

STRIP 2016

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

ŘÍDICÍ VĚŽ V KARLOVÝCH VARECH

foto Ivan Klůž/vedoucí oddělení LPS Karlovy Vary



Pracovní výročí

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

Jakub Herzan, Ing.,
supervizor na TS I,
DRSL/SLRL/ZLT Brno

15 let

Václav Kořínek,
vedoucí oddělení LPS Brno,
DRSL/SLRL/LPS Brno

15 let

Bohuš Štrba,
samostatný řp I,
DRSL/SLRL/LPS Brno

15 let

Libor Jílek, Ing.,
metodický pracovník,
DPRO/LIS/S

25 let

Otakar Rada,
vedoucí řp II – WS,
DPRO/SPLS/APP/TWR

25 let

Lubomír Kozár, Ing.,
vedoucí řp II – WS,
DPRO/SPLS/APP/TWR

35 let

**Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!**

Manažer roku 2015

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas se na doporučení Hodnotitelské komise a z rozhodnutí Řídicího výboru stal **finalistou soutěže Manažer roku 2015**. Slavnostní vyhlášení výsledků se uskutečnil ve čtvrtek 21. dubna 2016 v rámci Dne úspěšných manažerů a firem. **red**

Defibrilátory v ŘLP ČR



V polovině března a na začátku dubna tohoto roku byla zprovozněna **stanoviště s automatickými externími defibrilátory (AED) v objektech ŘLP ČR, s. p.** Automatické externí defibrilátory (AED) slouží k poskytnutí předlékařské první pomoci. Jejich ovládání je velmi snadné – po zapnutí provází uživatele v českém jazyce

jednotlivými kroky resuscitace a samostatně provádí základní diagnostiku. Personální oddělení zajistí zařazení informací o užívání defibrilátorů do obsahu školení první pomoci i v tomto roce.

Objekty, v nichž byly aktivovány stanoviště AED, jsou IATCC, Technický blok, Letecká škola, Hangár B v areálu Letiště Praha (prostory OLO), Letištní objekt LNS LKTB, Letištní objekt LNS LKKV, Letištní objekt LNS LKMT, RLB Buchtův kopec, RLB Kopec Písek. Přehled konkrétních lokalit naleznete na intranetu v sekci Novinky.

Automatické externí defibrilátory (AED) jsou umístěny v označených zelených skříňkách, které jsou volně přístupné, ale pod trvalým dohledem dispečinku BMS.

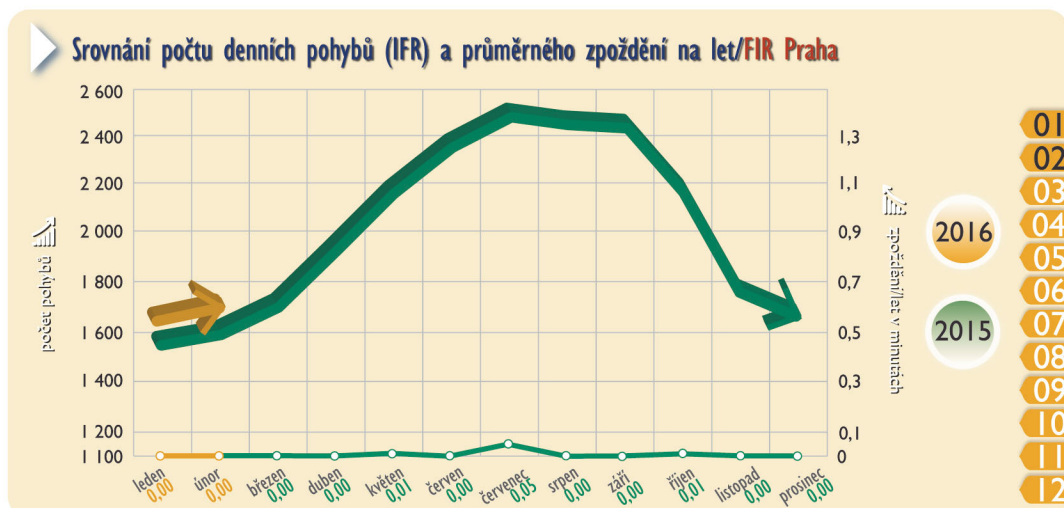
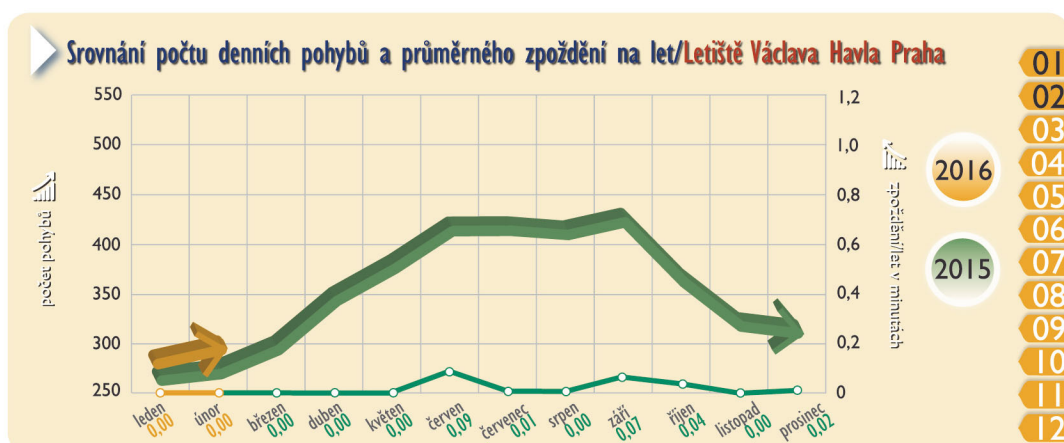
Oddělení BPS

Statistiky provozu

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

únor 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích ÚNOR 2015/2016



BRNO	
2015	2016
IFR 588	IFR 894
VFR 1 619	VFR 1 973
2 207	2 867
MLČ 788	MLČ 1 001
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 451	IFR 534
VFR 756	VFR 487
1 207	1 021
MLČ 696	MLČ 419
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 215	IFR 266
VFR 202	VFR 155
417	421
MLČ 194	MLČ 212

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
7 468	8 600	11,2	332 (27. 2.)	360 (26. 2.)	34 (20. 2.)	36 (26. 2.)

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
44 214	49 354	11,6	1 787 (27. 2.)	1 902 (26. 2.)	145 (20. 2.)	164 (26. 2.)	0,00	0,00

Pozn.: Místní letovou činností (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.

Meteorologie nám pozvedá hlavu a zrak k obloze

RNDr. Eva Schoberová vždy říkávala, že letecká meteorologie je z poloviny pouze o předpisech. Kdo by ale čekal, že rozhovor s jejím nástupcem, Janem Kráčmarem, bude strohý a nudný, šeredně by se spletl. Je to právě naopak!

Jak často za Vámi chodí zaměstnanci s žádostí o předpověď počasí?

Poměrně zřídka, jsou to hlavně bližší kolegové, kteří se chystají jet o víkend na lyže nebo na kolo a chtějí vědět, jak bude. Vzhledem k tomu, že zde není prostor na komplexní analýzy počasí, snažím se spíše interpretovat to, co ukazuje meteorologický předpovědní model a přidat k tomu dílčí osobní zkušenost.

Jaké technologie k tomu využíváte?

Pokud řešíme aktuální stav počasí, tak družicové snímky nebo radarové obrázky, ze kterých můžeme spolehlivě vyčíst, co se právě děje v atmosféře. Pro stanovení předpovědi počasí pracujeme s předpovědními modely – část z nich lze i volně nalézt na internetu – a velmi záleží na tom, jak se výstupní data z modelů posléze interpretují. Existuje hned několik modelů, některé pracují spolehlivěji, jiné naopak. Třeba tolik známý model Aladin ČHMÚ není pro naše potřeby dostačující, spíše využíváme např. americký globální numerický model GFS a z něj odvozené lokální modely, které zpracovává více institucí a díky tomu pak můžeme ve výsledném zobrazení vidět situace v různé míře podrobnosti a v různém předstihu. Rozumné a relativně stabilní předpovědi počasí bývají na dva až tři dny, maximální délka naopak 14 dní, ovšem se značně sníženou spolehlivostí. Výpočet probíhá až čtyřikrát denně a podle výsledků lze stanovit právě spolehlivost předpovědi – ta bývá tím vyšší, čím lépe se v po sobě jdoucích termínech výstupní data shodují.

