

STRIP 2016

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

ŘÍDICÍ VĚŽ PRAHA

foto Jan Mikyna/DPRO/ATMS/LTS/CADIN



Pracovní výročí

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

Jiří Bárta, Instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR 15 let	
Zdeněk Nohava, Ing., náměstek ředitele divize pro SMLNS, DPLR/SMLNS/S 15 let	
Vít Novozámský, Ing., vedoucí řídicí letového provozu I, DRSL/SLRL/LKTB-LPS 15 let	
Zdeněk Záruba, vedoucí řídicí letového provozu I, DRSL/SLRL/LKMT-LPS 15 let	

Ivana Vlasáková,
samostatný odborný referent,
DPRO/ATMS/S
20 let

Kateřina Bláhová,
samostatný odborný referent specialista,
DPERFIN/SFIN/LP
25 let

*Redakce všem jubilantům
srdečně blahopřeje!*

ELDP 2015 k vyzvednutí

Ve mzdové účtárně jsou k dispozici **Evidenční listy důchodového pojištění za rok 2015. Je nutné, aby se zaměstnanci nejpozději do 30. 6. 2016 dostavili k jeho podpisu** a k převzetí kopie pro osobní potřebu. Zaměstnankyně mzdové účtárny jsou k dispozici v pracovní dny

od 7:30 do 11:00 hodin a od 12:30 do 14:00 hodin, popřípadě po předchozí telefonické dohodě s pracovníci MÚ. Mzdová účtárna se nachází v administrativní části objektu IATCC Jeneč, 2. n. p., dveře číslo 102 a 103. **DPERFIN**

Pozvánka

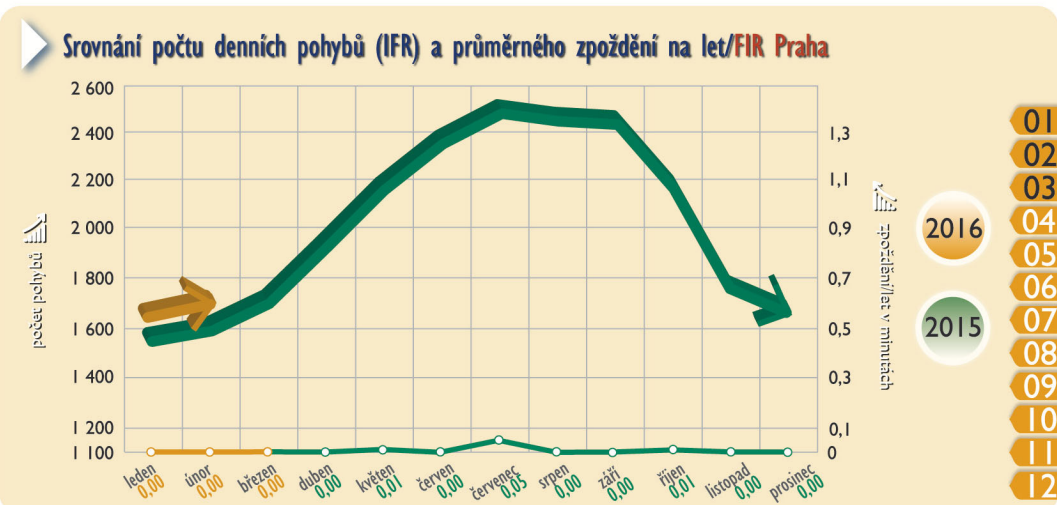
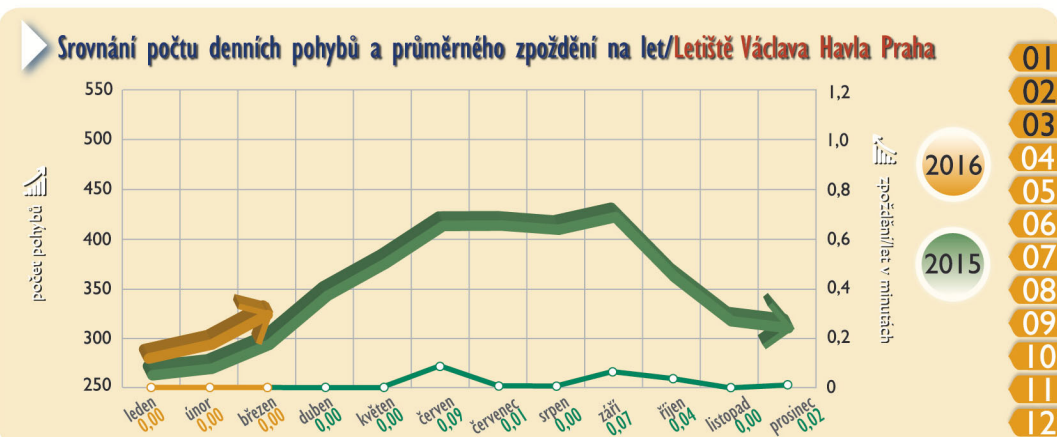


Na středu 7. září 2016 připravuje Řízení letového provozu po roce opět **jednodenní zájezd pro bývalé podnikové zaměstnance ŘLP ČR, s. p., v důchodu.** Tentokrát nabízíme všem evidovaným

zájemcům **návštěvu státního zámku Kynžvart**, jehož dějiny sahají až do druhé poloviny 16. století. Nachází se na samém úpatí čarokrásného a rozlehlého Slavkovského lesa v těsné blízkosti Mariánských Lázní. Zájemci si mohou vybrat ze dvou okruhů – zámecké interiéry nebo muzeum a kabinet kuriozit. Oběd a posezení je zajištěno v Restaurantu Metternich, návrat do Prahy předpokládáme kolem 18:30. Závažnou přihlášku je potřeba doručit nejpozději do 1. srpna 2016 na adresu: Řízení letového provozu ČR, s. p., divize personální a finanční/PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Případné dotazy vám zodpoví paní Marie Pražáková na telefonu 220 373 239, faxu 220 372 066 nebo e-mailu prazakova@ans.cz. **DPERFIN**

Statistiky provozu

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



březen 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích BŘEZEN 2015/2016

BRNO	
2015	2016
IFR 925	IFR 932
VFR 2 219	VFR 2 701
3 144	3 633
MLČ 1 141	MLČ 1 237
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 491	IFR 483
VFR 1 176	VFR 732
1 667	1 215
MLČ 884	MLČ 445
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 285	IFR 271
VFR 163	VFR 169
448	440
MLČ 168	MLČ 160

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.

