svou cestou a nezřítí se z oblohy. Je to jeho povinností, sledovat každé letadlo, které vzlétlo a ještě nepřistálo.“
Ernest Kellog Gann *(1910–1991), americký letec, spisovatel, námořník*

Připravila nwt

Spolupráce ŘLP ČR, s. p. se společností CS SOFT a. s.

CS-SOFT
ATM SYSTEMS & SOFTWARE DEVELOPMENT

Jedním z dodavatelů, se kterými Řízení letového provozu České republiky dlouhodobě spolupracuje, je společnost CS SOFT. Byla založena před více než pětadvaceti lety a dnes zaujímá významnou pozici v obchodním prostředí produktů pro *Air Traffic Management* ve světě.

CS SOFT vyvíjí vysoce pokročilé certifikované systémy s veškerou servisní podporou a disponuje znalostmi a rozsáhlými zkušenostmi založenými na více než dvou desetiletích profesionálního leteckého programování a realizací produktů, které byly vyvíjeny ve spolupráci s řídícími letového provozu, letišti, handlingovými agenturami a záchrannými složkami. Podílí se například na funkčním rozvoji systému ESUP (Eurocat Support) nebo na systémech pro výcvik budoucích řídících letového provozu.

Zaměřuje se nejen na úpravy FDPS ESUP, které jsou vyvolávány přirozeným vývojem v rozvoji *Air Traffic Managementu* v Evropě, ale i na řešení uživatelských požadavků směřujících do zpracování přehledových dat (SDPS). Činnosti společnosti se netýkají bezprostředně pouze ESUP a úprav E2000, ale zasahují i do IDP procesů poskytováním zobrazovaných dat. CS SOFT realizuje práce na ATC výcvikových systémech v Czech Air Navigation Institute a HIFI simulace. Kromě toho tato společnost uskutečňuje a vyvíjí zakázky v Evropě (KAMI Slovinsko, Vilnius a Kaunas), i mimo Evropu (MANACC Manila, RAK Ras Al Khaimah, Izrael EWAM a další) dodávkami ALS pro potřeby věžového řízení (TWR), přibližovacích služeb (APP) a oblastního řízení (ACC).

Jako doklad progresivního směřování společnosti slouží například dokončení vývoje a realizace Sektorizace, Trajectory Prediction 4D, Departure Manager, úprav potřebných pro civilně-vojenskou integraci, Datalinku, úprav HMI E2000 a na stanovištích řídících letového provozu ŘLP ČR. To vše umožňuje udržovat zvyšování propustnosti vzdušného prostoru České republiky při dodržení všech kritérií bezpečnosti a plynulosti letového provozu. Proto musí být a je vývoj jakéhokoliv softwaru vždy neformálním předmětem *Safety Case*.

Tyto dokončené projekty vytvářejí společnosti možnost připojit se ve spolupráci s ŘLP ČR, členem konsorcia B4, k přípravě vývoje vybraných segmentů evropského projektu Single European Sky a jeho výstupů do SESAR 2020.

CS SOFT se aktivně podílí na výzkumných projektech i na akademické půdě. Společně se Západočeskou univerzitou v Plzni spolupracuje na implementaci automatického rozpoznávání řeči a syntézy hlasu. První výstupy z tohoto projektu již byly prezentovány na CANI a další aplikace do výcvikových programů pro řídící letového provozu budou představeny v průběhu roku 2015.

V případě zájmu můžete více informací získat například při návštěvě showroomu, který se nachází v prostorách Technického bloku nebo na webových stránkách společnosti www.cs-soft.cz.

text David Vertat,
Obchodní ředitel CS SOFT a. s.,
obchod@cs-soft.cz

Nová éra v poskytová

Dne 5. února 2015 byl na ACC Praha úspěšně proveden přechod na nepřetržité (H24/D7) provozní využívání letů po publikovaných přímých (DCT) tratích. Tím byla završena druhá část projektu **„Zavedení Free Route Airspace ve FIR Praha (FRAPRA)“**, pracovně označovaná jako FRAPRA H24. Přechod proběhl zcela hladce a odezva uživatelů vzdušného prostoru překonala očekávání. Již první den využilo DCT tratě 195 letů (celkem bylo cca 1640 pohybů).

Tak by mohla znít strohá zprávička kdesi v tisku, které by si nejspíše nikdo nevšiml. Takže – o co se vlastně jedná a jak to všechno začalo?

Stačí se podívat na radionavigační mapu FIR Praha z 80. let minulého století a porovnat ji s tou dnešní. Dříve se ATS tratě vedly tak, aby ani v nejmenším nenarušily zájmy „obrany tábora míru“. Výsledkem bylo, že tratí ATS bylo jen pár, navíc značně klikatých a tím i mnohem delších. Legendární byla „šikana“ na trati R11 mezi Rakovníkem a Roudnicí, kde letadla musela nejdříve točit zhruba o 90° doleva a následně asi o 60° doprava na OKX. Mnoho pilotů se tam jen těžko vešlo do hranic ATS tratě, vylétnout ale nesměli, neb létání mimo ATS tratě bylo zakázáno.

Pro řídícího by bylo ideální povolit let přímo, ale to se tehdy nesmělo… Hezkou fintu na to ale měli „soudruzi z NDR“, kteří při vstupu do FIR Praha rádi deklarovali nedostatek paliva a ejhle, ono to fungovalo. Vojenská složka jim ochotně povolila let přímo.

Čas běžel a zákazy se dodržovaly stále méně rigidně, pravidla se měnila. Řídící tak měli stále více svobody dělat to, co je jejich posláním, tj. poskytovat letům co nejlepší služby včetně co nejekonomičtější tratě. V poslední době tak bylo povolování letů po „napřímených tratích“ již zcela běžné. Tak proč jsme tu měli projekt Zavedení Free Route? **Je totiž zásadní rozdíl mezi koncepcí létání po fixních tratích ATS, kdy řídící po vzájemné koordinaci mohou pilotům zkrátit trať povolením letět přímo na vzdálený bod a koncepcí létání po publikovaných přímých tratích.**

V prvním případě musí pilot plánovat let po tratích ATS a natankovat na to odpovídající množství paliva. I když může doufat, že poletí po kratší trati, to palivo mít musí a díky jeho hmotnosti se může omezit užitečný náklad, a samozřejmě roste spotřeba paliva, protože na té se projeví každé kilo na palubě letounu.

V případě publikovaných přímých tratí může posádka let plánovat, takže letadlo může nést méně paliva a navíc se sníží komunikační zátěž mezi piloty a řídícími, protože není nutno každý přímý úsek povolovat zvlášť. Sníží se tím i riziko nedorozumění. Další výhodou je, že systém IFPS, který zpracovává, kontroluje a distribuuje drtivou většinu letových plánů v Evropě, dokáže ohlídat, aby nebyly konfliktní s plánovanými aktivacemi rezervovaných a omezených prostorů. Plánovatelné přímé tratě zároveň zajistí, aby skutečně letěné tratě co nejlépe odpovídaly tratím plánovaným, což je důležité při regulaci toku letového provozu.

Jak to tedy celé začalo? Když jsem se po svém působení mimo ŘLP vrátil „na místo činu“, abych pracoval na projektu Neopteryx, byl jsem v květnu 2012 trochu nečekaně osloven, zda bych nechtěl vést projekt Free Route ve FIR Praha. Byla to výzva, která slibovala zajímavou a smysluplnou práci, navíc v relativně neprobádaném terénu, takže jsem dlouho neváhal a přijal.

Výhodou bylo, že v provozní divizi byla cítit vůle k zavedení Free Route, dokonce již nějaké aktivity probíhaly. Bylo potřeba vše podchytit, formalizovat do podoby projektu, zajistit potřebnou koordinaci v rámci ČR i se sousedními oblastmi a dotáhnout celý projekt k realizaci. Navíc, vzhledem k plánovanému zavedení na jaře 2013 bylo třeba postupovat rychle. Na druhé straně, vzhledem k novosti problematiky, byla potřebná i jistá opatrnost a důkladné plánování, založené na spolehlivých údajích.

Rychle se podařilo vypracovat projektové dokumenty, ustavit strukturu projektu ve formě Projektového týmu a Řídícího výboru i úložiště dat na SharePoint. Byl vypracován Provozní koncept a na jeho základě dokončena specifikace úprav systémů ŘLP. Trochu složitější byla otázka v jaké formě Free Route zavést. Bylo zřejmé, že zavedení zcela volného systému, kdy by posádky mohly plánovat tratě zcela libovolně, by bylo příliš revolučním krokem, a navíc by vyžadovalo systémovou podporu, kterou stávající systémy nejsou schopny poskytnout. Od počátku se uvažovalo pouze o nočním využívání s možností postupného rozšiřování, podmíněného vyhodnocením získaných zkušeností a možnostmi rozvoje systémové podpory. Stejně jako sousední oblasti jsme šli cestou zřízení vstupních a výstupních bodů pro lety po DCT tratích. Otázkou ale bylo, zda mezi těmito body povolit „cokoli“, nebo se zpočátku omezit pouze na několik publikovaných DCT tratí. Další neznámou, kterou bylo nutno upřesnit, byl dopad na okolní oblasti včetně zajištění návaznosti našich zamýšlených tratí.

Ve spolupráci s EUROCONTROL bylo provedeno několik simulací, pro které byly provozní divizí stanoveny vstupní a výstupní body, mezi nimiž bylo povoleno „plánovat“ lety libovolně. Tím jsme získali představu o atraktivnosti jednotlivých „kandidátů“ na DCT tratě pro uživatele vzdušného provozu. Pro získání představy o mezinárodním dopadu námi plánovaných tratí jsme závěrečnou simulaci provedli pro širší prostor, zahrnující území sousedních států. Naše sousedy jsme současně pozvali k této simulaci s tím, že mohou zadat omezení či návazné úseky na jejich území, a samozřejmě jsme jim poskytli výsledná data.

Ze simulací a provozních úvah nakonec vyšel seznam úseků, které byly následně koordinovány se sousedními oblastmi. Některé vypadly, některé byly modifikovány, byly dohodnuty povolené směry letu, rozsah povolených letových hladin atd. Dolní hranice většiny tratí byla stanovena na FL165, u několika tratí po koordinaci se sousední ACC na FL245. Navíc bylo posádkám umožněno plánovat lety po DCT tratích i v případě, že při odletech z blízkých letišť při vstupu nedosáhly ve stoupání dolní hranice publikovaných tratí. Stejně tak bylo povoleno plánovat tyto tratě v případech, kdy posádka potřebovala zahájit klesání ještě před výstupem z našeho prostoru.

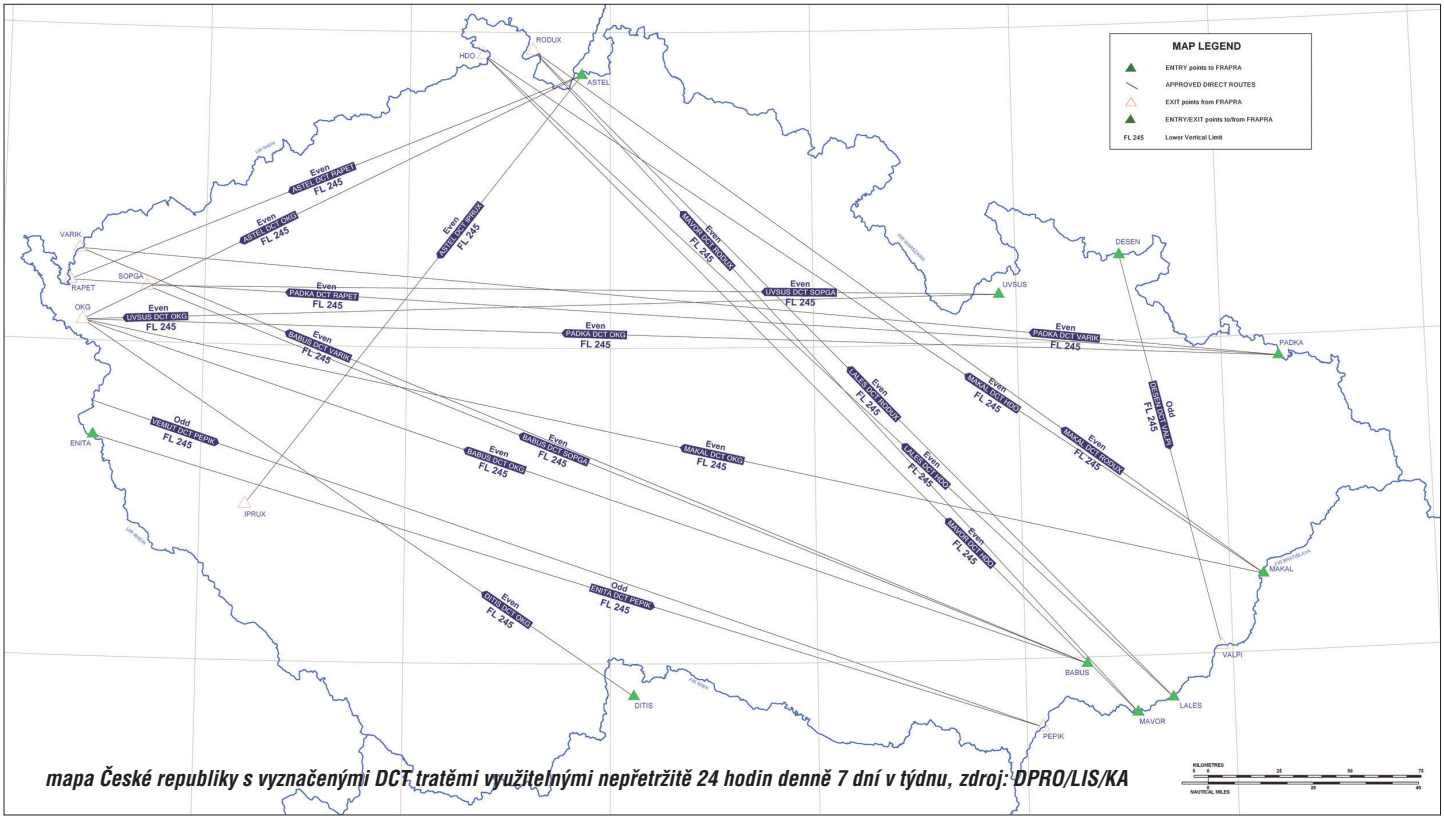
Současně probíhaly úpravy systémů včetně simulátoru, aby byly schopny zpracovat letové plány s DCT úseky, databáze se musela doplnit o údaje o nových bodech a tratích. Systém též musel odlišit lety po DCT tratích od letů po standardních tratích ATS, a to i vizuálně. Následovalo důkladné testování systému vč. spolupráce s IFPS a vojenskou složkou.

Mezitím jsme museli naplnit i všechny další předpoklady pro provozní nasazení – bezpečnostní studii, schválení se strany ÚCL, přípravu publikace (AIC A 1/13 z 21. 3. 2013).

Když jsme měli definitivní seznam DCT tratí a k tomu i dostatečnou jistotu, že nasazení do provozu by mělo proběhnout bez problémů, bylo stanoveno definitivní datum přechodu na provozní využívání na 2. května 2013 a zahájen výcvik řídících včetně cvičení na simulátoru.

Nasazení do provozu proběhlo v pořádku a nastala fáze sběru zkušeností. Jediný problém, který jsme zaznamenali již ve fázi výcviku na simulátoru, byla nová funkce

ní letových provozních služeb?



mapa České republiky s vyznačenými DCT tratěmi využitelnými nepřetržitě 24 hodin denně 7 dní v týdnu, zdroj: DPRO/LIS/KA

„RTE po AOC“. **Tato funkce byla do systému zavedena jako bezpečnostní prvek, který měl řídícího upozornit na to, že se jedná o let po DCT trati. Konkrétně tato funkce po převzetí letu (AOC) krátce graficky zobrazila plánovanou trať letu (RTE).** Ukázalo se, že tato funkce byla pro velkou část řídících rušivá a že řízení letů zvládali i bez ní. Proto bylo povoleno její individuální vypínání.

Počáteční odezva uživatelů vzdušného provozu byla poněkud vlažná. Počty letů skutečně plánovaných po DCT úsecích byly relativně nízké již proto, že létání po nich bylo povoleno pouze v nočních hodinách, kdy je provoz poměrně slabý. Za květen 2013 jsme zaznamenali jen 444 letů po DCT úsecích, denní (či spíše noční) počty kolísaly od 2 do 25 letů.

Využití postupně poněkud narostlo (např. v srpnu 2013 jsme napočítali již 780 letů) a noční DCT tratě se vžily natolik, že v provozní divizi vznikla iniciativa k rozšíření využívání DCT tratí do denních hodin. Původně se z opatrnosti s tímto krokem počítalo až po nasazení nového systému (projekt Neopteryx) a tak, pro mne opět trochu nečekaně, jsem se v červenci 2014 znovu ocitl v roli manažera projektu, který byl znovu otevřen kvůli přípravě implementace přímých tratí s režimem využití H24/D7.

Musím říci, že i když z provozního hlediska šlo o krok mnohem závažnější než v případě nočních DCT tratí, z hlediska manažera to byla velice příjemná práce. Strukturu jsem převzal z původního projektu, zůstal i pracovní prostor na SharePoint. Oba projektové týmy byly dokonale sehrané již z předchozího projektu. Provozní koncept, který byl již od počátku koncipován s ohledem na postupné rozšiřování provozního využívání DCT tratí, nevyžadoval větších změn.

Na základě zkušeností z provozu byly vytipovány a přidány DCT tratě pro nepřetržité využívání s tím, že noční tratě zůstaly v provozu a dolní hranice všech DCT tratí byla stanovena jednotně na FL245.

Nepřetržité provozování DCT tratí vyžadovalo řešení otázky možné aktivace některých prostorů, zejména TRA70. Vzhledem k hustotě provozu již nebylo možno ponechat oblétávání aktivních prostorů na řídících letového provozu. Řešením byla publikace příslušných prostorů včetně tzv. FBZ (Flight Planning Buffer Zones). IFPS pak na základě dob plánované aktivace těchto prostorů (to se provádí pomocí zpráv AUP) identifikuje lety, jejichž trajektorie by byla konfliktní s FBZ aktivních prostorů, a postará se o jejich přeplánování. Na naší straně bylo třeba upravit systémy tak, aby bylo možno zpracovávat nově definované tratě a aktivovat prostory včetně FBZ. Systémové funkce byly dále doplněny tak, aby systém poskytl řídícím výstrahu v případě, že by se vyskytl letový plán na let po DCT trati, konfliktní s FBZ aktivovaného prostoru (to se může stát u letů, jejichž plány neprošly IFPS).

Souběžně s úpravami systémů samozřejmě proběhly i rutinní kroky, které zajistily nezbytné podmínky k provoznímu nasazení – vnitřní i vnější koordinace, zajištění součinnosti IFPS, bezpečnostní studie, schválení se strany ÚCL, publikace (AIC A 14/14), příprava výcviku formou WBT.

Datum uvedení do provozu bylo stanoveno na 5. únor 2015. Testování systémů včetně součinnosti s vojenskou složkou proběhlo bez problémů. Mimořádně hladce probíhal i výcvik, takže plánovaný termín byl stejně jako u nočních DCT dodržen. V této souvislosti bych rád zdůraznil, že na tomto úspěchu mají lví podíl kolegové z OBK, OPLNS, OPM a SONS, kteří se podíleli na úpravách a testování systémů, přípravě publikace, koordinaci a zajištění součinnosti s vojenskou složkou a EUROCONTROL. Nemohu také opomenout roli LIS ani autory WBT, díky nimž výcvik proběhl naprosto hladce a hodnocení kvality se strany všech školených profesí bylo mimořádně pozitivní.

Na závěr bych se ještě trochu vrátil k tomu poněkud provokativnímu titulku. **Zavedení létání po přímých tratích bez ohledu na ATS tratě je často považováno za počátek nové éry.** Problém je v tom, o jakém rozsahu aplikace přímých tratí se hovoří. Nová éra v poskytování letových provozních služeb v České Republice asi nenastala ani při zprovoznění nočních DCT tratí, a nejspíš ani nyní, kdy jsme zavedli nepřetržité využívání publikovaných DCT. Nejspíš asi nebude možné přesně říci, který krok bude tím rozhodujícím. Jisté je jen to, že další postup směrem k systému zcela volných tratí již zřejmě bude vyžadovat rozsáhlejší systémovou podporu, a tak se u nás zřejmě uskuteční až po zavedení nového systému.