Musím ale konstatovat, že téměř všichni uživatelé jsou optimisté a nevidí jim, pokud stanovená předpověď úplně přesně nevyjde a jsou naopak ještě radši, že je dokonce lépe, než to vypadalo.

Zmínili jste poměrně dost propagovaný model Aladin. Jaký další dostupný a spolehlivý model byste poradil našim čtenářům?

Sám užívám především předpovědní mapy z webu „wetterzentrale.de“. Hodně oblíbené jsou i předpovědi průběhu počasí v daném místě z „yr.no“, což je webová služba, kterou poskytuje Norský meteorologický institut. Obvykle totiž předpověď o trochu lepší počasí, než pak bývá ve skutečnosti...

...což je ovšem z psychologického hlediska spíše pozitivní. Čím je dána úspěšnost meteorologických modelů?

Záleží především na tom, s jakými výchozími daty model pracuje a jak jsou podrobná, dále hrají roli i fyzikální rovnice nebo třeba parametrizace zemského povrchu. To znamená, že u veličin, které se nedají úplně přesně fyzikálně podchytit, ale mají podstatný vliv na průběh počasí, přistupujeme k určitému zjednodušení. Přínosnou součástí norského modelu bývá i statistické vyhodnocení polí teploty, tlaku a vlhkosti, které se pak aplikuje na počasí u země. Pokud má člověk meteorologické vzdělání, s využitím předpovědních map si interpretuje počasí sám „z hlavy“. Někdy bývá úspěšnější než stroj, jindy je to naopak. Říká se, že při-

blíže v 85 % případů by se počasí dalo předpovídat strojově, ale těch zbývajících 15 % tvoří právě nestandardní situace, kdy se v atmosféře „něco děje“, a ty jsou pro meteorology zajímavé a více srozumitelné než pro stroje.

Už několikrát jste se zmínil o „modelu“. Co si pod tím můžeme představit?

Jedná se o počítačový program, který zpracovává vstupní data z aktuálního měření při zemi i ve volné atmosféře například ze sondážů. Na trojrozměrné síti pravidelně rozmístěných uzlových bodů počítá vteřinu po vteřině, jak se budou fyzikální pole vyvíjet. Je k tomu třeba především dostatečně výkonný počítač, aby dokázal vypočítat vývoj situace rychleji, než probíhá ve skutečnosti. Typicky se tyto výpočty dějí z pozorování v časech 00, 06, 12 a 18 Z a jeden výpočet zabere asi 3–4 hodiny času. Modely na omezené oblasti předpovídají na třeba 36 hodin dopředu a globální modely až na již zmíněné dva týdny.

Čím je síť uzlových bodů hustší, tím je třeba více času k provedení výpočtu, čímž se přirozeně zkracuje doba předpovědi. Svou roli hraje i nastavení orografie (horopisu), které má na úspěšnost modelu také vliv. Například Šumava je rozsáhlé pohoří a v síti uzlových bodů se projeví výrazněji než třeba Krkonoše, které jsou poměrně úzké a model je více vyhladí.

„Oříškem“ je pak tzv. konvekce, což jsou výstupné a kompenzační pohyby vzduchu v atmosféře tvořící bouřkové mraky. Ty se modelem předpovědět přesně nedají, protože jsou rozměrově menší, než je základní mřížka modelu. Tím pádem se musí opět přistupovat k určitému zjednodušení a vypočítává se spíše míra pravděpodobnosti, model však nikdy přesně nestanoví, kdy a kde se bouřkový mrak vytvoří.

Díváte se v televizi na předpověď počasí?

Sice se dívám, ale hlavním důvodem jsou spíše sami moderátoři než očekávané meteorologické jevy. Shodou okolností třeba Táňa Míková je spolužačka z ročníku, s Pavlem Karasem jsem spolupracoval na observatoři na Libuši, chvilku i s Janem Zákopčaníkem, Alenu Zábýrnickou znám ještě jako studentku, když psala diplomovou práci. Rád se proto podívám na své někdejší kolegy a spolužáky z profesního hlediska.

Jedním z hlavních témat, o kterých bych si ráda povídala je letecká meteorologie. Čím je jiná než meteorologie obecná?

Fyzika, pozorování jevů a jejich předpovídání, to jsou atributy každého meteorologického oboru. Ta letecká je ale v mnohem větší míře svázaná předpisy a pracuje s řadou specifických technických parametrů, které pro základní předpovědi nemají až takovou důležitost, ale v leteckém světě je to naopak. Jedná se třeba o RVR neboli dráhovou dohlednost, výšku základny oblačnosti a podobně.

Je to úzce regulované technické odvětví aplikované meteorologie, jehož oblastí zá-

mu jsou jevy, procesy a meteorologické prvky ovlivňující bezprostředně či vzdáleně letový provoz a leteckou techniku. Poznatků z ostatních oborů meteorologie využívá ke zdokonalení předpovědi, zefektivnění provozu a zvýšení bezpečnosti. Funguje na daných specifických postupech a leteckí meteorologové jsou poměrně silně svázáni i kritičností výsledku. Cítí mnohem větší zodpovědnost vůči výstupním informacím, záleží i na takových detailech, jako je čas odeslání zprávy nebo dílčí obsah zprávy. Dává se mnohem větší důraz na spolehlivost dat, jednoznačnost formulací, včasnost dodání a podobně.

Jaké jevy v rámci letecké meteorologie sledujete?

V případě letišť se jedná o všechny prvky uvedené v pravidelných hlášeních meteorologických informací METAR (pozn. red.: původně zkratka z francouzského *message d'observation météorologique régulière pour l'aviation* = pravidelná letecká meteorologická zpráva), které jsou zde seřazené i podle důležitosti. Jsou to vítr, dohlednost, jevy počasí, oblačnost a výška její základny, teplota, rosný bod (jako ukazatel vlhkosti) a tlak.

Vítr tedy patří mezi nejdůležitější faktory. Jak konkrétně může leteckou dopravu ovlivňovat?

Rychlost a směr větru je zásadní především pro vzlety a přistání a platí, že za ideálních podmínek by měl být maximální protivítr. Letadla jsou nejcitlivější na zádožový vítr a dále na vítr boční. Z tohoto hlediska je například dráhový systém Letiště Václava Havla Praha poměrně šikovně situovaný, jelikož obě dráhy se nacházejí ve směru nejčastějších maximálních větrů.

Ale například myšlenka vybudování paralelní dráhy kompletním „překopáním“ a zrušením dráhy 12/30 není z meteorologického hlediska nejlepší nápad. Opomíjí totiž stavy, kdy fouká výrazný severozápadní vítr a letadlům by tak boční vítr působil značné problémy. Ve výsledku by tak přibližně ve 3 % celkového času na obou paralelních drahách znemožňoval provoz – pro menší letadla by to bylo kritické.

Jaká místa v Evropě i na světě mají naopak permanentně s větrem potíže?

Za složitější považujeme třeba údolní polohy, ale v těchto případech našťastí fouká vítr ve směru údolí. Horší je to obecně na ostrovech nebo ve vysokohorských oblastech. Zajímavé situace nastávají také ve Spojených státech amerických na Velkých pláních, například v Denveru – tam se často vyskytuje jev známý jako *microburst*. Jedná se o suché výlevy studeného vzduchu sestupného proudy z bouřky. U nás, pokud se rozvine bouřka, začne obvykle pršet, kdežto v Denveru se díky suchému vzduchu v nízkých vrstvách srážky často vypaří a k zemi už putuje pouze ochlazený těžký vzduch a ten se po dopadu na zem rozbíhá do stran. Přistávající letadlo tak čeká při průletu *microburstem* nejdřív náraz čelního větru, poté pilot zpomalí a následně nastá-



vizitka

JAN KRÁČMAR

narozen: 1965 v kraji Šakalích let
rodina: dvě dcery – Anna (21 let) a Eva (16 let)

vzdělání: Matematicko fyzikální fakulta UK, obor meteorologie

co dělám ve volném čase: procházím se po vlastech českých, neraději mám České středohoří a Krušné hory
na co se rád podívám: na filmy české produkce včetně artových

co si často říkám: krásnou větu profesora Stanislava Hanzlíka

„Meteorologie nám pozvedá hlavu a zrak k obloze, v níž je skryta více než polovina krásy světa“

jako malý jsem chtěl být: nejprve popelář, pak průvodčí v tramvaji a nakonec řidič autobusu

ne náraz zádožového větru, čímž ztratí rychlost a může nastat kritická situace. Přitom se jedná o jev trvající v řádu jednotek minut a o velikosti jednotek kilometrů. Je však velmi obtížně detekovatelný a zároveň velmi nebezpečný, takže se nelze divit pilotům, kteří hlásají, že v létě by do Denveru za dne neletěli ani za nic.

Tyto a další nebezpečné konvektivní jevy známé např. z USA však u nás ve střední Evropě až tolik nehrozí. Od jihu brání Alpy tomu, aby sem přišel extrémně teplý a vlhký vzduch, jako to bývá například v USA od Mexického zálivu, a od severu zase skandinávské hory a Grónsko brání příchodu extrémně studených proudů, způsobujících například pověstné americké blizardy, které se proženou celými Státy až na jih. Evropa je díky konfiguraci hor a moře proti takovému jevu poměrně dobře chráněná.

Dokončení příště.

text nwt, foto archiv J. Kráčmara

Kalendář akcí ŘLP ČR, s. p., pro letošní rok

ŘLP ČR, s. p., bude i v tomto roce pořadatelem a partnerem řady sportovních, kulturních i společenských akcí. Níže vám přinášíme seznam těch nejdůležitějších tak, jak jsou v současné chvíli známy. O změnách vás budeme informovat na stránkách našeho zpravodaje a na podnikovém intranetu, kde se v dostatečném časovém předstihu objeví i podrobnější informace s případnou nabídkou volných lístků. **red**

22.–24. 04. 2016	Paracountry festival, hora Říp
01. 05. 2016	Prvomájový fotolet pořádaný Aeroklubem Ostrava, Letiště Leoše Janáčka Ostrava
13.–14. 05. 2016	Tradiční vrtulníková akce Helicopter Show 2016, letiště Hradec Králové
28.–29. 05. 2016	26. ročník Aviatické pouti, letiště Pardubice
03. 06. 2016	Dětský den ŘLP ČR, s. p., areál IATCC Jeneč
11. 06. 2016	Letecká show k oslavě 70. výročí zahájení provozu na letišti v Rakovníku, letiště Rakovník
24. 06. 2016	Open Sky Jeneč, areál IATCC Jeneč
15.–18. 08. 2016	Golfový den zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. (den bude upřesněn později)
03. 09. 2016	5. ročník leteckého dne Strakonice on Air, letiště Strakonice
03. 09. 2016	Letecký den u příležitosti 70. výročí založení Aeroklubu Šumperk, letiště Šumperk
03.–04. 09. 2016	23. ročník letecké přehlídky CIAF, letiště Hradec Králové
17.–18. 09. 2016	Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil AČR, letiště Leoše Janáčka Ostrava
09. 12. 2016	Vánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., prostory CATC

Objektiv



V úterý 15. března 2016 se v konferenčních prostorách hotelu Boscolo Prague v Praze konala dopolední diskuzní konference nesoucí název Doprava – investice do dopravní infrastruktury. Partnerem se stalo i Řízení letového provozu České republiky. Pořadatel, společnost MAFRA, připravila pro registrované účastníky velmi zajímavý program, jehož hlavními tématy byly telematika dopravních cest, elektrifikace a bezpečnost železnic, rozvoj a výstavba silnic a dálnic, modernizace vodních dopravních cest a také Jednotné evropské nebe. Tuto problematiku hostům přiblížil generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas, který patřil mezi osm hlavních řečníků konference. Spolu s ním i ministr dopravy ČR Dan Ůok, člen představenstva Českých drah František Bureš, ředitel úseku Obchod a marketing ČD Telematika Miloš Mastník, Lubomír Fojtů z Ředitelství vodních cest ČR, Senior Engineer ze společnosti Siemens Jiří Pohl, hlavní ekonom Raiffeisenbank Helena Horská a člen představenstva HOCHTIEF CZ Tomáš Koranda. Generální ředitel Jan Klas se ve své prezentaci věnoval nejen samotné problematice SES, ale vysvětlil i zapojení ŘLP ČR, s. p., do projektu SESAR. Poukázal na výsledky programu SES na evropské úrovni a konstatoval, že v případě našeho podniku došlo ke splnění a překročení stanovených cílů ve všech ukazatelích. V grafické části účastníkům nabídl vývoj poplatku za traťovou službu v letech 2010–2015 nebo využití českého vzdušného prostoru v letech 2009–2015. V druhé části prezentace nejprve vysvětlil, co tento technologický pilíř SES přináší našemu podniku a neopomněl zmínit ani SESAR Deployment, v rámci něhož zastává ŘLP ČR, s. p., roli implementačního partnera.

text nwt, foto MAFRA

Ohlédnutí za výstavbou TWR LKMT 2007–2016



Kolaudace TWR LKMT proběhla na místě dne 2. 3. 2016 a byla tak završena úspěšná výstavba nového provozního objektu ŘLP ČR, s. p., na letišti Ostrava. Vcelku stručná zpráva, která konstatuje zdárný konec stavební části jednoho projektu, ale bylo to tak po celou dobu? Minulost projektu nebyla zdaleka tak přímočará, jak by se mohlo zdát. **Všechno začalo už v prosinci 2007, kdy je po předchozí přípravě podepsáno s Moravskoslezským krajem (MSK) Memorandum o výstavbě společného bezpečnostního centra.** Mezi účastníky Memoranda patřily kromě MSK a nás jednotlivé složky letiště, a to nejen čistě bezpečnostní, ale i ČHMÚ, záchranná služba, správa letiště a také například Vysoká škola báňská. Investorem celé akce se stal MSK s využitím peněz z evropských fondů a všichni partneři pak měli být v bezpečnostním centru v nájmu u MSK. U objektu se počítalo se třemi křídly, v levém byl umístěn celní úřad a policie, prostřední část byla určena pro správu letiště, vysokou školu a ŘLP, pravé křídlo pak pro hasiče a záchrannou službu. Projekt nabíral na rychlosti a se získáním územního souhlasu jsme požádali o stavební povolení. **Situace se však razantně změnila, když tehdejší nový ministr vnitra zastavil veškeré jím řízené evropské projekty. Mezitím jsme získali stavební povolení a na čas se zdálo, že MSK bude s takto připraveným projektem nakonec slavit úspěch. Na jaře 2011 už ale začínalo být jasné, že projekt přes veškerou snahu MSK nebude mít zelenou.** Zažili jsme velké zklamání a začali hledat cestu jak pokračovat, protože situace našeho střediska Ostrava byla dlouhodobě neudržitelná – TWR v nájmu u hasičů, stavebně v havarijním stavu a ostatní části střediska rozptýlené na kilometry po celém letišti. **Začali jsme opět intenzivně jednat s MSK ohledně dalšího postupu a výsledkem byla v září 2011 Dohoda o výstavbě nakonec bez účasti samotného MSK. Na základě uvedené dohody jsme převzali stavební povolení, provedli komplexní změnu projektu a zachovali jen střední o dvě třetiny zmenšenou část pouze pro potřebu naší a ČHMÚ. Investorem a zároveň vlastníkem objektu se stal přímo ŘLP ČR, s. p., ČHMÚ zde sídlí na základě nájemní smlouvy. Takto upravený projekt získal stavební povolení formou změny stavby v říjnu 2012. Dokončení finální podoby projektu se ale opozdilo, protože v roce 2013 nastala změna legislativy u veřejných zakázek a bylo nezbytné vypracovat podrobnější verzi projektové dokumentace pro realizaci stavby. V téže době se podařilo MSK zajistit peníze na výstavbu sousedního křídla pro hasiče, což si vyžádalo koordinaci i z naší strany. Následovalo otevřené výběrové řízení na zhotovitele vyhlášené po překonání všech zdržení až začátkem roku 2014 a smlouva o dílo s vítězem soutěže Sdružením HOCHTIEF divize Ostrava a Synett tak nese datum podpisu dne 14. 7. 2014. **Stavba se rozběhla v srpnu 2014 po vybudování stavební přístupové cesty.** Postup výstavby se zkomplikoval současnou výstavbou objektu hasičů v těsném sousedství, platí totiž, že nelze realizovat obě stavby najednou. Vztahy se naštěstí podařilo udržet v rozumné rovině, i když některá jednání nebyla zrovna snadná. V té době navíc ještě nikdo netušil, jaké velehory problémů nás čekají v podobě vybudování přejezdu přes přílehlou železniční trať. Výstavba silnice a přejezdu byla zahájena po veřejné zakázce v srpnu 2015 firmou OHL ŽS, divize Ostrava. Práce na silnici šly jako na drátku, ale železnice se ukázala být pevností, kterou nebylo snadné zdolat. Má totiž dlouhou tradici a na všechno existuje předpis, ale je třeba být místním znalcem, aby se vědělo, kde ho hledat. Možností bylo hned několik a mnohdy si ani znalci či pamětníci nebyli tak úplně jistí... **Naše vytrvalé úsilí však nakonec slavilo úspěch a s pomocí všech zúčastněných se přejezd dal do provozu kolem Vánoc 2015. To nejhorší bylo za námi a díky příznivému počasí během zimních měsíců se podařilo dodržet všechny termíny stanovené ve smlouvě a v únoru zahájit přebírání objektu. Po odstranění zjištěných vad a nedodělků jsme pak mohli nový objekt konečně zkolaudovat ke 2. 3. 2016.** Stavební úřad ÚCL vydal kolaudační souhlas a objekt tak lze užívat v plném rozsahu. Do plného provozního využívání zbývá ještě několik měsíců, ale myslím, že už nyní můžeme poděkovat každému, kdo se na projektu podílel, podílí a ještě podílet bude. Všem díky a přístě na shledanou.**

text a foto Jan Sedlák/DPLR/SRPI/OPM, sedlak@ans.cz

Informace o hospodaření podniku za rok 2015

Jako každý rok, tak i první čtvrtletí 2016 je na DPERFIN obdobím bilancování. Roční účetní závěrka nám dá konečné informace o výsledcích předcházejícího období a nastává čas hodnocení, jaký ten uplynulý rok byl. Můžeme konstatovat, že rok 2015 byl z pohledu hospodaření dalším v řadě úspěšných. Cíle stanovené podniku plánem byly nejen dosaženy, ale i významně překročeny. Výsledky hospodaření jsou jak odrazem příznivého vývoje letového provozu v roce 2015, tak i efektivním přístupem k čerpání nákladů, kdy byly realizovány úspory v porovnání se schváleným plánem. Podařilo se naplnit cíle Výkonnostního plánu pro první rok druhého referenčního období (2015–2019) v rámci celoevropského systému sledování výkonnosti poskytovatelů letových provozních služeb.

Rok 2015 lze tedy hodnotit jako velmi úspěšný. Hospodářský výsledek před zdaněním dosáhl výše 407,4 mil. Kč, což znamená meziroční nárůst tohoto ukazatele o 12,9 procenta po očištění výsledku roku 2014 od odprodeje nepotřebného objektu v centru Prahy. Jak už bylo konstatováno, hlavním faktorem tohoto úspěchu byl především příznivý meziroční vývoj letového provozu, a to jak na trati, tak i na určených letištích. **Rovněž tak i výnosy z komerčních aktivit zaznamenaly pozitivní vývoj. Celkově byl plán výnosů podniku za rok 2015 splněn na 103,2 procenta.** V neposlední řadě k úspěchu přispěly i realizované nákladové úspory díky odpovědnému přístupu jednotlivých útvarů ke spotřebě nákladů. Rozpočet nákladů podniku tak byl v uplynulém roce čerpán na 96,5 procenta.

V oblasti poskytování letových navigačních služeb byl v případě traťových služeb zaznamenán pozitivní růst výkonů letového provozu, a to jako jeden z nejvyšších v posledních letech. Celkový objem výkonů traťového provozu vyjádřený v přeletových jednotkách (SU) dosáhl v roce 2015 hodnoty 2 532 tisíc SU, což znamená meziroční nárůst o 5,8 procenta. Dosažený objem traťových výkonů tak odpovídá plnění projekce výkonů traťového provozu v plánu výkonnosti na první rok druhého referenčního období na 99,4 procenta (v SU).

Mimořádně příznivou skutečností roku 2015 je významné oživení letového provozu na letištích v ČR. Po letech kontinuálního propadu výkonů došlo k oživení odvětví a k obrátu dosavadních vývojových trendů. Pro výkony provozu na letištích, kde poskytování služeb zajišťuje státní podnik Řízení letového provozu České republiky, (Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary), znamenal rok 2015 pozitivní přelom a poprvé od roku 2008 se podařilo dosáhnout zvyšování objemu provozu na všech řízených letištích, včetně letiště Praha. **Počet pohybů meziročně na všech čtyřech letištích celkově vzrostl o 8,4 %, bylo zaznamenáno celkem 200 009 pohybů letadel.** V oblasti letištní a přiblížovací služby byl v roce 2015 zaznamenán objem výkonů letového provozu v přiblížovacích jednotkách (SU) ve výši 76,3 tis. SU, což znamená meziroční nárůst výkonů o 4,1 procenta.

V roce 2015 došlo k dalšímu snížení průměrné maximální vzletové hmotnosti letadel přistávajících na letištích, kde je provoz řízen ŘLP ČR, s. p. V roce 2014 tato hmotnost činila 46,1 tun, v roce 2015 pouze 44,5 tun. Na letišti Václava Havla v Praze naopak průměrná hmotnost přistávajících letadel již třetím rokem vykazuje opačný trend, také v roce 2015 se meziročně zvýšila, z 58,0 tun v roce 2014 na současných 59,3 tuny na jedno přistání.

Rok 2015 byl prvním rokem druhého referenčního období celoevropského systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb. V rámci tohoto systému musí každý členský stát přispět k naplňování stanovených celoevropských cílů výkonnosti prostřednictvím plánu výkonnosti. Ten pak definuje konkrétní výkonnostní cíle pro jednotlivé oblasti na celé referenční období, tj. na roky 2015 až 2019. Klíčovým výkonnostním ukazatelem pro oblast nákladové efektivity bylo stanovení vnitrostátní jednotkové sazby pro traťovou službu řízení. Pro rok 2015 byla schválena a aplikována vnitrostátní jednotková sazba ve výši 1064 Kč (ve stálých cenách roku 2009). Její výše zachovává současný sestupný trend vývoje jednotkové ceny a přispívá k naplnění celoevropských cílů v oblasti nákladové efektivity.

Jak už je konstatováno výše, výsledek hospodaření podniku za rok 2015 je jeden z mnoha úspěšných v historii podniku. Plánovaný hospodářský výsledek byl dosažen a překročen. Účetní závěrka za rok 2015 byla dne 30. března 2016 projednána a přezkoumána Dozorčí radou podniku. Po schválení roční účetní závěrky zakladatelem bude čistý zisk ve výši 325,6 mil. Kč přidělen do fondů podniku. Finanční situace podniku zůstává příznivá a vytvořené zdroje dávají reálný předpoklad stabilního vývoje podniku i v dalších letech referenčního období.

DPERFIN

Vernisáž vítězných fotografií „3L“ za rok 2015 a uzávěrka fotosoutěže pro rok 2016



Ve středu 16. března 2016 se s mírným zpožděním oproti minulým létům konala vernisáž vítězných fotografií amatérské fotosoutěže zaměstnanců „3L“ za rok 2015. Na čtyřech panelech u letecké kavárny je vystaveno celkem 29 nejlepších fotografií z celého XIV. ročníku, z nichž je zároveň osm vítězných v jednotlivých kategoriích. Na snímku je zleva **Jan Mikyňa** z DPRO, výherce 1. ceny v kategorii „3L“ a 3. ceny v kategorii „3L/Volné téma“, dále **Zbyněk Hadaš** z DPRO,

výherce ceny v kategorii Volné téma/Cestování, **Romana Nainarová** z DPRO, výherkyně v kategorii „Volné téma/Portrét“ a **Ivana Drahoukoupilová** z DPRO, která přišla vyzvednout ceny za **Jana Drahoukoupila** z Oddělení pseudopilotů. Ten vyhrál 2. cenu v kategorii „3L/Volné téma“ a cenu v kategorii „Volné téma/Příroda“. Zbývajícím dvěma vítězům, **Štěpánu Obrovskému** z DRSK (1. cena v kategorii „ŘLP“) a **Michalu Chmelovi** z DRSK (dělená cena za kategorii „Volné téma/Portrét“) budou ceny předány individuálně. Všichni vítězové obdrželi certifikát a dárkové poukázky do centra Foto Škoda.

Zároveň připomínáme, že se blíží termín uzávěrky pro odevzdání fotografií do XV. ročníku soutěže pro rok 2016 – poslední den, kdy bude možné fotografie zařadit do soutěže, je pátek 29. dubna 2016. Podrobná pravidla byla jako vždy uveřejněna v únorovém vydání zpravodaje Strip, případně se lze kdykoliv informovat přímo v redakci u šéfredaktorky Stripu **Nicole Wovesné Trhlinové** v kanceláři č. 110 v pátém patře administrativní budovy. Fotografie mohou zájemci odevzdat buď originálně nazvětšované formátu nejméně 18 x 24 cm a nejvíce 30 x 40 cm nebo na přenosném médiu (CD, DVD, flashdisk), případně je doručit elektronickou poštou na adresu strip@ans.cz.

red

Inspirovat

„Moje touha je úplně obyčejná a má ji v sobě snad každý, kdo někdy pilotoval letadlo se slušným výkonem – dostat se ještě o něco výš a být ještě o něco rychlejší.“

Gordon Cooper (1927–2004), americký vojenský letec a astronaut z prvních letů do vesmíru, kam letěl dvakrát

„Pokud jste už někdy letěl, možná pochopíte lásku k létání, která se u pilotů časem vyvine. Je to podobný pocit, jaký cítí muž k ženě, nebo manželka ke svému manželovi.“

Louise Thaden (1905–1979), americká průkopnice letectví, držitelka mnoha leteckých rekordů a první žena, která získala Bendix Trophy

„Když jsme s bratrem postavili letadlo, mysleli jsme, že jsme přivedli na svět vynález, který učiní války prakticky nemožnými.“

Orville Wright (1871–1948), spolu se svým bratrem se stal tvůrcem prvního letadla těžšího než vzduch (Wright Flyer)

„Existují letci a piloti. Ti první jsou trochu jako ptáci, pro které je pohled seshora přirozený a příjemný. Jsou to tvorové, jejichž mozky a svaly skoro bezděčně vykonávají pohyby, které evokují létání. A pak jsou piloti, kteří navzdory svým nalétaným hodinám jsou rádi oběma nohama na zemi.“

Ernest Kellogg Gann (1910–1991), americký pilot, spisovatel, námořník a ochránce přírody

„To hlavní kouzlo létání, to je zázrak, který nemá co do činění s těmi praktickými záležitostmi, jako je rychlost, dostupnost a pohodlí. A to se nikdy nezmění, zatímco ty další věci se měnit budou.“

Anne Morrow Lindbergh (1906–2001), americká spisovatelka, letkyně a manželka Charlese Lindbergha

„Až do téhle chvíle jsem vlastně pořádně nežil. Život na zemi, to je jen obyčejné plazení a hmoždění. Až ve vzduchu ucítíte vznešenost lidského bytí a pokořování živlů. Ta úžasná jemnost a plynulost pohybu a radost z plachtění prostorem! Je to překrásné.“

Gabriele D'Annunzio (1863–1938), italský básník, spisovatel a přítel Mussoliniho

„Abyste v tomhle světě mohli být šťastní, potřebujete nejdřív mobilní telefon a pak letadlo. Pak jste skutečně nezávislí.“

Ted Turner (*1938), americký multimiliardář, podnikatel v oblasti médií a filantrop

Připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP



Ve druhé polovině roku 1972 se stejně jako ACC Praha, přemístilo přibližovací stanoviště APP Praha ze starého ruzyňského letiště do nového technického bloku (TB) ŘLP na novém letišti. Přehledový radar RL2D nový sice nebyl, ale nově, modernější a hlavně větší, byly jeho monitory typu UPA-4. Průměr obrazovky byl 40 cm, což bylo o 15 cm víc, než průměr staré obrazovky. Pro nás řidičí se tak přechodem na nové stanoviště APP Praha, umístěné v sedmém patře TB, zvýšil částečně komfort radarové informace. Výraz „částečně“ je namístě, protože například mapu hranic prostorů CTR a TMA jsme měli na stínítku obrazovky namalovanou mastnou tužkou – syntetickou mapu monitor neumožňoval.

Prostory nového stanoviště APP byly v porovnání se stanovištěm APP na starém letišti daleko prostornější a komfortnější. Na stanovišti byly nainstalovány dva řídící dvoumístné sektory. Řídící APP Praha zajišťoval provoz odlétávajících letadel z Prahy až po hranice TMA Praha, přilétávající letadla do Prahy řídil od hranic TMA a zajišťoval rozestupy mezi odlétávajícími letadly a letadly přilétávajícími, včetně letadel prolétávajících prostorem TMA Praha. Po vyřešení konfliktů mezi přiletěly a odlety, předával přilétávající letadla na pracoviště DIRECTOR, kde radarový řídící letadla řadil do přibližovacího sledu a zajišťoval optimální rozestupy mezi letadly na přistání. Pracoviště APP bylo obsazováno dvěma řidičími (EC a PC), na pracovišti DIRECTOR musel vše obstarat pouze jeden řídící. Vedoucí směny APP Praha byl vždy jediným držitelem radarové kvalifikace na zařízení PAR ve směně. Pokud tedy přetrvávalo počasí s nízkou dráhovou dohledností, nebo nízkou základnou oblačností, upíral své zrak trvale do kmitající obrazovky přesného radaru. Stanice PAR byly na APP Praha celkem čtyři, dvě pro RWY 25 a dvě pro RWY 31 (ta čísla drah nejsou chybná, to se jen v průběhu času označení směrů drah změnilo v důsledku změny deklinace). Stanoviště APP doplňovalo pracoviště APLP. Hlavní náplň funkce APLP byla obdobná jako na ACC – příprava letových proužků a jejich distribuce na řídící sektor APP.

Na APP Praha v roce 1972 však bylo ještě něco, co ale na ACC nebylo – vojenské řídící a koordinační pracoviště. V minulém čísle Stripu jsem se zmínil, že za řízení a koordinaci letového provozu ve vzdušném prostoru republiky v sedmdesátých a osmdesátých letech odpovídala Československá armáda. Tato zásada měla ale výjimku, a právě tou výjimkou byl vzdušný prostor CTR a TMA Praha, kde za řízení a koordinaci provozu odpovídala výhradně civilní složka řízení letového provozu. Pokud tedy bylo třeba, aby vojenský let vstoupil do prostoru TMA Praha, musel zástupce armády podmínky letu v předstihu zkoordinovat s APP Praha, získat pro takový let od civilního řídícího povolení a pilot vojenského letadla se následně musel takovým povolením řídit. A protože vzdušný prostor TMA Praha byl tehdy doslova obklopen omezenými vzdušnými prostory a prostory vojenských letišť Praha Kbely a Žatec, ten provoz byl docela čilý. Role vojenského pracoviště na APP Praha ale postupně ztrácela svoje provozní opodstatnění (zejména po roce 1990), a tak při rekonstrukci TB a přípravě nového stanoviště APP Praha v pátém patře, již toto vojenské pracoviště chybělo. SMARAGD, jak zněl volací znak tohoto vojenského pracoviště, tak definitivně ztratil svůj zelený lesk...

Náhradou za již dosluhující přehledový radar RL2D byl v Tesle Pardubice vyvíjený nový radar s označením RL41. Jeho instalaci v Praze bohužel provázela celá řada technických potíží, které vyvrcholily obdobím několika měsíců, kdy řídící APP Praha neměli radarovou informaci k dispozici vůbec. Radar RL2D byl již definitivně vypnut, a nový radar RL 41 (instalován byl prototyp, nikoliv sériový kus) se nedařilo výrobcům uvést do stavu plného provozního využití. Ze období bez radaru bylo pro všechny řidičí APP Praha velmi náročné, nemusím asi nikomu, kdo za radarem někdy seděl, zdůrazňovat. Z dnešního pohledu několikanásobně jištěné radarové informace je taková představa skoro až absurdní.

Toto období bylo ukončeno až v roce 1975, kdy nový radar RL41 konečně zahájil svůj řádný provoz. Dalším, doslova kvalitativním skokem byla poté instalace amerického sekundárního radaru AIL ve stejném roce. Pro stanoviště APP byla bohužel určena pouze jediná stanice radaru, proto byla umístěna uprostřed mezi řídícím APP a DIRECTOR tak, aby oba řídící mohli informace z radaru sdílet.

Na fotografii sektoru APP Praha sedí na místě PC Ivo Malý (vpravo), na místě řídícího je autor tohoto textu.

text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com;

foto archiv Jaroslava Vlasáka

Zavedení JRadaru

Pohled uživatelský

V průběhu posledních několika let došlo na letišti Praha k velkému rozvoji, a to jak ve smyslu provozu, tak i v jeho postupném rozšiřování. Tomuto trendu se samozřejmě postupně přizpůsobují všechna stanoviště našeho podniku a SMC není výjimkou. Na jedné z pracovních porad se v našich hlavách zrodila myšlenka nějakým způsobem **zlepšit a zprehlednit někdy poměrně komplikovanou situaci z pohledu řídícího odbavovací plochy (ŘOP) tak, abychom udrželi standard poskytované služby na vysoké úrovni a zároveň vylepšili informovanost ŘOP přímo v provozu, tj. na ploše letiště**. Doposud byl naším jediným zdrojem informací radiový kontakt s věží (pracoviště GND/TWR). To jsme chtěli nějakým způsobem pozměnit i vzhledem k silnému vytížení těchto pracovišť, především v situacích jako je LVP nebo tzv. špičkové hodiny.

Již delší dobu používáme jako zdroj informací JRadar v prostorách naší služebny, a tak nás napadlo, zda by se něco obdobného nedalo implementovat přímo do našich vozů. Po projednání s náměstkem DPRO pro SPLS Vladimírem Boháčem jsme dostali zelenou a začali uvažovat o možných způsobech řešení. Věděli jsme, že Letiště Praha, konkrétně provoz letiště, se podílí na vývoji jakési podoby pojezdového radaru určeného taktéž pro mobilní prostředky, a tak jsme požádali o možnost nahlédnout na toto zařízení a podrobně se seznámit s tím, jak pracuje. Tento systém se nám ovšem zdál poměrně komplikovaný a zároveň zbytečně nákladný, takže jsme se rozhodli raději využít technologie, kterými již v podniku disponujeme. I vzhledem k modernímu rozvoji technologií přenosu signálu jsme se domnívali, že by to mohlo být realizovatelné za přijatelných nákladů, a myšlenka přenést JRadar do automobilů tím dostala své první obrysy.

ŘDPRO Jan Štindl spolu s Vladimírem Boháčem nám poskytli okamžitou podporu a následně jsme začali spolupracovat i s kolegou Martinem Jelínkem z Oddělení projektového managementu, který dostal za úkol vyřešit technickou část projektu, následně testování a zavedení do ostrého provozu. Vše trvalo přibližně devět měsíců a troutám si říci, že výsledek opravdu stojí za to.

SESAR Joint Undertaking zveřejnil nové členy pro zapojení do programu SESAR 2020



Na začátku letošního roku se dostala soutěž o zapojení do programu SESAR 2020 (další fáze vývoje projektu v rámci technologického pilíře Jednotného evropského nebe nazvaného SES ATM Research, zkráceně SESAR) do závěrečné fáze. ŘLP ČR, s. p., se, jako součást konsorcia B4, ucházelo o členství v SESAR Joint Undertaking, který program SESAR 2020 řídí. Konsorcium B4 tvoří čtyři poskytovatelé letových navigačních služeb

do vozidel Follow-Me

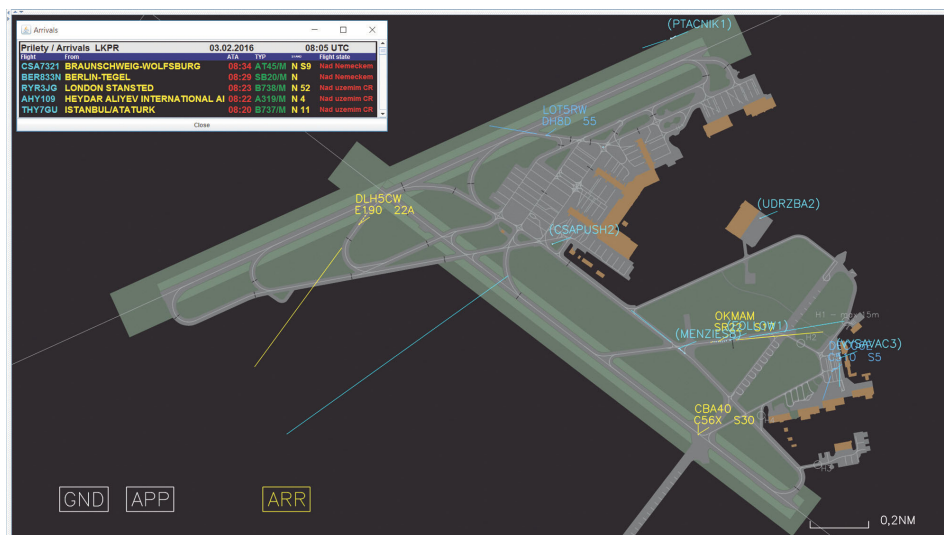
Díky délce testovacího provozu jsme měli možnost vyzkoušet si tento systém téměř ve všech možných situacích, které mohou během provozu nastat, a zde se teprve ukázalo, jak velkým pomocníkem pro nás bude. Nutno říci, že přesto, že se nejedná o certifikované zařízení, jeho hodnota je pro nás více než přínosná. Přesně splňuje účel, k němuž bylo vyvinuto, tedy poskytovat informaci o stavu a provozu na odbavovací ploše, a zároveň snižuje nutnost neustále konzultovat situace s věží v období, kdy je řídicí nejvíce vytížen. Přidanou hodnotou je implementace přehledové tabulky přiletů, která umožní ŘOP rozvrhnout si pracovní činnost tak, jak to nejlépe vyhovuje provozu.

V současné době je JRadar již instalován ve všech vozech Follow-Me a věřím, že nám v budoucnu pomůže zásadně zkvalitnit naši práci.

Pohled technický

O implementaci JRadaru ve vozech Follow-Me se uvažovalo již před několika lety, ale technické prostředky v té době ještě nebyly tak dozrálé jako dnes. Překážkami byly jmenovitě zajištění dostatečně rychlého datového připojení a nedostupnost dotykových zobrazovacích jednotek na některé ze standardních platform. Co se týče datového připojení, tak jsme zvažovali dvě varianty. První – standardní mobilní připojení přes běžné GSM, posléze 3G sítě telekomunikačních operátorů. Tyto sítě ale neposkytují dostatečnou šířku pásma pro spuštění a plynulý běh všech funkcí aplikace. Celá aplikace i s mapami, přestože vše je komprimováno, čítá okolo 25 MB. Za běhu probíhá nejen distribuce přehledové informace, ale i aktualizace HTML stránky s tabulkou přiletů, která se obnovuje každou minutu. Druhá – vybudování vlastní bezdrátové síťové infrastruktury pomocí technologie WiMax, která v té době byla na uvolnění, a jeden z modelů jejího použití bylo právě pokrytí datovým signálem řádově větší plochy, než na kterou je stavěna technologie WiFi při použití nesměrových antén (v automobilech ze zjevných důvodů není možné použít anténu směrovou). Kromě nákladnosti budování vlastní sítě byla tato cesta zavržena i z důvodu obecné citlivosti letištní infrastruktury (zejména navigační zařízení) a letadel na jakékoli vysílání elektromagnetického signálu.

Mezitím došlo k obdobnému pokusu dostat přehledovou informaci do vozidel ze strany Letiště Praha. Tento systém nebyl primárně cílen na vozy Follow-Me, ale obecněji na pozemní mobilní prostředky na letišti, pro které může být přehledová informace užitečná (údržba



ploch, biologická ochrana a další). Jeho technické řešení je založeno na speciálních terminálech, namísto klasického zobrazení radarového okna se zkoušela i podoba tzv. „airport moving map“ známé z kokpitů nejnovějších letadel, tedy neustále se pohybující a natáčející mapa zobrazující pohled před letadlem/vozidlem, ve kterém je instalován. Tento systém nabízí i varovné funkce při hrozcím střetu s letadly nebo jinými prostředky. Jde však o univerzitní projekt, který ještě není plně provozně zaveden.

V minulém roce konečně došlo ke dvěma technologickým posunům, které implementaci přehledového zobrazení ve vozech Follow-Me umožnily. Jednalo se o dostupnost dostatečně rychlého datového připojení, tzv. 4G/LTE síť, jejíž pokrytí dosáhlo i Letiště Praha a dále dostupnost dotykových notebooků s dostatečně velkou úhlopříčkou obrazovky, běžící na standardní platformě Wintel (MS Windows s procesory Intel a kompatibilními).

Celé řešení je postaveno na zobrazovacích jednotkách Lenovo Yoga s úhlopříčkou dotykové obrazovky 15,6" a full-HD rozlišením v černém provedení (pro zabránění odrazů na čelním skle) a 4G/LTE modemech Huawei s externí anténou.

Díky nyní dostupné širší pásma 4G/LTE připojení je možné JRadar i na těchto vzdálených terminálech provozovat ve standardním provozním scénáři, kdy si klientská stanice v rámci startu aplikace pokaždé ověřuje, zda na serveru není nová verze binárních souborů aplikace, její konfigurace v XML, map, manuálů, apod. Tím pádem při nasazení nové verze aplikace,

úpravě její konfigurace nebo dostupnosti nových map stačí aplikaci jednoduše restartovat, follow-máctedy nemusí kvůli upgradu notebooku nikam nosit, ani je vyndávat z vozů.

Zobrazovací jednotky jsou s podnikovou datovou sítí spojeny prostřednictvím VPN sítě, která omezuje přístup pouze na adresy nezbytné pro spuštění a chod aplikace.



Nejnáročnější na celé instalaci nakonec bylo přizpůsobení prostředí operačního systému, tedy donutit MS Windows 10, aby dělaly přesně (a jen) to, co je od nich požadováno. Potlačení veškerých automatických aktualizací totiž ve Windows 10 na rozdíl od předchozích verzí již není možné provést standardními prostředky pomocí ovládacích panelů Windows, ale je nutné zasahovat hlouběji do systému.

Na konci bychom chtěli poděkovat všem, kteří se na realizaci projektu podíleli a poskytovali nám podporu.

**text a grafika M. Jelínek/OPM, jelinekm@ans.cz;
P. Kopecký/SMC, kopeckyp@ans.cz**

České republiky (ŘLP ČR, s. p.), Litvy (Oro Navigacija), Polska (PANSA) a Slovenska (LPS SR).

Dne 9. března 2016 oficiálně oznámil společný podnik SESAR Joint Undertaking (SESAR JU) výsledky svého rozhodnutí a zveřejnil všech devatenáct členů, kteří se budou moci podílet na výzkumných, ověřovacích a demonstračních aktivitách programu SESAR 2020.

Ten je chápán jako nová moderní vlna výzkumu a inovací na poli evropského ATM. Podle rozhodnutí se ke stávajícím členům SESAR JU, kterým byl obnoven členský závazek a jimiž jsou Airbus, DFS, DSNA, Enaire, ENAV, Finmeccanica, Frequentis, Honeywell, Indra, NATMIG, NAT, SEAC a dvě divize Thales **připojí i dalších pět nově schválených a přijatých subjektů, mezi něž patří právě i Konsorcium B4, jehož je ŘLP ČR, s. p., členem.** Dalšími jsou Konsorcium COOPANS sdružující pět posky-

tovatelů služeb Naviar, Croatia Control, Irish Aviation Authority (IAA), Luftfartsverket (LFV) and Austro Control; Konsorcium AT-One sdružující národní výzkumné centrum pro letectví a vesmír, energetiku a transport DLR a národní výzkumné centrum pro vesmír v Nizozemí NLR; Dassault Aviation SA a Skyguide, švýcarské středisko řízení letového provozu.

Na základě výsledků z předchozího programu výzkumu a inovací SESAR 1 se bude SESAR 2020 soustředit především na oblast hodnotového řetězce ATM, kde lze v současnosti nalézt největší výzvy a možnosti, jak dosáhnout lepších výsledků. Bude se snažit naplnit potřebu lepšího začlenění letišť do ATM, vyvinout důmyslnější a propracovanější procesy služeb řízení letového provozu, optimalizovat síťové služby a budovat potřebnou infrastrukturu. Všechny tyto aktivity programu SESAR

2020 budou pro své finanční pokrytí využívat fond o částce 500 mil. EUR, který poskytuje rámcový program Evropské Unie pro výzkum a inovace Horizont 2020.

„Díky programu SESAR se daří úspěšně vyvíjet a rozvíjet technologie na špičkové úrovni jak v evropském letectví, tak i v tom celosvětovém. Je zřejmé, že systém ATM, který bezproblémově a bezchybně funguje, je zásadní podmínkou pro dosažení cílů Jednotného evropského nebe a výzkumné a inovační projekty SESAR jsou klíčovými prostředkem k tomu, abychom těchto cílů dosáhli. Obnovené a nově se rozvíjející partnerství se všemi členy významně napomůže k tomu, aby byl program SESAR 2020 úspěšný, vykazoval ještě lepší výsledky než dříve a posunul ambiciózní cíle celého programu kupředu,“ konstatuje Henrich Hololei, Generální ředitel, DG Move, a předseda SESAR JU Administrative Board.

nwt s využitím TZ SESAR



World ATM Congress v Madridu 2016 a prezentace ŘLP ČR, s. p.

Madrid...počtvrté. Takové skoro půlkulatiny. My tedy oslavovali už loni, totiž 20. výročí ŘLP. A bylo to velké. Takže nám z loňska zbyl parádní stánek, který jsme sice letos pojali skromněji, bez teplého jídla a početné obsluhy, ale na výsledném efektu to znát nebylo, a to hlavně díky talentu Andrey Dvořákové, která tentokrát převzala organizační otěže naší účasti na výstavě, za vydatné pomoci Aleše Kubity a Mirka Ehla ve všech (nejen) přípravných fázích. Výborná cesta ke stmelení kolektivu, mimochodem: když už nápor zájemců nestíhala myčka, tak se k průběžnému mytí a sušení nádobí, vaření kávy a servírování občerstvení k jednání (v zázemí mimo pohled návštěvníků, samozřejmě) použil kdokoliv z kolegů, kdo byl zrovna po ruce. Bez ohledu, jestli to byl obchodák, řidič, metodik...Pomáhali i s úklidem, to tedy klobouk dolů (foto důkazy a další neméně zajímavé informace najdete na facebooku ŘLP). Ale nejvíc tedy v zázemí přiložila ruce k dílu sehnaná trojice Andrea (zmiňovaná nahoře), Daniela Zámorská a náš zbrusu nový kolega – obchodák Lukáš Procházka. Díky všem, byli jste skvělí!

Klienti i kolemjdoucí tedy chválili, nás hřálo vědomí, že pro jednu nejen ušetříme podniku náklady za letenky do těch několika desítek zemí světa, se kterými nás pojí obchodní a přátelské vazby, ale také, že jsme tu za těch pár dní doslova od rána do večera nevystáli důlek zbytečně. Kouzlo celosvětové výstavy totiž tkví v tom, že nemusíte kvůli probírání obchodních záležitostí za klienty létat po celém světě, stačí rozbit stan (tedy výstavní stánek), sdělit jim, kde ho najdou, a problém, jak nechat přiběhnout horu (hory) k Mohamedovi, je rázem vyřešen (ehm, asi si, s ohledem na současné dění, budu muset najít jiné oblíbené přirovnání).

Takže, letem světem (i když už víte, že ve skutečnosti to bylo při vysedávání na stánku) jsme se dověděli, že s naší kalibrační letkou nadále počítá náš prestižní klient – Španělsko. Kromě již osvědčených služeb české kalibrační letky v Polsku (kde kromě polské letky opravdu může, už od loňského roku, kalibrovat pouze ta naše z ŘLP), a které budou poptávány i nadále, bude pro minimálně jedno polské regionální letiště příští rok potřeba vycvičit řidič letového provozu, a to v podobném modelu, v němž cvičíme už několik let personál pro německá regionální letiště. Zájem byl i o výcvik techniků, zatím tedy také s výhledem na rok 2017. V Makedonii očekávají (kromě letky, kterou již mají upsanou na 2 roky), že se letos zdatně utkáme (v tendru, ach jo) o výcvik jejich řidičích (APS). Podařilo se významně zatnout drápek do další africké země (o tom až někdy jindy). A jeden z našich významných klientů, Gruzie, má zájem o další vstupní výcvik řidičích, protože ten historicky první (loňský) proběhl až nad rámec jejich očekávání, což našťastí nejsou jen moje slova, ale jejich vlastní. V Madridu ovšem podepsal náš GR spolu se svým gruzínským protějškem další smlouvu na letové kalibrační služby. Realizace letos. Další smlouva, kterou přímo na místě stvrdil svým podpisem, nás zavázala ke kalibraci na Kubě. Termín první mise: než přiletí Obama. A dnes už můžu dodat, že všechno klaplo a letka se již v pořádku vrátila ze zajímavého putování Cessnou přes Island, Grónsko, Kanadu atd. Druhý tým ve stejné době kalibroval Prahu, a pak ještě úspěšně zvládl s turboletem otočit Gruzii, kde tentokrát panovaly značně ztížené podmínky. Co dodat, kluci šikovni. Ale zpátky k Madridu.

Zajímavých jednání byla samozřejmě celá řada, protože Madrid je v podstatě o zajímavých shledáních, většinou tedy s lidmi, i když zrovna jeden můj kolega se tu i celkem nečekaně shledal se svým vlastním „dítětem“, vlastnoručně naprogramovaným simulátorem PAR, a to na jedné z českých expozic. Nicméně je tu jedno setkání, které se svým významem dost vymyká, protože bylo svého druhu prvním. Vzhledem k tomu, že jde dost mimo můj záběr, předávám raději slovo svému zasvěcenému kolegovi, Petru Stiborkovi, aby vám ve zkratce přiblížil, k čemu se náš pan generální ředitel v Madridu, mimo jiné, upsal.

Uprostřed výstavního hemžení, ve středu 9. března, podepsal generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas a viceprezident ENAC, Philippe Crébassa, smlouvu o spolupráci na společném vzdělávacím projektu.

Oč se vlastně jedná? ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile, se sídlem ve Francii, jak jste se jistě dověděli) byl založen v roce 1949 jako letecká univerzita zaměřená na výchovu profesionálů v civilním letectví. Univerzita nejprve sídlila v Paříži, odkud se v roce 1968 přemístila do Toulouse. V současnosti probíhá pod hlavičkou ENAC výuka, praktický výcvik, ale také výzkum v deseti francouzských městech. Spektrum činností spojených s letectvím je opravdu bohatý – přibližně 2000 studentů se účastní 31 kurzů ve Francii a v zahraničí, neboť studium probíhá na pěti kontinentech.



Podpis smlouvy o spolupráci mezi ŘLP ČR, s. p., a ENAC

V srpnu loňského roku bylo mezi CANI a ENAC podepsáno memorandum o porozumění, které formálně potvrdilo intenzivní spolupráci obou organizací. Od jara roku 2015 totiž probíhala jednání o zaplnění mezer na trhu, kdy byl poptáván, ale zároveň chyběl typ vzdělávacího programu, který by nabízel řidičům letového provozu a servisnímu personálu ATM systémů další profesní rozvoj. Vzhledem k unikátnosti zaměření tohoto projektu probíhala jednání jak v Praze, tak i v Toulouse, kde expertní skupiny obou organizací probíraly možnosti vytvoření takového typu kurzu, obsahovou stránku a způsob samotné realizace. Začátkem letošního března byla schválena konečná a reálná podoba programu „ATM Managerial Development Training“.

Tak se konečně dostáváme k jádru podla, resp. nabízenému společnému produktu. Řada poskytovatelů letových provozních služeb se potýká se stejným problémem, a sice kariérním rozvojem zkušených řidičů letového provozu a servisního personálu ATM systémů. Tito lidé tvoří hodnotové jádro svých společností, jsou studnicemi znalostí, ale dosud neexistoval nástroj, jak jich adekvátně dále využít, zkrátka nenechat je, v leteckém žargonu, v této „letové hladině“, s omezenou možností stoupání do těch vyšších. A to by měl ATM Managerial Development Training změnit. Ambicí programu je vychovat novou generaci středního managementu připravenou čelit nadcházejícím výzvám na poli ATM. Jedná se o modulový program, kdy posluchači nejsou výrazně omezovali ve svých pracovních povinnostech, neboť délka každého modulu je vesměs týdenní, s dvouměsíční pauzou. Myslelo se i na letní provozní špičku, takže jsou zakomponovány i (svého druhu) prázdniny. Proto je délka celkového programu přibližně 18 měsíců. Připraveno je sedm modulů, z nichž šest bude realizováno v Praze a jeden modul v Toulouse. Pro lepší představu uvádíme názvy jednotlivých modulů: The Manager's Role in the ATM Environment, Management & Leadership Skills, Introduction to ATM Project Management, ATM Key Issues & Future Challenges, ATM/CNS Roadmaps & Master Planning, ATCO/ATSEP Cross Culture Workshop, ATM Project Presentations & Programme Conclusion.

Každý zdárně absolvovaný modul (resp. jeho absolvent) bude odměněn Advanced Professional Certificate (APC, vydává ENAC), který potvrdí dosažení příslušných profesních znalostí v rámci zakončeného programu. Jestli jste právě zjistili, že jste cílovou skupinou, neváhejte – registrace do programu se přijímají do konce října tohoto roku a program startuje v únoru 2017 (kontaktujte personální oddělení).

Co dodat, čtvrtý ročník naší účasti v Madridu, řekla bych, a věřím, že kolegové budou souhlasit, nejen naplnil, ale skutečně předčil očekávání. Pro ten další, půlkulatý, plánujeme, že se opět vrátíme k prezentaci aktivit CANI, nikoli podniku jako celku. Moc se těším, že pak snad za mnou a za kolegy přestanou chodit např. urputní prodáváci budoucích kalibračních dronů a podobných záležitostí, kteří samozřejmě při svých okružních putováních sálem nevynechají jediný státní podnik, na který narazí. Na CANI si, doufám, netroufnou.

Kolektiv autorů ÚLŠO, text Marie Bortlíkové/OMO, bortlikova@ans.cz, info o ENAC Petr Stiborek/OVLNS, stiborek@ans.cz;

foto Andrea Dvořáková