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
9 075	10 090	11,2		354 (27. 3.)	393 (28. 3.)	34 (27. 3.)	36 (18. 3.)

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
52 424	57 355	9,4		1 889 (27. 3.)	2 068 (31. 3.)	153 (30. 3.)	161 (17. 3.)	0,00	0,00

BŘEZEN



Meteorologie nám pozvedá hlavu a zrak k obloze

V dnešním dokončení rozhovoru s Janem Kráčmarem se opět věnujeme letecké meteorologii, konkrétně jevům, které mohou negativně ovlivnit bezpečnost letecké dopravy. Zabrousíme i do osobní historie tohoto odborníka na počasí a zjistíme, proč a jak se vůbec k meteorologii dostal, a také co si myslí o fenoménu zvaném globální oteplování.

Jaký další meteorologický jev ovlivňuje leteckou dopravu a její bezpečnost?

Hned po větru je druhým nejdůležitějším faktorem dohlednost, v kombinaci s výškou základny oblačnosti, případně padajícími srážkami a dalšími jevy omezujícími dohlednost. Obvykle se podmínky zhoršují se zvyšující se vlhkostí vzduchu, případně s výskytem prachových či srážkových částic v ovzduší. Údaj o dohlednosti, přesnější dráhové dohlednosti je důležitý především pro piloty, kteří potřebují přistát i za zhoršených, v extrémě až nulových podmínkách viditelnosti. Limity RVR pro přistání a vzlety za nízké dohlednosti jsou vždy určeny průnikem těchto faktorů – vybavenosti letiště navigacími, světly apod., možnosti letadla a výcvikem pilota. Důležitá je i výška základny oblačnosti určující možnost vizuálního kontaktu s přistávací dráhou.

Pro každý případ musí být k dispozici záložní letiště, v případě Prahy to bývá Brno, Drážďany a další. Dohlednost mohou také ovlivňovat různé klimatické zákonitosti – díky konfiguraci terénu se například mlhové inverzní situace obvykle nevyskytují na celém území České republiky současně; pokud je mlha v Čechách, nebývá na Moravě a naopak.

Který jev je podle vás pro leteckou dopravu nejnebezpečnější?

Mezi faktory, které negativně ovlivňují provedení letu, patří ve volné atmosféře námlaza, turbulence, na letištích pak srážky, bouřky, sníh a led. Silné dešťové srážky znamenají riziko zhoršených brzdících účinků a vzniku aquaplaningu při přistání, navíc při silném bočním větru hrozí vyjetí letadla z dráhy. Sněhová nebo ledová pokrývka na dráze zase mnohdy dokáže omezit provoz nebo dokonce vyřadit letiště z provozu. Takové situace jsme zažívali na pražském letišti do roku 2008, tehdy se nakoupila nová a výkonnější technika pro úklid RWY. Na sněhové kalamity jsou lépe připravena a vybavena letiště severovýchodních zemí než například ta středomořská.

Zásadní nebezpečí pro leteckou dopravu představuje bouřková oblačnost. Bouřky přinášejí kombinaci mnoha nebezpečných faktorů. Při zemi bývají doprovázeny silným nárazovým větrem, blesky, výrazně zhoršenou dohledností a nízkou základnou oblačností, vyváděním silných srážek. Bouřkový oblak *kumulonimbus* je charakteristický výraznými vertikálními pohyby způsobujícími nebezpečnou turbulenci, a výskytem silné námlazy. Silné výstupné proudy v bouřce mohou dosahovat rychlosti až 80 km/hod. a nést velké kroupy.

Dost často mají cestující v letadle obavy z blesků...

Blesky nejsou pro pasažéry v letadle, podobně jako v autě, bezprostředně nebezpečné, protože jsou chráněni na principu Faradayovy klece, kdy se elektrický náboj nachází pouze na povrchu vodiče a uvnitř něj už nepůsobí žádné elektrické pole.

Ovšem elektronika, mechanika a hydraulika letadla mohou být při úderu blesku zásadně poškozeny. V leteckých předpisech je proto nařazeno bouřkám se vyhýbat a doporučuje se je obletět ve vzdálenosti nejméně 10 námořních mil. Proletávat nebo podléhat bouřce je zakázáno, jelikož zde hrozí nebezpečí sestupných proudů, kterým říkáme *mikrobursty*.

Jakým způsobem se mohou piloti dozvědět aktuální meteorologickou situaci na trati?

Piloti dostávají nejprve předletovou informaci, tzv. *meteo briefing*, kde mají k dispozici aktuální počasí, tj. zprávy METAR, případně zvláštní zprávy SPECI vydávané při význačné změně počasí, letištní předpovědi TAF pro letiště vzletu, trať, cílové i záložní letiště, výstrahy, informace SIGMET, mapy význačného počasí, výškového větru a teploty, a družicové a radarové snímky. Piloti mají možnost získat informace i v průběhu samotného letu pomocí digitální komunikace mezi letadlem a zemí například s využitím systému ACARS nebo dotazem na řídicího letového provozu.

Informace SIGMET týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určených nebezpečných meteorologických jevů na trati jsou pilotovi za letu předávány též formou radiotelefonního spojení na sektorech. Mezi takové jevy patří tropická cyklóna, silná turbulence a námlaza, horská mlha, prachová a písečná vichřice, vulkanický popel a bouřky, které představují zvýšené riziko z důvodu četnosti, organizovanosti nebo obtížné pozorovatelnosti – mohou být zastřeny základem či prorůstající vrstevnatou oblačností. Každé komerční letadlo je navíc standardně vybaveno palubním radarem a pilot tak může zachytit informaci o nejbližších bouřkách, vlivem útlumu radarového paprsku však často nezíská úplný přehled. Naopak řídicí letového provozu má k dispozici v zobrazení provozní situace také pozemní meteoradar, ukazující celkové rozložení význačné oblačnosti, na jejímž základě poskytuje komplexnější informace.

Mezi další sledované meteorologické prvky patří i teplota a vlhkost ve formě teploty rosného bodu. Vysoké teploty již v moderní době obvykle nehrají významnou roli pro omezení startů letadel.

Zásadní je pro letový provoz znalost aktuálního tlaku vzduchu – především tlaku QNH redukovaného na hladinu moře pomocí standardní atmosféry ICAO. Ten je základem pro nastavení výškoměru ukazujícího v nízkých vrstvách nadmořské výšky letadla. Tlak je měřen na letišti a předáván pilotům prostřednictvím řídicích nebo vysílání ATIS. Mimo TMA větších letišť, kde není k dispozici aktuálně měřený tlak, se používá předpovězená očekávaná nejnižší hodnota pro celý FIR, tzv. regionální tlak QNH.

Mluvíte o meteorologii velmi pěkně, co vás na ní nejvíce přitahuje?

Mě zajímala tato věda od mládí, stal jsem

se nadšencem už ve 12 letech při čtení rubriky o pozorování a předpovědi počasí v časopise ABC, která s trochou nadsázky rozhodla o volbě mého budoucího povolání.

Po škole jsem v roce 1988 nastoupil do Českého hydrometeorologického ústavu, kde jsem působil až do roku 2002 na Observatoři Libuš v Praze 4. V roce 1989 se zde měnil starý meteorologický radar MRL-2 za novější typ MRL-5. Jednalo se o stroje sovětské výroby, morálně zastaralé již při instalaci, měření se provádělo ručně, zakreslováním odrazů fixem na obrazovku jednou za hodinu. Když se po roce 1989 otevřely hranice a začaly být dostupné moderní technologie, ve spolupráci s maďarskými kolegy jsme přistoupili k automatizaci měření. V letech 1994–1996 byla postavena nová meteoradarová stanice Skalky na střední Moravě, jako základ plně automatické sítě. Po jednání ČHMÚ s armádou byla nalezena kóta Praha v tehdejší vojenském prostoru Brdy, kde byl koncem roku 1999 zprovozněn nový radar jako optimální náhrada nepřítis vhodného historického radarového stanoviště Praha-Libuš. Obě nová stanoviště fungují i po loňské výměně radarů jako národní meteorologická radiolokační síť CZRAD a pokrývají celé území ČR pro civilní i vojenské potřeby. Původní režim digitálních měření s intervalem 15, později 10 minut a se čtyřminutovým zpožděním dodávky dat nevyhovoval potřebám Řízení letového provozu. Po řadě jednání a studií se podařilo najít technický kompromis, aby nebylo nutné pořízovat další meteoradary. Od 1. ledna 2003 jsem nastoupil k RLP s úkolem zprovoznit programový systém METRAD pro rychlejší a spolehlivější zpracovávání surových meteorologických dat získávaných z ČHMÚ. Výsledkem je současný stav aktualizace meteoradarové situace po pěti minutách s maximálně jednodominutovým zpožděním.

Na meteorologii mě fascinuje rozmanitost a nevypočitatelnost projevů atmosféry. Není nad osobní zkušenost, kdy meteorolog šeredně zmokne tam, kde přece přšet vůbec nemělo nebo se na základě vlastní předpovědi vydá na podzimní výlet do hor za výhledy a skončí v mlze pár desítek metrů pod inverzí. Nesrovnatelná je pak odpovědnost leteckého meteorologa při předpovědi, kdy chybna interpretace vývoje meteorologické situace či důvera v nepřesnou modelovou předpověď může mít závažné následky. Navíc meteorolog v provozu bohužel nemá právo nevydat předpověď prostě proto, že si není jist, nebo když různé předpovědní modely ukazují rozporuplný vývoj.

Jakých projektů se v RLP v rámci letecké meteorologie účastníte?

Jako metodický administrátor zpracovatelského systému METRAD a letištních pozorovacích systémů AWOS spolupracuji hlavně s technikou a metodickými pracovníky. Dilem způsobem se spolupodílím také

na technickém monitoringu, zobrazování informačních dat a podle potřeby na dalších projektech, baví mne hledání elegantních technických řešení. Úzce spolupracuji s ČHMÚ, nyní například na přípravě přemístění TWR Ostrava, kde je umístěn pozorovací systém AWOS a přepojení musíme zajistit v noci v časovém rozsahu šesti hodin. Hlavním úkolem je včasná a spolehlivá dodávka meteorologických dat pro jednotlivé zobrazovací systémy pro LIS, (IBS, AisView) a systémy pro řídicí letové provozy (Waldo, IDP, Eurocat, budoucí Neopteryx). Nelze opomenout také metodickou a konzultační činnost v doméně MET, kterou jsem převzal po RNDr. Evě Schoberové.

Jaký máte názor na globální oteplování?

Jedná se o dosti kontroverzní téma. Do sedmdesátých let 20. století bylo populární spíše globální ochlazení, tedy postupný příchod malé doby ledové. Pak v osmdesátých letech vypuklo globální oteplení, které se v našem století transformovalo ve všezahrnující pojem klimatické změny. K tomu vývoji názorů říkali pánové docenti na katedře meteorologie: „Za 300 let posedíme, zhodnotíme.“ Klima je charakterizováno 30, 50 či víceletými průměry, těžko proto říkat, že například letošní extrém je důkazem klimatické změny. Klimatické modely jsou založeny na podobných rovnicích jako běžné meteorologické, u nichž úspěšnost předpovědi končí na přibližně 14 dnech. Vhodným laděním parametrů klimatického modelu můžeme získat značně rozdílné scénáře vývoje budoucích desetiletí. Zatímco meteorolog je konfrontován s výsledky své práce během několika dní, byznys klimatických předpovědí je poněkud bezpečnější.

Obecně je jisté správné šetřit přírodní zdroje, nepřítvat energii a neznečišťovat životní prostředí. Nezapomeňme ale, že lidstvo stále hospodář jen se zanedbatelným zlomkem energie asi o deset řádů nižší, než přichází do atmosféry od Slunce. Jsme tak schopni působit na klima opravdu jen velmi lokálně. Kyslíčník uhlíčitý není nebezpečná škodlivina, ale docela přirozená součást zemské atmosféry podléhající samoregulačním mechanismům, které dosud neumíme dostatečně popsat. Občejná vodní pára a oblačnost se na skleníkovém efektu podílejí výrazněji než CO₂ – našťastí proti ní zatím za drahé peníze nebojujeme. A jen doufáme, že se předpovědi zeslabení slunečního cyklu s následným ochlazením nespění, abychom pak nedostávali evropské dotace na spalování uhlí a posilování skleníkového efektu, který by nás ochránil před zmraznutím! Ale to již jen v žertu – zachovejme si prosím zdravý rozum ve stínu „nového klimatického náboženství“ a byznysu s ním spojeného, které se jednoznačně staly fenomény dnešní doby.

text nwt

Letošní Květinový den v IATCC



Stalo se již milou tradicí, že se i zaměstnanci Řízení letového provozu České republiky pravidelně připojují k **celonárodní veřejné sbírce Ligy proti rakovině Praha**. Letošní 20. ročník sbírky nese hlavní téma „rakovina prsu u žen a u mužů“ a **proběhne ve středu 11. května 2016**. V loňském roce bylo výjimečně možné sbírku prodloužit na dva dny a poskytnout tak zaměstnancům větší možnosti, jak se zúčastnit, ovšem letos je opět vypsán jen jeden jediný den. Zaznamenejte si proto středu 11. května pečlivě do svých kalendářů a diářů. Letošní květek měsíčku lékařského bude mít stužku zbarvenou do růžova a bude možné si ho zakoupit za příspěvek v hodnotě minimálně 20 Kč. S potěšením musíme konstatovat, že v minulých letech spousta našich kolegů a kolegyně přispěla větší částkou a my doufáme, že i letos ve sbírkovém vaku přibude suma daleko vyšší, než bude činit výsledná hodnota prodaných kytiček. Organizace sbírky pro zaměstnance v rámci našeho podniku se ujaly opět naše milé kolegyně. **Kytičku si budete moci zakoupit v administrativní budově IATCC v kanceláři č. 4.106 (vedle pokladny) u Hanky Masopustové z SFIN/CO, v provozní budově pak v kanceláři 2.740 u sekretariátu SONS u Veroniky Stolařové.** Pro zaměstnance Útvaru Letecké školy a obchodu nabízíme možnost objednat si kytičky telefonicky dopředu u Hanky Masopustové, linka č. 4091 a předání v objektu LO s poštou nebo donášku kytiček do Výukového centra v Jenči.

Předem srdečně děkujeme stálým dárcům i těm, kteří se ke sbírce připojí letos poprvé. V loňském roce se podařilo celorepublikově nashromáždit více než 18 milionů korun, což je dostatečný důkaz toho, že pomáhát má smysl!

red

Veletrhy pracovních příležitostí 2016



I v letošním roce se zástupci našeho podniku ze Sekce personální účastnili několika veletrhů pracovních příležitostí. Ty jsou pořádány nevládní neziskovou studentskou organizací IAESTE ČR (The International Association for the Exchange of Students for Technical Experience), jejímž cílem je podporovat zvyšování úrovně odborných a jazykových znalostí studentů a absolventů. Naši zástupci si tak v březnu a dubnu zajeli do Západoecké univerzity v Plzni na Fakultu elektrotechnickou, na České vysoké učení technické v Praze na Fakultu elektrotechnickou a také na Vysoké učení technické v Brně.

Jak takový den probíhá? Na těchto veletrzích nám organizátoři vždy připraví klasičtí stánek s již natištěným logem a názvem našeho podniku na čelo konstrukce. Naším úkolem je nachystat všechny propagační materiály určené pro případné zájemce, občas s sebou vozíme i menší LCD displej, na kterém běží profilové video podniku nebo náš náborový klip. Obvykle se první návštěvníci objevují kolem deváté hodiny dopolední a většina z nich nám také začíná hned pokládat dotazy týkající se pozic, které nabízíme. **V minulých letech byla naše prezentace zaměřena především na nábor řidičů letového provozu, letos jsme se věnovali náboru specialistů technických systémů.** Vzhledem k tomu, že jsme aktivně tou informací zveřejnili na našich webových profilech i na sociálních sítích a dokonce jsme online sdíleli informace o tom, jak to na našem stánku právě vypadá, naprostá většina návštěvníků za námi šla cíleně s dotazy a zájmem právě o pozici technika. Někteří ale zcela přesně nevěděli, co taková pozice obnáší, jelikož není tak známá jako třeba pozice řidiče. Proto jsme museli občas podrobněji vysvětlovat náplň práce takového zaměstnance a ne vždy jsme se setkali s pochopením ze strany studentů. Někteří se totiž domnívali, že jde o „obyčejného servisáka“ a na to přeci nemusí studovat vysokou školu. Záleží totiž velmi na tom, jaké zaměření vysokoškolsí studenti vyhledávají. Jsou ti, kteří se chtějí zabývat hlavně vývojem a chtějí něco dokázat na poli vědy nebo techniky. Ta druhá skupina je spíše zaměřená na praxi, tito studenti chtějí naopak přímo do provozu a pracovat se systémy, a to jsou pro nás vhodní kandidáti na pozici technika – nejde o oboru telekomunikace, radarových informačních a radionavigačních systémů.

Za jeden veletržní den se na našem stánku vystřídá asi 70–80 studentů, kteří se o námi inzerované pracovní pozice zajímají. Někteří z nich se poté přihlásí do vybraného výběrového řízení. S tím souvisí i novinka, kterou jsme kvůli veletrhům zaviedli, a to je dotazník. Přímo na stánku nabízíme zájemcům možnost vyplnit pár informací o sobě a jejich znalostech z oboru telekomunikace, radiokomunikace a navigace. Z těchto dotazníků pak můžeme vytvářet jednoduchou databázi lidí, která obsahuje pro nás důležité informace a může nám toho či onoho zájemce později připomenout a následně ho oslovit.

Na letošním stánku byli studentům k dispozici opět odborníci přímo z podniku, aby mohli zodpovídat specifičtější dotazy cílené na konkrétní technické informace týkající se dané profese. **Se studenty tak komunikoval Pavel Podzemský, vedoucí střediska RIS; Petr Šafránek, vedoucí oddělení telekomunikací; Libor Škoda, náměstek ředitele divize pro sekci ATM systémů nebo Jakub Hocek, zástupce vedoucího střediska NAVCOM.** Účast těchto kvalifikovaných zaměstnanců jednoznačně přispívá ke kvalitní prezentaci celého podniku a šíření jeho dobrého jména mezi veřejnost. Tímto bychom jim proto chtěli za jejich spolupráci na veletrzích poděkovat.

Hlavní přínos veletrhů spatřujeme především v možnosti osobního kontaktu s případnými uchazeči o práci v Řízení letového provozu České republiky. Vždy se totiž dotazy a případné nejasnosti vysvětlují lépe v rámci osobního setkání než při jiné formě komunikace. Další akce, které se budeme účastnit, nás čeká již ve dnech 20.–22. 5. 2016 pod názvem Flying for People. Je to historicky první událost v České republice kombinující setkání leteckých osobností, zástupců firem a univerzit na jednom místě s doprovodným programem v podobě cyklu přednášek osobností, výstav historické i nastupující letecké techniky a unikátních fotografií.

text a foto nwt a Dušan Ingeli/DPERFIN/SPER/RLZ, ingeli@ans.cz

Objektiv



Ve čtvrtek 21. dubna 2016 se v rámci Dne úspěšných manažerů a firem konalo slavnostní vyhlášení výsledků soutěže Manažer roku 2015 v krásných prostorách Paláce Žofín v Praze. Letošním mottem se stalo heslo „Prestiž-inspirace-úspěch“.

Hodnotitelská komise vybrala na konci března celkem sedmdesát manažerů, kteří postoupili mezi finalisty 23. ročníku soutěže. Předseda představenstva a generální ředitel strojírenské společnosti Motor Jikov Group Miroslav Dvořák a jednatelka a výkonná ředitelka výrobce sanitární techniky Alca Plast Radka Prokopová se nakonec stali vítězi soutěže, zlatý odznak jim předal prezident České republiky Miloš Zeman. Zároveň byla vyhlášena desítka nejlepších manažerů, jimž přišel pogratulovat i předseda vlády Bohuslav Sobotka a při této příležitosti ocenil význam manažerů pro českou ekonomiku a společnost vůbec. **Do žebříčku TOP 10 byli kromě generálního ředitele Řízení letového provozu ČR Jana Klase** vybráni předseda představenstva ATAS elektromotory Náchod Otto Daněk, ředitel Rehabilitačního ústavu Kladruhy Josef Hendrych, ředitelka a jednatelka LD Seating Jitka Hurábová, předsedkyně představenstva Zemědělského družstva Všeň Monika Nebeská, generální ředitel a prokurista VÚTS Liberec Miroslav Václavík, předseda představenstva Kovodružstva Strážov Václav Valter a generální ředitel ČEZ Distribuce Richard Vidlička. Triadvacátý ročník soutěže pořádaly Svaz průmyslu a dopravy ČR, Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR a Česká manažerská asociace, která je současně jejím realizátorem. Hlavním cílem je vyhledat a zviditelnit špičkové manažery (včetně zahraničních) působící minimálně tři roky v ČR a ocenit jejich osobní přínos k výkonnosti firem a ekonomiky. Od roku 1993 prošlo soutěží 1300 finalistů a titulem Manažer – Manažerka roku bylo oceněno již pětadesát osobností.

text red, foto Česká manažerská asociace

Sponzorské aktivity Řízení letového provozu ČR, s. p., v roce 2015

V roce 2015 rozdělil podnik v rámci své sponzorské činnosti částku ve výši 5 442 000 Kč. Za loňský rok jsme obdrželi celkem osmdesát žádostí o sponzorský dar, vyhověli devětašedesáti z nich a stihli jsme uspořádat celkem tři sponzorská řízení.

Nejvyšší sponzorský příspěvek v oblasti charitativní, humanitární a sociální obdržela **Nadace Charty 77** (celkem 800 000 Kč). Tato suma byla rozdělena mezi 27 mentálně nebo zdravotně handicapovaných dětí i dospělých, kteří si díky naší finanční podpoře mohli pořídit speciální pomůcky, vybavení nebo upravený automobil, popřípadě zajistit speciální rehabilitaci. Nadace Charty 77 je naším dlouhodobým a významným partnerem, o setkání sponzorských partnerů nadace jsme informovali v březnovém čísle Stripu. Díky spolupráci s **Nadací Leontinka** a **Pobytovým rehabilitačním a rekvalifikačním střediskem pro nevidomé Dědina** jsme opět mohli pomoci dětem a dospělým se zrakovým postižením. Své místo ve sponzorském programu ŘLP ČR, s. p., mají také organizace, které pracují s osobami s mentálním postižením, autismem nebo s různými vývojovými poruchami. V roce 2015 jsme podpořili například **obecně prospěšné společnosti Vítej, Autistik, spolek Villa Vallila**, který provozuje komunitní dům v Červeném Újezdě, **Speciální základní školu Rooseveltova** nebo **obecně prospěšnou společnost Borůvka**, jejíž projekt „Pracuji, tedy jsem“ poskytuje intenzivní pracovní-tréninkový program lidem se zdravotním postižením, vrozenými vadami nebo po úrazech, a snaží se je navrátit do pracovního režimu. **Prostřednictvím spolupráce s organizací Člověk v tísni jsme přispěli mimořádnou částkou ve výši 400 000 Kč na pomoc po ničivém zemětřesení v Nepálu v dubnu loňského roku.**

Další oblastí, ve které se aktivně angažujeme, je **školství a péče o mládež** – na tu připadá 30 % z celkového sponzorského rozpočtu. V roce 2015 jsme pomohli **atletickému oddílu Střela Žebrák** vystavět nové doskočiště pro skok vysoký, **Letecké amatérské asociaci České republiky** v přípravě mladých pilotů pro soutěžní ultralehké létání, **Základní škole v Chýni** zakoupit nové počítače do učebny výpočetní techniky a mnoha dalším sportovním a umělecky zaměřeným organizacím.

V oblasti kultury pokračovala naše spolupráce s dlouhodobým partnerem, kterým je Národní divadlo. **Posledním podpořeným projektem je šestnáctidílný dokumentární miniseriál České televize o historické budově divadla s názvem „Národní divadlo jak jej neznáte“**, který se vysílá od 21. 4. po 20. hodině živě na ČT Art či na webu České televize prostřednictvím i-vysílání. K dlouhodobým partnerům patří i Pražská komorní filharmonie nebo Nadační fond Festival komorní hudby, který pravidelně na přelomu června a července pořádá Festival komorní hudby v Českém Krumlově. Letos se bude konat již 30. ročník této kulturní události.

Pomyslný kruh sponzorských aktivit uzavírá **oblast zdravotnictví**, kde jsme v roce 2015 podpořili například **Nemocnici na Františku** a pomohli jí modernizovat vybavení operačních sálů, dále **Všeobecnou fakultní nemocnici v Praze** a proces zavedení nového postupu pro zkvalitnění diagnostiky dědičných metabolických poruch, **Kliniku diabetologie pražského IKEM** a její dlouholetý výzkum léčby cukrovky. V neposlední řadě to byla i **Thomayerova nemocnice v Praze**, které jsme v loňském roce přispěli na nákup specializovaných vyšetřovacích lůžek pro Pediatrickou kliniku a na modernizaci monitorovacího systému zaměřeného na děti ohrožené



ředitel Thomayerovy nemocnice doc. MUDr. Zdeněk Beneš, CSc., osobně předává děkovný certifikát zúčastněnému zástupci ŘLP ČR, s. p.

akutními epileptickými záchvaty a epileptickými pády na Oddělení dětské neurologie. Jako poděkování pozval na začátku března ředitel nemocnice doc. MUDr. Zdeněk Beneš, CSc., významné partnery na krátké neformální setkání do nemocniční kavárny. Setkání se zúčastnili zástupci pražského magistrátu a městských částí Praha 4 a 12, dále zástupci obce Příhonice, Nadace ČEZ, Nadace Naše dítě, zastoupen byl i náš podnik a také soukromé společnosti Dietrich Klima, Caleum nebo VS-EKOPRAG. Úvodní slova pana ředitele „Všem z vás patří velké poděkování a moc si vašich příspěvků vážíme“, vystihují, jak je každá finanční pomoc i pro takoveto instituce zásadní a důležitá. Jeho poděkování patří i všem zaměstnancům Řízení letového provozu ČR.

text Ludmila Havránková, ÚSMP/VV, havrankova@ans.cz;
foto archiv Thomayerovy nemocnice

Představujeme nové vozidlo Follow Me – Škoda Yeti Outdoor 2.0 TDI 4x4

Nejnovějším přírůstkem do podnikové flotily aut Follow Me, jejichž funkce je zavádět letadlo na určené místo a tím urychlovat provoz po ploše a zajišťovat jeho bezpečnost, je vozidlo Škoda Yeti Outdoor s motorem 2.0 TDI 4x4. Kromě standardní výbavy je vozidlo vybaveno nezávislým přídavným topením, které jeho uživatelé velmi oceňují především v zimě, jelikož udržuje vozidlo vyhřáté, i když není nastartovaný motor. Ve vozidlech jsou k dispozici vysílačky pro komunikaci s TWR, na střeše jsou nainstalovány oranžové LED zábleskové majáky s možností nastavení zobrazované informace na panelu FOLLOW ME/SLOW/STOP. Dále je střeša vybavena namontovaným odpovídáčem, stejným jako mají na palubě letadla, z důvodu viditelnosti na pojezdovém radaru jak řidičích na věži, tak i na pojezdovém radaru, který je nově v každém vozidle (viz Strip č. 4/2016). Ročně najedou řidiči odbavovací plochy s každým vozidlem přibližně 30 tisíc km a průměrná spotřeba je do 10 litrů nafty na 100 km. Do podnikové flotily dále patří Follow Me vozidlo typu Škoda Yeti 2.0 TDI 4x4, které ŘLP ČR, s. p., užívá od roku 2012. To má nyní najeto něco málo přes 100 000 km. Z kraje roku 2015 obdrželo oddělení SMC také dvě nové Škody Yeti Outdoor 2.0 TDI 4x4, která mají v současné době na tachometru přibližně 30 000 km. U těchto dvou nových vozidel proběhla i výměna majáků za nové, modernější s LED technologií, které mají vyšší účinnost a jsou i úspornější. Dvě Škody Yeti Outdoor tak nahradily dosluhující automobily Hyundai Tucson 2.0 CRDi 4x4, se kterými řidiči odbavovací plochy jezdili od roku 2007 – tato vozidla opouštěla flotilu ŘLP se skoro 200 000 najetými kilometry. Na letišti Ruzyň má podnik v současnosti tři aktivní vozy Follow Me, všechny tři jsou typu Škoda Yeti. V případě poruchy a nutnosti odvozu některého z nich do servisu, čeká v Jenči v zázemí autoprovozu ŘLP ještě záložní vozidlo Follow Me Škoda Octavia, které se využívá po dobu opravy. Na konci roku 2015 čekala všechny vozy Follow Me změna designu, a to z důvodu změny loga ŘLP. Redesign proběhl v relativně krátkém čase, jelikož všechna vozidla mají na originálním laku nalepenou fólii.



text a foto Jan Verner, DPRO/SPLS/SMC

Inspirovat

„Pokud se kdekoli na světě dostaneš do problémů, letadlo nad tebou tak leda proletí a shodí ti hromadu květů. Helikoptéra přistane a zachrání ti život.“

Igor Ivanovič Sikorskij (1889–1972), letecký konstruktér a průkopník letectví; jako první navrhl a postavil čtyřmotorový letoun

„Létání změnilo naše představy o naší planetě. Teď ji vidíme z vesmíru jako celek, takže dokonce i ty nejvzdálenější národy jsou vlastně našimi sousedy. Změnilo také naše vnímání času. Když můžete obkroužit svět rychlostí tisíc mil v hodině, jak byste mohli tolerovat něčí zpoždění na dohodnuté schůzce? Ze všeho nejvíc ale létání změnilo naše chápání fyziky. Náš osobní prostor, v němž žijeme, je nadejdu pružný a rychle se přizpůsobuje. Když budu chtít, můžu si dát odpolední čaj v Bombaji. Moje tělo už není omezené vlastní slabostí; může svištnout napříč prostorem.“

Diane Ackerman (*1948), americká spisovatelka a básnířka

„Důvod, proč ptáci dokážou létat a my ne, je ten, že oni mají dokonalou víru. Mít víru znamená mít křídla.“

Sir James Matthew Barrie (1860–1937), skotský novinář, spisovatel a dramatik

„Letadla vnímám podobně jako třeba oheň. Takže samozřejmě uznávám, že oheň dokáže napáchat příšerné škody. Ale myslím, že je pro lidstvo dobré, že kdysi někdo objevil, jak rozdělat oheň, a že jsme se ho naučili využívat tisíci různými způsoby.“

Orville Wright v období 2. světové války (1871–1948), spolu se svým bratrem Wilburem sestavil první letadlo těžší než vzduch (tzv. Wright Flyer)

„Co to vlastně znamená učit se létat? Abych byl přesný, znamená to nelétat špatně. Naučit se být pilotem znamená naučit se nelétat příliš pomalu, nezatáčet bez zrychlení, nekřížít řízení. Nedělat tohle a nedělat tamto. Pilotování je samá negace.“

Henri Mignet (1893–1965), francouzský letec a konstruktér, tvůrce letadla s motocyklovým dvoutaktním motorem Aubier-Dunne 500 cm³ zvaného Nebeská Blecha

„Moje nejoblíbenější vědecká teorie tvrdí, že prstence kolem Saturnu jsou kompletně složeny ze zavazadel poztracených aeroliniemi.“

Mark Russell (*1932), americký politický satirik a komik

Připravila nwt

FOTOGRAFICKÉ OKÉNKO Z HISTORIE ŘLP

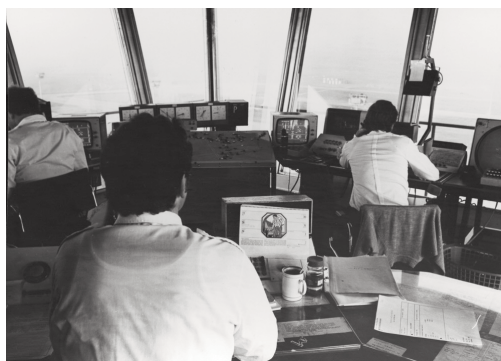
Na snímku z TWR Praha je vpravo Michal Tomis ve funkci TPC, vlevo Luboš Tomek ve funkci TEC. Michal Tomis po odchodu od ŘLP ČR působil ve významných funkcích u společností FISCHER a TRAVEL SERVICE, Luboš Tomek je své profesi řídicího APP/TWR Praha věrný dosud.



V předchozích dvou číslech Stripu jsme vzpomínali, jak vypadala stanoviště ACC a APP Praha po přestěhování ze starého na nové letiště. Zbývá tedy ještě TWR Praha.

Stěhování stanoviště TWR do technického bloku bylo v roce 1972 z technických důvodů nutno provést v několika krocích. Jedním z problémů byl ovládací panel světelného zabezpečovacího zařízení letiště, který byl umístěn na nové TWR a propojen s novým energetickým velinem letiště, který byl vybudován v přízemí nového objektu technického bloku. Paralelní ovládání ze staré TWR i z nové TWR možné nebylo. Od letních měsíců roku 1972 byla z těchto důvodů obsazována zvláštní služba na nové TWR, kde měl řídicí za povinnost ovládat světla dráhových i přibližovacích světelných soustav nejen podle požadavků TWR na starém letišti odkud se letový provoz na letišti řídil, ale musel také monitorovat kmitočet TWR a reagovat na požadavky posádek k regulaci svítivosti navigační řady nebo dráhy. Světla všech pojezdových drah na letišti byla rozsvícena technikem z energetického velínu při západu slunce a svítila celou noc až do rána. V listopadu 1972 byl konečně zahájen provoz celého stanoviště TWR na objektu technického bloku na novém ruzyňském letišti.

Na stanovišti byly obsazovány funkce řídicího TWR, jeho asistenta (funkce byla kumulována s řízením mobilních prostředků po provozní ploše letiště), řídicího GROUND a pracoviště pro evidenci parkování letadel na odbavovací ploše. Toto poslední pracoviště bylo obsazováno pracovníkem řídicích odbavovacích ploch. Mimo tří řídicích pracovišť (TEC, TPC a GND) bylo na věži obsazováno pracoviště vedoucího směny a pracoviště APLP a ATIS. Vedoucí směny TWR, mimo výkon vlastní funkce, kontroloval i výkon služby stanoviště ARO a řídicích odbavovacích ploch. A aby toho nebylo málo, prováděl ještě osobně pravidelné kontroly stavu vzletových přistávacích drah včetně měření brzdného účinku a vydávání podkladů pro SNOWTAM. V průběhu zimního období, kdy se v důsledku počasí často měnily podmínky na dráze, je proto směna TWR viděla velmi sporadicky. V období zahájení provozu nové TWR Praha v roce 1972 byly provozně využívány zejména dráhy 25/07 (dnešní 24/06) a 31/13 (dnešní 30/12), dráhy 26/08 a 22/04 byly převážně využívány pro provoz menších letadel. Výhodou RWY 22 byla její šířka (60 m) a efektivní využitelnost pro letadla směřující po přistání na odbavovací plochu (OP) JIH, nebo naopak využitelnost této dráhy pro letadla směřující ze starého ruzyňského letiště na vzlet. Nevýhodou pro řídicího nové TWR byl fakt, že díky betonovému jádru budovy TB (včetně vnitřního prostoru TWR), na práh dráhy 22 ze svého pracoviště vůbec neviděl. Tady asi započaly úvahy a sny řídicích o „kulaté“ TWR, které se ale podařilo realizovat až o 25 let později. Pracoviště řídicího na TWR bylo přibližně v roce 1976



vybaveno výnosem přehledového radaru RL41 a řídicí tak získal potřebný přehled o pohybech letadel v nejbližším okolí letiště. Protože tehdy ještě neexistovaly jasové monitory pro denní využití, byl monitor zastíněn plechovým krytem, který umožňoval řídicímu skloněnému k tubusu rozeznat radarový obrazek.

Výška nového stanoviště na střeše technického bloku byla přibližně 45 metrů nad zemí. Při nízkých pásech přízemní mlhy se tak stávalo, že řídicí letadla v kritických polohách na provozní ploše neviděl a nemohl kontrolovat, zda pilot dodržel vydané letové povolení, zejména zastavení na vyčkávacím stanovišti před vstupem na dráhu, nebo naopak její opuštění po přistání. Nedostatečný výhled z TWR měl podíl i na vzniku několika incidentů. Řešením byla instalace pojezdového radaru. Jeho anténa, umístěná na střeše TWR pod radarovým krytem, se otáčela rychlostí 60 otáček za minutu a umožňovala tak velmi rychlou obnovu informace. Pojezdový radar poskytoval řídicímu přehled o všech pohybech letadel i mobilních prostředků na provozní ploše letiště bez ohledu na počasí. Pojezdový radar firmy THOMSON CSF s označením ASTRE1 byl v Praze Ruzyni nainstalován a uveden do provozu v roce 1980. Je také důležité zmínit, že radar ASTRE1 byl na letišti v Praze-Ruzyni po letišti v Paříži a Berlínu teprve třetím instalovaným pojezdovým radarem výrobce THOMSON CSF na světě. **text Jaroslav Vlasák, jarvlasak@gmail.com; foto archiv Stanislava Černého a Miroslava Hrbka**

Proces Airport CD

Pražské letiště v Ruzyni (PRG) je nejvýznamnější letiště v České republice a s přibližně 125 000 pohyby v roce 2015 se umístilo na 34. místě v Evropě. Díky významným zlepšením, zahrnujícím jak tranzitní, tak i veřejnou infrastrukturu, se zvýšil počet cestujících mezi roky 1995 a 2015 ze třech na dvanáct milionů.

V roce 2008 byl zahájen projekt Airport CDM (Airport Collaborative Decision Making neboli koncept společného rozhodování), který vedlo Letiště Praha ve spolupráci se společností Menzies Aviation (Czech), s. r. o., dodavatelem služeb pozemního odbavení (handlingových služeb), