

ROČNÍK XVII

ČÍSLO 170

BŘEZEN

STRIP 2016

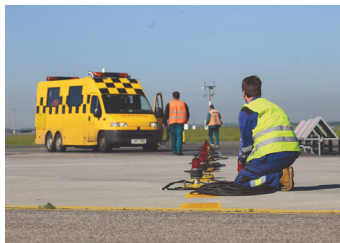
PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.



NOVÁ TWR OSTRAVA PO KOLAUDACI DNE 2. 3. 2016

FOTO JAN SEDLÁK, DPLR/SRPI/OPM

Opava dráhy F na LKPR



Z důvodu nutné rekonstrukce pojezdové dráhy F (TWY F) bude v termínu od 15. 3. do 10. 6. 2016 mimo provoz hlavní dráha na Letišti Václava Havla Praha ve směru 06 (tedy směr na MČ Přední Kopanina). V tomto období bude standardně v pro-

vozu hlavní dráha ve směru 24 (na obec Jeneč) a v případě nevyhovujících povětrnostních podmínek bude nutné letecký provoz převést na vedlejší dráhu RWY 12/30. S ohledem na dlouhodobé statistiky proudění větru lze odhadovat provoz na vedlejší dráze na přibližně 37 dní. Je však nutné upozornit, že nepůjde o nepřerušovaný časový úsek, ale součet více kratších termínů. Stávající TWY F, která slouží k pojištění letadel na hlavní dráhu 06/24, funguje od 80. let minulého století a je za hranici své životnosti.

V období od 15. 3. do 18. 3. 2016 bude dráha 06/24 v denní době (od 06:30 do 18:00 hodin) uzavřena v obou směrech z důvodu pravidelné sezónní údržby.

text a foto Letiště Praha

Pozvánka

Od 23. února 2016 je v prostorách Galerie 4P ve vestibulu budovy Akademie věd ČR umístěna **výstava velkoformátových fotografií nazvaná Posedlost létáním**. Podtitul výstavy zní posedlost vzduchem, letadly, fotografií a plně vystihuje **autor-ku všech krásných snímků, známou pilotku a dlouholetou vedoucí skupiny Flying Bull Aerobatics Team – Radku Máchovou**. Světověznámou akrobatickou skupinu vedla v letech 2002–2015 a za tu dobu navštívila nespočet leteckých dnů. Řada snímků vznikla moderní záznamovou technikou, díky níž mohou návštěvníci výstavy alespoň částečně nasát at-

mosféru v pilotních kabinách celé skupiny letící v té nejtesnější formaci. Výstava je otevřena až do 7. dubna 2016 v pracovních dnech od 9 do 18 hodin. **red**

Pracovní výročí

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

Eva Květoňová,
specialista LIS KA,
DPRO/LIS/KA

20 let

Viktor Slavík, Ing.,
vedoucí odborný referent specialista,
DPLR/SRPI/OINV

20 let

**Redakce oběma jubilantům
srdečně blahopřeje!**

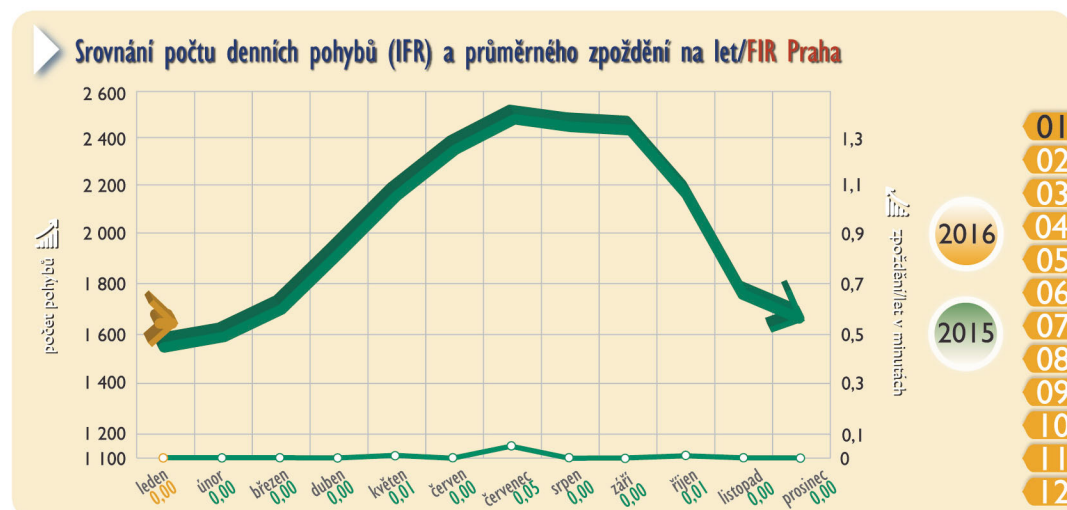
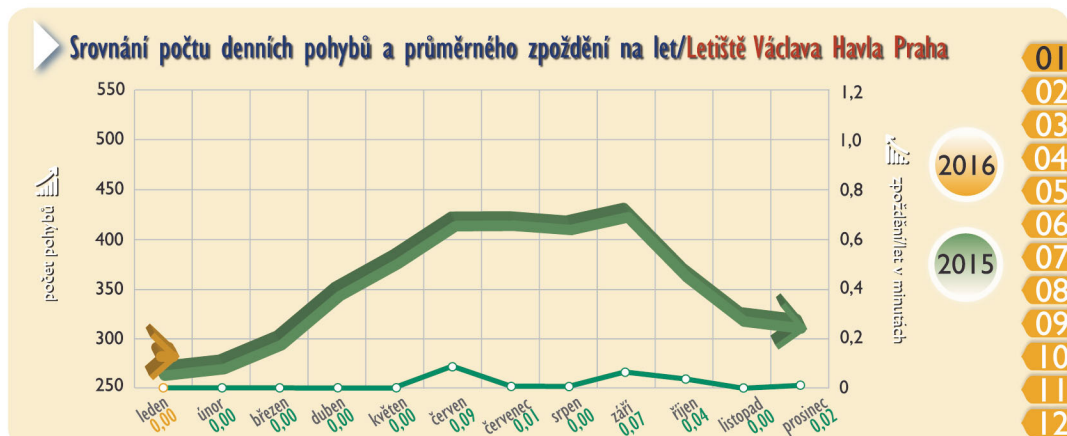
Statistiky provozu

Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

leden 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích

LEDEN 2015/2016



BRNO	
2015	2016
IFR 599	IFR 948
VFR 1 646	VFR 1 125
2 245	2 073
MLČ 876	MLČ 709
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 468	IFR 469
VFR 250	VFR 428
718	897
MLČ 245	MLČ 358
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 186	IFR 302
VFR 61	VFR 78
247	380
MLČ 94	MLČ 205

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2015	2016	15/16	2015	2016	2015	2016
8 096	8 760	8,2	344 (2. 1.)	352 (3. 1.)	35 (2. 1.)	37 (4. 1.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2015	2016	15/16	2015	2016	2015	2016	2015	2016
48 088	51 165	6,4	1 723 (2. 1.)	1 841 (29. 1.)	148 (2. 1.)	148 (10. 1.)	0,00	0,00

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí 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.

V druhé části rozhovoru s ředitelkou Útvaru letecké školy a obchodu se budeme podrobněji věnovat především obchodním aktivitám našeho podniku. Podíváme se, kteří zákazníci mají nejvíce zájem o naše výcvikové služby, jak je to s naším působením v Africe, zmíníme i regiony, kde jsme úspěšní v poskytování služeb letového ověřování. V závěru pak rozebereme plány a cíle, kterých by Jana Navrátilová ráda ve své nové pozici dosáhla.

text nwt

Objektiv



ŘLP ČR, s. p., se pro tento rok stalo opět generálním partnerem již 25. ročníku Leteckého plesu. Touto aktivitou se snažíme přispět nejen k šíření dobrého jména našeho podniku, ale zároveň poskytnout morální podporu současným leteckým veteránům AČR a vůbec všem letcům, kteří se zasloužili a stále zasluhují o naši svobodu ve vlasti. Ples se konal v sobotu 13. února 2016 a nutno říci, že tak velký zájem o tuto událost organizátoři dlouho nepamatovali – Velký sál Lucerny byl již na první pohled obsazen. I letos večerem provázel Alexander Hemala a zahájení opět obstarala Dechová hudba Maršála Radeckého a taneční skupina Srdíčko. Hosty přivítal kromě Velitele vzdušných sil AČR Libora Štefánika i předseda SL ČR Jiří Kubala. To, na co se všichni hosté těšili nejvíce, totiž na vystoupení leteckých modelářů se svými modely, nastalo krátce po deváté hodině a díky neuvěřitelným akrobatickým kouskům a podmanivé hudbě sklídilo hlasitý potlesk. Dojemný okamžik zažili návštěvníci plesu ve chvíli, kdy moderátor uvedl taneční sólo současných veteránů AČR za doprovodu orchestru a písně v rytmu anglického waltzu. Na muže, kteří za nás kdysi bojovali a nasazovali svoje životy, byli všichni návštěvníci plesu právem hrdí. Na plesu vystoupil také zpěvák Roman Vojtek, nechybělo slosování o ceny, výherce prvního místa si odnesl letenku na let horkovzdušným balonem. Děkujeme organizátorům plesu za výbornou reprezentaci a za rok opět na shledanou.

text nwt, foto Martin Mareček



Jako jeden z důležitých a dlouhodobých podporovatelů Nadace Charty 77 byli zástupci Řízení letového provozu České republiky pozváni na setkání přátel a dárců Konta Bariéry do barokního objektu Písecké brány blízko Pražského hradu. Ve čtvrtek 11. února 2016 se zde v podvečerních hodinách sešla alespoň část těch, kteří věrně podporují a pomáhají Nadaci Charty 77 v rámci různých charitativních projektů – za více než dvacetiletou existenci Konta Bariéry se takových lidí i organizací našlo hodně. ŘLP ČR, s. p., se snaží každoročně přispívat nemalou částkou na pomoc zdravotně postiženým jednotlivcům při opatřování nákladných kompenzačních, rehabilitačních a reedukačních pomůcek. Večer moderoval Libor Bouček, jehož hlavním úkolem bylo spolu s ředitelkou Konta Bariéry Boženou Jírkou ocenit nejen slovně, ale i předáním certifikátu s poděkováním za dlouhodobou spolupráci všechny přítomné zástupce společností, umělce i zástupce médií, kteří pomáhají peněží, radami, know how, poskytováním bezplatných služeb a mnohdy i vším dohromady. Večer ozvláštnil svým vystoupením houslový virtuos Jaroslav Svěcený a zpěvák Radek Banga.

text a foto nwt

Seminář pro všeobecné letectví



Setkávání s uživateli služeb ŘLP ČR, s. p., patří k jednomu ze základních principů komunikace v našem podniku. V letošním roce proto vyrazilo více jak 150 pilotů, instruktorů, provozovatelů letišť, zástupců státní správy a dalších zájemců na mnohdy dlouhou cestu do Jenče. **V sobotu 6. 2. 2016 se zde konal Seminář pro všeobecné letectví, jak pamětníci napačítali, v pořadí již devátý.**

Jako každý rok stála před organizátory řada úkolů. Vedle tradičního „shánění“ odborníků ochotných promluvit o zajímavých tématech, je stále obtížnější řešit jiný problém, a tím je omezená kapacita konferenčního sálu IATCC Praha, ve kterém se seminář koná. I přes mimořádnou snahu a umění kolegů z BMS, kteří dokážou v sále o kapacitě 130 míst vytvořit až 150 míst k sezení, není bohužel možné uspokojit všechny, kteří by rádi přijeli. Přestože je takto velký zájem vykládán jako důkaz kvality předchozích ročníků a všechny, kdo seminář pečlivě připravují, to mimořádně těší, je odmítání zájemců úkol nesnadný. Nakonec se přece jen podařilo vytvořit skupinu, která reprezentovala většinu odvětví spojených s všeobecným letectvím a zároveň pokrývala všechny konce České republiky.

Na účastníky, kteří do Jenče dorazili, čekal nabídnutý program. Po úvodním zahájení semináře ředitelem Divize provozní Janem Štindlem následoval **blok prezentací zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., popisující služby poskytované pracovišti FIC Praha včetně změn platných od 15. 10. 2015** (instruktor FIC/AMC Václav Janout), **provoz letů VFR a kombinovaných letů VFR/IFR z pohledu APP/TWR Praha** (Patrik Čebiš) a s **plánováním letů**, včetně upozornění na nejčastější chyby, poradila Kateřina Kulová z ARO Praha. V rámci bloku vyhrazeného zástupcům Úřadu pro civilní letectví vystoupili Vladimír Horák s **informacemi o teoretických zkouškách pilotů kluzáků** a do tajů **evropské legislativy regulující neobchodní a zvláštní provoz** přítomně zasvětil Jan Šikýř. Znalosti **z oblasti meteorologie** přítomným tradičně osvěžil Jacek Kerum z Ústavu fyziky atmosféry Akademie věd ČR, tentokrát se věnoval nebezpečným jevům vznikajícím vlivem výkyvů teploty a tlaku, dále atmosférickým frontám, turbulencím, stříhu větru, námraze, dohlednosti i viditelnosti nebo výstražným informacím AIRMET, SIGMET a předpovědi GAMET. Nepříjemného, ale poučného tématu, tedy **rozboru leteckých nehod a jejich hlášení** se ujali pánové z Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod Josef Veselý a Lubomír Stříhavka. Bylo konstatováno, že v roce 2015 ÚZPLN obdržel celkem 863 hlášení událostí, přičemž meziroční nárůst hlášení událostí za rok 2015 činí 17,7 %. Poslední blok prezentací byl věnován **kmitočtovému a časovému přechodu na šíři kanálu 8,33 kHz** (Jiří Valenta z Ministerstva dopravy) a představení **produktů Letecké informační služby**, kam patří jak tradiční produkty LIS, tak i produkty AIM jako jsou IBS (Integrovaný Flight Briefing Systém), AisView nebo systém pro rezervaci místní činnosti LARS (Marek Dočkal). **Závěr semináře patřil zprávám z regionálních letišť, na nichž poskytuje své služby ŘLP ČR, s. p.,** jimž dominovala informace o dokončování nového provozního objektu na letišti Ostrava v podání Miroslava Smoly.

Vedle možnosti shlédnout prezentace odborných témat je seminář také jedinečnou příležitostí pro osobní setkání, výměnu zkušeností a názorů nebo pro prohlídku provozního sálu ATS, kterou letos využil nebyvale velký počet návštěvníků.

Po náročném a dlouhém dni si tak přítomní mohli odnést řadu nových zážitků a informací, které mohou dále využít v rámci svého provozu nebo zimních školení ve svých domovských organizacích. Všechny prezentace jsou totiž, s laskavým svolením autorů, volně dostupné na webu <http://lis.rlp.cz> v sekci Aktuality.

Této příležitosti bych chtěl využít k poděkování všem, kteří se na úspěšné realizaci semináře podíleli. Závěrem už jen zbývá přát si, aby seminář splnil svůj hlavní účel. Aby účastníkům přispěl k co největšímu počtu hezkých zážitků a co nejmenšímu počtu událostí a leteckých nehod a kolegům z ŘLP ČR, s. p., pak přejeme bezproblémovou spolupráci s uživateli našich služeb z řad všeobecného letectví.

*text Marek Dočkal, vedoucí LIS, dockal@ans.cz,
foto Jaroslav Lechnýř, DRSL/SCL/MIS*

Řízení letového provozu ČR, s. p., a ochrana klimatu

Změna klimatu je jedním z nejvýznamnějších ekologických problémů dnešní doby. Souvisí především s využíváním fosilních paliv, ale i s intenzivním zemědělstvím, dopravou, lesnictvím, provozem domácností, využíváním „zelených“ ploch a řadou dalších aktivit ze strany společnosti a člověka obecně. Ke změně klimatu přispívají skleníkové plyny uvolňované lidskými aktivitami do atmosféry. Měřítkem toho, kolik skleníkových plynů do ovzduší vypouštíme, je „uhlíková stopa“. Nejčastěji skloňovaným plynem ve vazbě na uhlíkovou stopu je oxid uhličitý, jehož příspěvek k oteplování planety je považován za nejvýznamnější. Samotnou uhlíkovou stopu lze stanovovat na různých úrovních – od planety jako celku, přes jednotlivé státy, města a firmy až po domácnosti a jednotlivce.

Problematika klimatických změn a uhlíkové stopy má své významné místo nejen jako celosvětový problém, ale také jako jedna ze základních otázek, kterou se zabývá Mezinárodní organizace pro civilní letectví – ICAO, prostřednictvím CEAP (Committee on Aviation Environmental Protection). S odkazem na ICAO se tato problematika dále odráží jak v evropské, tak v národní legislativě. Problematickou měření uhlíkové stopy se již delší dobu zabývají mezinárodní letiště, včetně Letiště Praha, a s., a stejně tak letecké společnosti. V posledních letech se jí začali zabývat i provozovatelé letových navigačních služeb, mezi prvními ŘLP ČR, NAV Portugal, Airservices Australia nebo NATS.

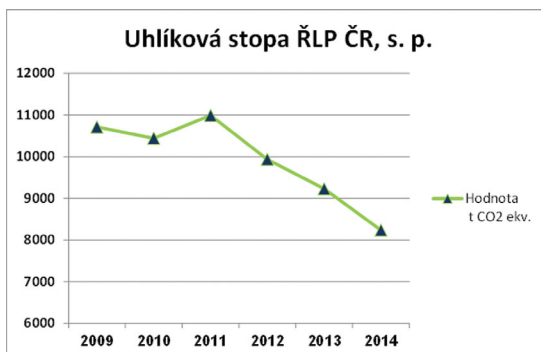
Tyto společnosti jsou si plně vědomy své společenské odpovědnosti, svého příspěvku a svého dílu odpovědnosti při řešení změny klimatu. Světová konference o ochraně klimatu, která se uskutečnila v prosinci 2015 v Paříži, přinesla v tomto směru poměrně radikální závazky. Teplota do konce století by neměla vzrůst více než o 2 °C, optimálně o 1,5 °C. Jinak bude lidstvo vystaveno velkému nebezpečí z neuvěřitelných dopadů změny klimatu. Dosáhnout tohoto cíle znamená uhlíkovou stopu snížit alespoň na jednu tunu CO₂ na obyvatele, v současné době činí uhlíková stopa na jednoho obyvatele ČR kolem 11 t CO₂ – což je v porovnání s ostatními státy jedna z nejvyšších hodnot. Dosáhnout poklesu stopy na méně než desetinu nebude snadné, předpokladem dosažení tohoto cíle je i aktivní přístup jednotlivých firem, které jsou si plně vědomy své společenské odpovědnosti.

Řízení letového provozu ČR, s. p., sleduje emise skleníkových plynů související se zajišťováním své činnosti (zejména provoz budov apod.) od roku 2009. To umožňuje pohled jednak na vývoj emisí skleníkových plynů, jednak na jejich složení a hlavní zdroje. Vývoj tohoto důležitého ukazatele je pozitivní – celkové emise poklesly za období 5 let bezmála o pětinu.

Příčiny spočívají v pozitivních krocích uvnitř podniku, například v hledání a aplikaci energeticky úsporných opatření. Do značné míry však odpověď na nemalé snížení leží i mimo podnik. Uhlíkové stopě ŘLP ČR, s. p., dominuje spotřeba elektrické energie, která tvoří přibližně 80 % jeho celkové uhlíkové stopy. Výroba elektřiny, kterou podnik spotřebovává na provoz všech svých zařízení, je v ČR čím dál „zelenější“, jinými slovy, i na výrobu 1 kWh je produkováno stále méně skleníkových plynů díky rostoucímu podílu alternativních zdrojů na výrobě elektřiny. Tato skutečnost se příznivě odráží také na celkové uhlíkové stopě ŘLP ČR, s. p. K dalším, mnohem méně významným zdrojům emisí, patří spalování zemního plynu na vytápění, spotřeba paliva pro provoz dvou letadel ve vlastnictví podniku či produkce odpadní vody a odpadů.

Dalším snižováním uhlíkové stopy podnik plánuje systematicky ovlivňovat a řídit pomocí připravovaného koncepčního dokumentu – Politiky klimatu ŘLP ČR, s. p. Ten stanoví hlavní cíle a opatření, vedoucí k menšímu dopadu podniku na klimatickou změnu. Řízení letového provozu ČR, s. p., je tak jedním z prvních podniků v České republice, které se touto důležitou problematikou intenzivněji zabývá a snaží se hledat kroky vedoucí k postupnému snižování uhlíkové stopy.

text a grafika Kateřina Vojtková, Oddělení bezpečnosti a kvality, vojtkova@ans.cz; Viktor Třebický, CI2, a. p. s.



Ke konci minulého roku jsme v rámci charitativního vánočního stromu v recepci IATCC Jeneč uspořádali sbírku materiálních darů pro **opuštěné pejsky ze psího útulku Maršovice u Benešova** (www.utulek-marsovice.estranky.cz) a **kočičky z útulku Srdcem pro kočky, z. s., ve Vrbičanech** (www.srdcemprokočky.cz). Touto cestou bychom chtěli srdečně poděkovat všem milým dárcům z řad zaměstnanců našeho podniku za to, že jim není lhostejný osud těchto zvířátek a že se rozhodli pomoci. Rok od roku se nám schází stále více darů, a proto doufáme, že se i letos opět rozšíří naše řady a přidají se k nám noví podporovatelé.

Oba útulky jsou závislé čistě na pomoci ze strany dárců, a protože provoz i krmiva pro útulkové zvířátka jsou velmi finančně nákladné, vítají jakoukoliv pomoc. Z našich darů v podobě kvalitních granulí, konzerv, kapsiček, nutričních doplňků, steliva, hraček a dalších potřebných věcí měly oba útulky velkou radost – každá taková pomoc znamená pro majitele těchto zařízení velkou úlevu a jistotu, že zvířátka budou v teple a s pořádně naplněnými břichy.

Při předávání materiálních darů z této charitativní sbírky jsme pro vás pořídili fotografie, a proto prosíme všechny, kteří přispěli ať už na pejsky nebo na kočičky, aby se e-mailem přihlásili redakci zpravodaje na strip@ans.cz. Fotografie bychom vám rádi poslali. Ještě jednou všem děkujeme a máme velkou radost, že i v našem podniku se najdou hodní lidé.

text Nicole Wowsná Trhlínová, ÚSMP/VV; Tereza Drboutová, DPLR/SPVZ/PV; Lenka Vaňková, DPLR/S-DPLR, foto nwt



Předávání darů psímu útulku Maršovice u Benešova



Naše návštěva kočičího útulku Srdcem pro kočky ve Vrbičanech

Inspiromat

„Při létání jsem zjistil, že lehkomyšlnost a přehnaná sebedůvěra jsou obvykle mnohem nebezpečnější, než zodpovědně přijaté riziko.“

Wilbur Wright (1867–1912), průkopník letectví a vynálezce letadla těžšího než vzduch (Wright Flyer)

„Vzduch je nejtajemnější a nejvíce vzrušující ze všech živlů; staví nás před ty největší výzvy. Můžeme se odpoutat od naší planety, od moře, od země. Vzduch už není součástí našeho světa.“

Arthur David Beatty (1919–1999), britský pilot, spisovatel a psycholog

„Duše letadla, kterou člověk nemůže vidět a již se nemůže dotknout, je něco, co pilot cítí: nedočkavost letět; o něco lepší výkon, než jakého by podle všech údajů mělo letadlo být schopno; odvahy vyzařující z kulkami proděravělé hory rozervaného kovu se třemi vrtulemi přestavěnými do praporu, která dosedá na anglické letiště.“

Richard David Bach (*1939), americký spisovatel; z knihy Dar křídel

„Zvedla jsem svoje letadlo do vzduchu snad tisíckrát. A pokaždé, když kola sklouzla ze země do vzduchu, zníma-la jsem tu nejistotu a radost z dobrodružství, jako by to bylo poprvé.“

Beryl Markham (1902–1986), pilotka britského původu a trenérka koní; jako první žena přeletěla Atlantik při sólovém letu z východu na západ

„Jaká obrovská svoboda je v létání! Jaká božská moc byla dána člověku... Cítím se úplně bez sebe v tom nekonečném věčném prostoru, který je plný krásy a prospíkaný nebezpečím.“

Charles Lindbergh (1902–1974), americký letec, známý především prvním sólovým přeletem Atlantského oceánu v roce 1927

„Zvednout letadlo ze země dokáže každý pitomec. Letec je ten, kdo ho dokáže dostat zpátky – kdykoli, kdekoli, za jakýchkoli podmínek, které jen si dokáže člověk nebo Bůh usmyslet.“

Ronnie Walter Cunningham (*1932), vědec, obchodník a bývalý americký astronaut z letu Apollo 7

„V letecké dopravě víc než v jakémkoli jiném obchodním odvětví záleží na lidském faktoru – vlastně lidský faktor je všechno. To velké letadlo před hangárem je tak dobré, jak dobrý je člověk, který s ním létá. A ten je právě tak dobrý, jak dobří jsou lidé na zemi, kteří s ním pracují.“

William A. „Pat“ Patterson (1899–1980), prezident United Airlines v letech 1934–1966

Připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP



Za radarovými obrazovkami v IATCC sedí už část řídících, kteří svoji profesní kariéru zahájili až v tomto novém středisku a stanoviště v objektu technického bloku ŘLP znají už jenom z vyprávění. Zejména jim je proto určena tato část seriálu z historie řízení letového provozu. Černobílá fotografie byla pořízena na stanovišti ACC Praha, které bylo umístěno v pátém patře technického bloku (TB), přibližně v roce 1980. Objekt technického bloku ŘLP byl zprovozněn v roce 1972, včetně stanovišť řízení letového provozu ACC, APP a TWR Praha, která sem byla přemístěna z objektu na starém ruzyňském letišti.

Na novém stanovišti ACC v TB byly zpočátku nainstalovány tři sektory a o několik let později byl doplněn ještě jeden další. Jejich označení je na snímku částečně zřejmé při pohledu zleva: Západ, Sever-nízký, Upper a Východ. Řídicí sektor byl obsazován zpravidla třemi řidiči – radarový řidič, procedurální řidič a asistent. Sektory ACC a jejich CWS byly orientovány vedle sebe tak, aby EC spolu měli možnost vzájemně komunikovat a dohadovat podmínky letů prolétávajících z jednoho sektoru do druhého. V pozdější době došlo k redukci obsazování sektoru pouze na dva řidiče, bez obsazování funkce asistenta. Základem řízení letového provozu bylo uplatňování procedurálních postupů a neradarových rozstupů. Řešení konfliktů na základě radarových postupů bylo uplatňováno až po získání radarové identity letadel, mezi kterými řidiči radarové postupy zajišťovali.

V roce 1980 vzdušný prostor republiky zahrnoval dvě letové oblasti – FIR Praha a FIR Bratislava. Souhrnnou odpovědnost za koordinaci a řízení letového provozu měly ve vzdušném prostoru republiky orgány Československé armády. Řidiči ACC byli povinni v předstihu koordinovat každou změnu letu civilního letadla, která se lišila od údajů uvedených v jeho letovém plánu, včetně vyhnutí z letové cesty v případě obletu bouřkové oblačnosti. Letová povolení vyžadovala telefonicky TWR letiště vzletu od příslušného sektoru ACC. ACC předávala povolení na stanoviště APP letiště vzletu, které doplnilo přijaté povolení od ACC odletovým povolením a předala je zpět na TWR. Vydávaná letová povolení zajišťovala procedurální, neradarové rozstupy.

V roce 1980 už vybavení sektoru ACC vedl monitor sekundárního radaru AIL s ovládáním (mini klávesnice s rolling ballem), sektor doplňovaly postupové tabule na držáky letových proužků, vybavení zahrnovalo ovládání komunikačního systému (VCS), telefonní panely pro přímou telefonní volbu a obrazovku průmyslové televize.

Na fotografii zády k nám sedí vedoucí směny ACC (ti starší určitě poznají Tondu Klímu), který, mimo dohledu nad celou směnou ACC, prováděl rámcovou koordinaci se všemi sousedními stanovišti a zejména s vedoucím směny vojenské ACC. Vpravo od stolu vedoucího směny je pracoviště APLP (asistent přípravy letových proužků). Základním vybavením pracoviště APLP byla tiskárna letových proužků. Tiskárna tiskla formátované údaje letového plánu, proužky se musely ručně odtrhávat a po nasunutí do plastových držáků byly roznášeny na jednotlivé sektory ACC podle směru letu. Pro ty, kterým to připadá složité, připomenu, že ještě v první polovině sedmdesátých let byl základním vybavením dálkopis a všechny letové proužky se vypisovaly pouze ručně... Teprve v další etapě automatizace byly tiskárny letových proužků instalovány již přímo na jednotlivých sektorech a proužky byly odřezávány tiskárnou.

Historie stanoviště ACC v podobě, kterou vidíte na fotografii, skončila v létě 1993, kdy se celé stanoviště ACC přemístilo do nově vybudovaných prostor technického bloku ve třetím patře. Nové stanoviště ACC bylo, stejně jako APP Praha, od července 1993 vybaveno zcela novým systémem E200.

Civilní letectví je označováno za odvětví, které je jedním z nejrychleji se rozvíjejících odvětví dopravy. Snímek stanoviště ACC, pořízený zhruba před 35 roky a dnešní pohled do sálu ATS v IATCC je toho jednoznačně důkazem. Těch 35 let znamená zcela zásadní změnu v technologickém vybavení stanoviště, v počtu aktivovaných sektorů, technologii práce i velký nárůst celkového objemu letového provozu. Automatizovaná výměna dat nahradila manuální telefonní koordinaci mezi stanovišti, výrazných změn doznal i rozsah a kvalita sociálního zájmu pro řídicí letového provozu a režim jejich pracovní doby.

text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com;
foto archiv Stanislava Černého a Miroslava Hrbka

Sjednocení horní hr

Necelý rok a půl po dovršení cílového stavu civilně vojenské integrace a zřízení supernízkých sektorů došlo 15. října 2015 k dalším nezanedbatelným změnám v organizaci vzdušného prostoru ve FIR Praha, které se dotkly všech stanovišť poskytujících ATS.

Tou, na první pohled nejzřetelnější změnou, bylo sjednocení horní hranice prostoru odpovědnosti supernízkých sektorů ve FL 125. Byla však doprovázena řadou souvisejících dílčích změn, které v jejím stínu nebyly tolik zřejmé, ale jejichž rozsah i dopad byl zaznamenán i dohady.

Ve zkratce stručný přehled toho nejzásadnějšího, co se v noci ze 14. na 15. října 2015, předcházené dlouhou přípravou, událo:

→ Horní vertikální hranice supernízkých sektorů se sjednotila na FL125,

→ Všechna civilní a vojenská TMA, vyjma TMA Praha, se vertikálně snížila do FL 95,

→ TMA Praha se horizontálně rozšířila do vzdálenosti 35 NM a více od DME OKL,

→ APP Praha začala s poskytováním ATS řízeným letům i pod TMA Praha v prostoru třídy E,

→ APP Praha zahájila poskytování ATS i v delegovaném prostoru, zvaném HDO Box, který horizontálně sahá až na státní hranici s Německem a Polskem,

→ Regionální stanoviště APP ukončila udržování kvalifikace a tím pádem i možnost aplikace procedurálního řízení letového provozu,

→ Stanoviště APP Karlovy Vary ukončilo poskytování ATS v noci a příslušný supernízký sektor se v tuto dobu standardně v týdenním taktu slučuje s jiným supernízkým sektorem (Brno nebo Ostrava),

→ Byly přejmenovány a částečně upraveny či zrušeny některé omezené prostory LKTRA, LKTSa, LKR, LKP a LKD,

→ Bylo upraveno vertikální vymezení delegovaného prostoru BUDEx area.

Důvodem této množiny změn bylo mimo jiné další postupné odlehčení sektorům ACC Praha.

Z jeho prostoru odpovědnosti tak ubyla nemalá část nestandardních letů, jako např. výsadky pod FL 125, vojenské oblety, fotolety s komplikovanými trajektoriemi letu způsobující nezhodnou vyhybání ostatních letů, výcvikové lety a v neposlední řadě vojenské přelety letů OAT-C do a z omezených prostorů. Takovým snížením zátěže ACC Praha v nízkých hladinách by se měla zřetelně snížit potřeba aktivace dvou sektorů ve vrstvě L.

Setkání zástupců ŘLP ČR, s. p., ve strukturách CANSO 2016

Dne 17. února 2016 se v konferenčním sále IATCC Jeneč konalo pravidelné setkání zástupců ŘLP ČR, s. p., ve výborech a pracovních skupinách CANSO. Cílem bylo poskytnout všem zúčastněným stručné informace o vývoji a dění v jednotlivých skupinách a zhodnotit, zdali z hlediska aktivit za poslední dobu a případných výstupů z nich plynoucích má pro ŘLP ČR, s. p., smysl zůstat členem těchto skupin i v nadcházejících obdobích.

Jednání se zúčastnil generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas i ŘÚSMP Luboš Hlinovský, který mimo jiné uvedl, že CANSO má svým členům stále co nabídnout a ačkoliv jednotliví zástupci nezažnamenali v některých skupinách zásadnější vývoj, přesto znamená členství ŘLP ČR, s. p., v těchto skupinách pro podnik přínos.

anice prostoru odpovědnosti supernízkých sektorů ve FL 125

Skutečný přínos pro efektivitu využívání jednotlivých sektorů oblastního střediska ukáže až letní sezóna a plné provozní využití všech implementovaných změn.

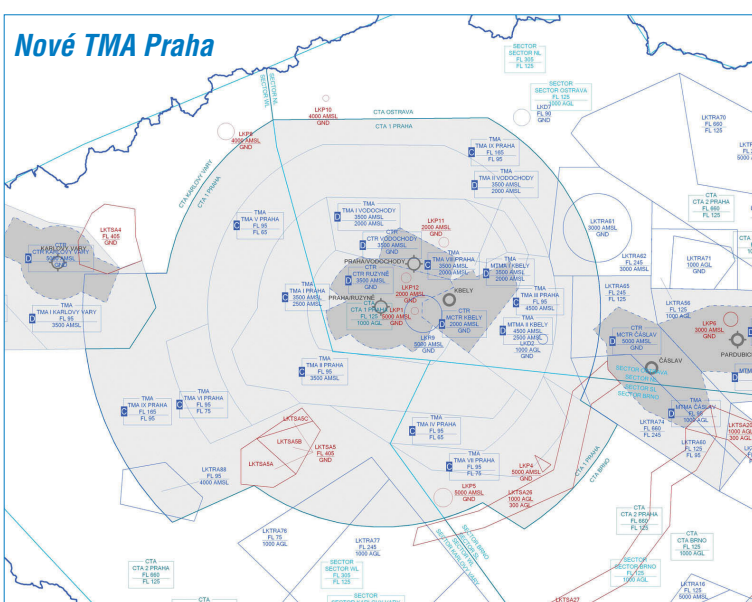
Úbytek objemu provozu GAT na ACC Praha nebyl nikterak závažný, protože počet pohybů v rozsahu letových hladin 95–125 je ve srovnání s celkovým počtem letů provedených ve FIR Praha skutečně nízký, na druhou stranu je na místě zdůraznit, že **v této souvislosti došlo k výraznému zjednodušení koordinačních postupů jak mezi civilními, tak i směrem k vojenským stanovištím ATS.** Není-li koordinováno jinak, všechny lety v prostoru odpovědnosti ACC Praha směřující na regionální letiště (tj. do Ostravy Mošnova, Brna Tuřan a Karlových Varů, ale i do Pardubic, Časlavi a Náměště), nyní klesají standardně do FL130 a jsou předávány na regionální stanoviště, poskytující ATS v příslušném supernízkém sektoru. I tuto úpravu koordinačního procesu lze chápat jako příspěvek ke snížení zátěže řídicích letových provozů.

Jak již bylo poznamenáno výše, ke stejnému datu účinnosti došlo k jednotné úpravě horních hranic koncových řízených oblastí regionálních letišť, a to civilních i vojenských. **Všechna TMA ve FIR Praha od 15. 10. 2015 sahají pouze do FL 95 s jedinou výjimkou, a tou je TMA Praha IX, které z provozních důvodů zasahuje do nízkých sektorů ACC Praha až do FL 165. To mj. přináší další benefit pro ACC Praha v podobě snížení počtu přímých koordinačních partnerů.** Úzce souvisejícím přínosem je souhlas pilotů Armády České republiky, velitelů posádek letů OAT-C s přednostním prováděním letů mezi základnami a aktivovanými omezeními prostory právě prostorem supernízkých sektorů, a tím pádem majoritním využitím služeb, poskytovaných regionálními stanovišti ATC.

Z úvodního výčtu vyplývá, že i samotné TMA Praha znamenalo poměrně dramatickou změnu. Došlo k jeho horizontálnímu rozšíření, a to zejména z důvodu zajištění kontinuálního klesání přiletů do LKPR bez nutnosti nebo s minimálními potřebou koordinace se supermizickými sektory. Zcela nově také řídící stanoviště APP Praha po-

skytují ATS řízeným letům i pod svým TMA v prostoru třídy E, což byl doposud status, využívaný pouze na regionálních letištích. Před 15. říjnem 2015 byly tyto lety řízeny právě jedním ze supernízkých sektorů, ale přílišná složitost koordinačních postupů při povolování každého jednotlivého letu, zejména takového, který měnil pravidla VFR na IFR pod TMA Praha, vyústila v tuto poměrně zásadní změnu provozních postupů. Stejný důvod mělo i vytvoření vzdušného prostoru, zvaného HDO Box. Jde o prostor odpovědnosti APP Ostrava, v němž je však poskytování ATS trvale delegováno na APP Praha. Historicky tak zcela poprvé stanoví-
tě APP Praha poskytující přibližovací službu na letiště v Praze realizuje přímé koordinační hovory i s německým sektorem Sachsen či polskou Poznań.

Rozsáhlými změnami prošly omezené prostory. Naprostá většina z těch, které spadaly do kategorie LKR, byla překategorizována na LKTS, došlo k úpravám a i ke zrušením některých prostorů kategorie jak LKR, tak LKP a LKD. Prostory LKTRA v okolí vojenské základny v Náměšti dokonce změnilly svoje horizontální a vertikální hranice a zmiňují-li se vojenské letecké základny, je třeba jedním dechem dodat, že téměř všech z nich se dotkla revize standardních příletových (STAR) a odletových (SID) tratí.

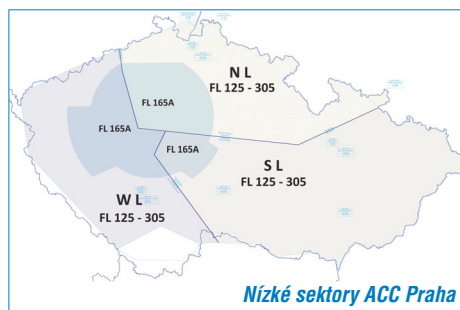
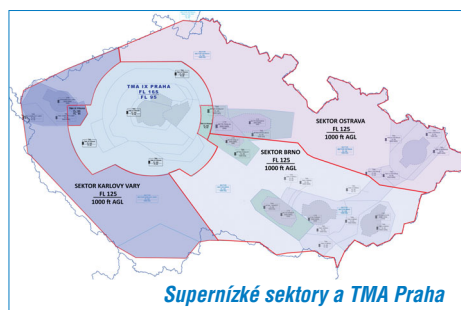


Důležitým krokem k efektivnímu rozložení a využití lidských zdrojů na regionálních stanovištích ATC bylo uskutečnění pružného slučování supernízkých sektorů. Děje se tak každou noc od 15. října 2015, kdy jsou letové provozní služby řízeným letům v Sektoru Karlovy Vary poskytovány buď ostravským nebo brněnským stanovištěm ATC.

Skutečností se stal fakt, že v rámci podniku již neexistuje stanoviště ATC, které by mohlo využít možnosti poskytovat procedurální službu řízení. Ke dni 14. 10. 2015 bylo po vyhodnocení všech argumentů a po schválení této změny funkčního systému ze strany ÚČL rozhodnuto o zrušení procedurálních kvalifikací APP na regionálních stanovištích. Stejným důvodem, vedoucím k tomuto logickému kroku, se stalo konstatování při hodnocení bezpečnosti, že technické zabezpečení a vybudovaná infrastruktura zajišťující přehledovou informaci je na takové úrovni, že udržování těchto kvalifikací v současnosti i do budoucna postrádá jakýkoli smysl.

Implementaci jmenované řady změn pochopitelně předcházely nejen řádný výcvik na všech stanovištích ATS, ale i související studie bezpečnosti, zpracované oddělením bezpečnosti a kvality, úprava a testování používaných ATM systémů a v neposlední řadě rozsáhlá změnová služba v AIP ČR, jakožto i v dalších souvisejících dokumentech a řídicích aktech upravujících poskytování ATS.

**text a grafika Oddělení postupů
letových navigačních služeb**



Přítomní zástupci zhodnotili vývoj skupin jak v rámci globálních aktivit, tak i těch evropských. **Významnější posun zaznamenali například zástupci pracovní skupiny ASWG (ATM Security Workgroup)** zřízené v rámci CANSO v roce 2013. Jedním z hlavních cílů je sdílení informací a vytváření společných stanovisek v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy z pohledu poskytovatelů LNS. Mezi stěžejní úkoly ASWG patří dlouhodobě aktivity v oblasti informační bezpečnosti, kde se v současné době naplňuje společný plán vytvořený a schválený organizacemi CANSO, ACI, IATA, ICAO a ICCAIA. **V rámci pracovní skupiny Business Excellence také došlo**

k nezanedbatelnému vývoji. Na posledním jednání v únoru 2016 byla mimo jiné odsouhlasena finální verze dokumentu „*Performance-driven ANSP Management*“. Dokument by měl sloužit zejména poskytovatelům LPS z rozvíjejících se oblastí, jako vodítko při zavádění systémů managementu kvality. **Hlavní roli pracovní skupiny ATM Environment** je sdílení nejlepší dostupné praxe v oboru a vyvíjení nových postupů, týkajících se problematiky managementu životního prostředí. V roce 2015 skupina mj. publikovala dokument „*Managing the Impact of Aviation Noise*“ a v současné době připravuje guidance materiál pro poskytovatele letových navigačních služeb

pro zlepšení měření CCO/ CDO, a dále průvodce nejlepší praxí stanovování uhlíkové stopy pro poskytovatele LPS, včetně užitečných příkladů toho, jak mohou dosáhnout snížení využívání surovinových a energetických zdrojů a úspory financí, aniž by byla narušena bezpečnost a plynulost letového provozu. Naopak v pracovních skupinách AIS to AIM, Global Benchmarking nebo Human Resources sice nebyl zaznamenán výraznější vývoj za poslední dobu, naše účast v těchto skupinách je ale i nadále žádoucí stejně tak jako například v projektu Safety Information Exchange Programme nebo ve výboru Policy Standing Committee.

text nwt a kolektiv autorů



GOLDEN FLIGHT LEVEL 2016

MINITEAM PRAGUE A JEHO ITALSKÉ NAGANO



Po roce se opět sešla zima se zimou, a tak nastal čas týdne sportovně-společenských radovánek zvaných GFL. Na konci ledna se tak potkalo celkem 755 účastníků z řad řidičů a jejich kamarádů v jihotyrolském Brunecku a jak bývá dobrým zvykem, setkání to bylo přenáročné. Letos se opět rozšířil okruh „přespolních“ závodníků – zejména nově ustanovený Team Australia vnesl do našich řad svěží vítr. Nebylo téměř nikoho, kdo by na konci týdne neměl na obličej zbytky australské vlajky, o „tetování“ a la žvýkačky Pedro vsutku nebyla nouze. Na druhou stranu některé týmy letos početně prořídly a nejrapidnější pokles nastal bohužel právě u týmu českého, po loňské šestnáctihlavé výpravě jsme letos jeli jen tři mušketýři (a stejně jako oni byli vlastně ve finále čtyři). Kromě mne se jednalo o legendárního švédského instruktora téměř všeho (řízení letového provozu, jízdy na koních, hlasitého smíchu, chrápání, šoférování autobusů, nalézání pramene věčného mládí atd.), toho času zaměstnance CANI, pana Booa Holmstroma (kterému je něžně přezdíváno Bubák) a o naši kapitánku Magdu, která pracuje jakožto věžní řidič v bavorském exilu. Na otázku „Why there is only three of you this year?“ jsme našim zahraničním kolegům odpovídali zhruba pětsetkrát, proto nemám sil to znovu vysvětlovat váženým čtenářům. Nicméně hlavní důvod viz Strip 3/2015 a zde líčená francouzská dezorganizace. A pak také viz Alois Jirásek: Dívčí válka.

Ovšem „kdeže loňské sněhy jsou...“, obraťme pozornost k letošku – veškerá organizace celého týdne probíhala na jedničku s hvězdičkou. Ubytování bylo na vysoké úrovni (například naše koupelna byla třikrát větší než naše ložná ložnice), snídaňová vejce byla výrazně žlutější a chutnější než jakákoliv vejce ve středních Čechách, večere se skládala z pěti chodů a na nedaleký svah



Český MiniTeam řidičů letového provozu a jejich tetrisové kostýmy

nás neválal vrhnout na après-ski mezi družici se stovky řidičů, aby nás v davu vyhledal a v pořádku doručil zpět na základnu. Počasí organizátorům taktéž hrálo do karet, během všech tří soutěžních dnů (připomínám, že se závodí v lyžování sjezdovém, lyžování klasickém a v jízdě na snowboardu) nás zeshora podporovalo italské slunce, nálada tak byla velmi zpěvná a utrpěná zranění byla pouze lehkého charakteru. V individuálních kategoriích náš MiniTeam pochopitelně na stupně vítězů nevystoupal, laťka byla ovšem postavena neuvěřitelně vysoko – pro přiblížení úrovně klánů uvedu fakt, že běžkařský závod žen na 3 km vyhrála armádní řidič z laponského Rovaniemi Suvi Niinimäki v čase 5:51, použitím trojčlenky tak vychází její průměrná rychlost na více než 30 km/h. Aneb jak by řekl jeden prachem zapadáný politik – „Kdo z vás to má.“. Naše kapitánka skončila v tomto závodě na solidním 13. místě, v euforii pak slíbila, že přestane kouřit (toto skutečně už téměř měsíc plní) a napřesrok bude na bedně. Tak držíme palce!

GFL ovšem není jen o výkonech sportovních, neméně ceněné jsou výkony společenské a i v tomto směru nám italská organizátora z Teamu Padova připravili vynikající podmínky. Neválali například domluvit, aby jeden večer jezdilo „vajčko“ z údolí až na vrchol Kronplatzu celou noc, a tak probíhalo družení na vrcholu hory až do velmi pozdních hodin. Ovšem našel se i odvážlivec, který v hluboké noci seběhl oněch 1300 výškových metrů zpět do vesnice po svých (podle jeho vlastních slov neví proč to udělal, nicméně jeho manželka s ním celý další den nemluvila). Tradiční čtvrtletní kostýmová party měla letos téma „Forever Young: Cartoons and Videogames“. Náš MiniTeam se rozhodl proměnit se v kameny z Tetrisu, stejný nápad měli ale i Rakušani a Italové, docházelo tedy ke skutečně komplikovaným tetrisovým skládačkám. Kromě nás se na této party vyskytovali také obživlí létající koberec, Simpsonovi, postavičky ze hry The Sims, Lara Croft, 101 Dalmatinů, Angry Birds, několik Darth Vaderů, mnoho Stormtrooperů, Včelka Mája, plastové vojáčky a mnoho a mnoho dalších. Zkrátka takový tyrolský Comic-Con.

Vše dobré jednou končí, a tak i nám nadešel pátek a s ním spojená Farewell Dinner, kde se předávají týmová ocenění. Nejprestižnějším je GFL Cup čili soutěž týmů v obřím slalomu (zde se započítává součet časů osmi nejrychlejších závodníků z daného týmu, a to bez ohledu na celkový počet členů v týmu). Během minulých let jsme navázali velmi přátelské vztahy s KontrolerSki Teamem Poland a vzhledem k tomu, že jsme nebyli schopni utvořit vlastní tým, spojili jsme se v týmové soutěži právě s nimi. Nebudu čtenáře dlouho napínat, týmovou soutěž jsme Polákům pomohli vyhrát, oním pověstným jazyčkem na váhách jsem byl



Kronplatz – dějiště letošního mistrovství řidičů letového provozu

právě já, jakožto osmý počítaný „polský“ závodník. Po polské hymně tak zazněla (pro nás překvapivě) i hymna česká a na pozlaceném pruhu, který je určen vítězům, tak bude navždy napsáno „Winner 2016: EPWA/LKPR“. Ještě příkládám krátkou citaci z oficiálních stránek Polske Agencje Żeglugi Powietrznej: „Pozostali zawodnicy, którzy wywalczyli GFL to: (...) oraz Jakub Vilhelm ze współpracującego czeskiego teamu. Zawodnikom KontrolerSki Team Poland dziękujemy za sukcesy w pozostających konkurencjach – slalomie snowboardowym oraz narciarstwie biegowym.“ Překladu jistě netřeba.

Tak zase za rok, v srbském Kopaoniku (účast přislíbili i někteří letos absentující kolegové z ŘLP) či za roky dva, dvě stě kilometrů severně od polárního kruhu nedaleko Narviku. GFL Forever!

text Jakub Vilhelm, APP/TWR LKPR,
vilhelm@ans.cz; foto GFL

Language Corner



Getting on the Bus

As the bus stopped and it was her turn to get on, she became aware that her skirt was too tight to allow her leg to come up to the height of the first step of the bus.

Slightly embarrassed and with a quick smile to the driver, she reached behind her to unzip her skirt a little, thinking that this would give her enough slack to raise her leg. She tried to take the step, but only to discover that she couldn't.

With a little smile to the driver, she again reached behind to unzip a little more and again was unable to take the step.

After becoming quite frustrated and embarrassed, she once again attempted to unzip her skirt more in order to allow more leg room to get on the first step of the bus.

About this time, a large Texan who was standing behind her picked her up gently by the waist and placed her gently on the step of the bus. She went ballistic and turned to the would-be Samaritan and yelled: “How dare you touch my body! I don't even know who you are!” The Texan smiled and drawled: “Well ma'am, normally I would agree with you but after you unzipped my fly three times I kinda figured we were friends.”



The Test

Two young men applied for an engineering job. Both applicants, having the same qualifications, were asked to take a test by the department manager. Upon completion of the test, they missed only one question.

The manager went up to one of the guys and said: “Thank you for your interest, but we've decided to give the job to the other applicant.”

The engineer said: “But why, we both got nine questions right?”

The manager said: “We made our decision not on the correct answers, but on the one you missed.”

The engineer asked: “And how would one incorrect answer be better than the other?”

The manager replied: “Simple. The other engineer put down on question number five ‘I don't know’, you put down ‘neither do I’.”



The Eye problem

A straight eyed and cross eyed guy bump into each other, and the cross eyed guy said to the straight eyed guy: “Why don't you look where you are going?” The straight eyed guy responded to the cross eyed guy: “Why don't you go where you are looking?”

Připravila nwt