O Free Route by se dalo napsat ještě mnohem více. Není to jen český projekt, zavádění DCT tratí a volných tratí probíhá v celé Evropě a je regulováno v rámci EU. Je součástí vývojových a výzkumných programů a celoevropských plánů a je zahrnuto i do plánů FAB CE. Jsou stanoveny fáze postupného zavádění i jejich termíny. Ale o tom snad někdy příště...

text Karel Pospíšil, DPLR/SRPI/KPN, pospisilk@ans.cz

STRIP 2015 Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ XVI. ročník, č. 159 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p. ■Tisk: Aprinto Group, s. r. o. ■ Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů ■Redakční rada: Ing. Jaroslav Beňa, Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Ing. Iveta Krchovová, Michael Sedláček, Ing. Jan Štindl, Jaroslav Vlasák, Nicole Wowesná Trhlínová (šéfredaktorka) ■Adresa redakce: Navigační 787, 252 61 Jeneč, telefon: 220 373 261, fax: 220 373 273 ■ E-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla 11. 3. 2015 ■ Číslo vyšlo 13. 3. 2015

20 YEARS OF EXCELLENCE 1995–2015

GOLDEN FLIGHT LEVEL 2015

Sněhové radovánky Francouzům navzdory

Rok utekl opět jako voda a první sněhové vločky avizovaly, že další ročník oblíbeného lyžařského mistrovství řídících klepe na dveře. Český tým měl obhajovat zlatou medaili oblastníka Lukáše Svatoně z loňského roku, ten však odešel do závodního důchodu a bylo jasné, že nás nečeká snadná úloha. Sněhové podmínky v naší kotlině letos přípravě příliš nepřály, přesto jsme odjeli do Savojských Alp s odhodláním jako vždy. Letos náš Team Prague čítal dohromady jedenáct borců a šest borkyň. Dějištěm GFL 2015 bylo středisko Les Arcs ležící na dohled od nejvyšší hory Evropy a nám bylo jasné, že se budeme muset poprat nejen se soupeři/kamarády z celkem 26 zemí, ale i s celosvětově vyhlášenými organizačními schopnostmi francouzských pořadatelů.

Z nabízených možností přepravy nás i našeho vybavení jsme zvolili let do Lyonu, odkud mělo být zajištěné charterové autobusové spojení do místa konání závodů. Trio našich závodníků se ovšem rozhodlo cestovat vozem, a jak je známo z bajky o zajícovi a želvě, dobře udělalo. Francouzští organizátoři v nás totiž rozpoznali horké kandidáty na přední umístění, a proto nás na lyonském letišti nechali čekat šest hodin, až poté nám zajistili následný přesun – ve finále tak letecká část výpravy přijela o mnoho později než etalonový automobil. Středisko samotné bylo jakousi „šmoulí vesnicí“ (jak ho překřtil jeden ze závodníků), mírně kýčovité, ale uživatelsky příjemné a bydlelo se přímo na svahu. Zásadním problémem však byla absence jakéhosi „kulturáku“, kde by se odehrávaly společné večeře, vyhlašování vítězů a doprovodný kulturní program. Toto pořadatelé vyřešili postavením obřího stanu, který by se skvěle ujal na letních festivalech, ale do sněhových vánic se příliš nehodil. Pochodovalo se k němu sjezdovkou (dobrý trénink na následné závodění), krom zmrzlého toaletního papíru a výpadků elektřiny/tepla bylo problémem i to, že část týdne byl kvůli lavinovému nebezpečí uzavřen a znepřístupněn. Zkrátka a jednoduše, jak to známe u českých silničářů – „organizátory příchod zimy překvapil“.

Nicméně k závodům samotným. Nebudu vás dále napínat, česká výprava ani letos neodjela s prázdnou, ba naopak – letošní čtvrtá účast nám prvně přinesla vícečetné medailové zacinkání. Loňskou zlatou nikdo z nás sice neobhájil, ale to vůbec nevadilo. **Historicky první dívčí českou medaili si připsala oblastnice Míša Bosáková, získala bronz v obřím slalomu. V závodě snowboardistek se pak nenechala zahanbit Lenka Červenková, která skončila dokonce stříbrná** – pro ni samotnou bylo větším náporem na nervy až následné vyhlášení vítězek, ovšem všichni věříme, že se stane jeho pravidelnou účastnicí a během několika let se na stupních vítězů bude cítit jako doma. Mužská část výpravy letos odjela sice bez umístění mezi prvními třemi, ovšem některé hodnotné výsledky si taktéž připsala (zmiňme například 33. místo Kuby Vilhelma v náročné trojkombinaci všech disciplín), o to více však byli pánové vidět v doprovodném nočním programu. V týmové soutěži loňské páté místo obhájeno bohužel nebylo, toto však můžeme připsat na vrub faktu, že letos jsme závody jeli skutečně „na riziko“ a někteří čeští favorité tak závod nedokončili (někteří ho pak bohužel ani nezačali). Příští rok na Kronplatzu zkusíme na soutěžním svahu lépe namixovat rychlost a odvahu.

Jak to bývává v dobách, kdy je člověku skvěle, týden nám proklouzl mezi prsty zběsilým závodním tempem a bylo načase si vyměnit trička (a další části oděvů) s kolegy a kamarády z ostatních zemí (tento hromadný bazar je sympatickou tradicí spojenou s posledním společným večerem. Největší poptávka byla po našich beranicích z OH v Soči a po našich českých vlajkových županech à la Radek Štěpánek). Poslední přípitky byly vypity, nově zažehnuté lásky si slíbily brzké setkání a nezbývalo než se v klidu přesunout na letiště v Lyonu a odletět zpět do reality všedních dnů. Ovšem zmýlená neplatí, pořadatelé ze země galského kohouta měli pro nás schovanou ještě jednu disciplínu, tou byl běh s plnou lyžařskou polní skrze celé lyonské letiště na čas. Zřejmě nám chtěli vynahradit letištní čekání z předchozí soboty, a tak náš *shuttle bus* dorazil k letišti v čase T minus pět minut, T = čas zavření check-in přepážky. Závod jsme zvládli, ovšem díky půlhodinovému zpoždění letu, které jsme zapříčinili, následně naše lyže uvízly na letišti ve Frankfurtu, zatímco my jsme už byli doma v Praze. Nicméně každé vyprávění se má končit happyendem a tento skutečně nastal, lyže nám byly doručeny o den později, pouze lyžáky pana Bohumila putují po světových letištích dodnes... *GFL 2015 je mrtvé, ať žije GFL 2016! Sportu zdar!*

text Jakub Vilhelm, APP/TWR Praha, vilhelm@ans.cz, foto GFL 2015

Language corner

Medical Clinic

An Engineer was unemployed for long time. He could not find a job so he opened a medical clinic and put a sign up outside – “Get your treatment for $500, if not treated get back $1000.” One doctor thinks this is a good opportunity to earn $1000 and goes to his clinic.
Doctor: “I have lost taste in my mouth.”
Engineer: “Nurse, please bring medicine from box 22 and put 3 drops in the patient’s mouth.”
Doctor: “This is Gasoline!”
Engineer: “Congratulations! You’ve got your taste back. That will be $500.”
The doctor gets annoyed and goes back after a couple of days later to recover his money.
Doctor: “I have lost my memory, I cannot remember anything.”
Engineer: “Nurse, please bring medicine from box 22 and put 3 drops in the patient’s mouth.”
Doctor: “But that is Gasoline!”
Engineer: “Congratulations! You’ve got your memory back. That will be $500.”
The doctor leaves angrily and comes back after several more days.
Doctor: “My eyesight has become terribly weak.”
Engineer: “Well, I don’t have any medicine for this. Take this $1000.”
Doctor: “But this is $500...”
Engineer: “Congratulations! You’ve got your vision back! That will be $500.”

Bathtub Test

During a visit to the mental asylum, a visitor asked the Director what the criterion was which defined whether or not a patient should be institutionalized. “Well,” said the Director, “we fill up a bathtub. We then offer a teaspoon, a teacup and a bucket to the patient and ask him or her to empty the bathtub.”
“Oh, I understand,” said the visitor. “A normal person would use the bucket because it’s bigger than the spoon or the teacup.”
“No,” said the Director, “a normal person would pull the plug. Do you want a bed near the window?”

If I Were a Millionaire

The teacher said to the students in a literature class: “Take a pencil and a paper, and write an essay with the title If I Were a Millionaire.”
Everyone but Joe, who leaned back with arms folded, began to think and write feverishly.
“What’s the matter,” the teacher asked a bit puzzled. “Why don’t you begin?”
“I’m waiting for my secretary,” Joe replied, unruffled.

připravila nwt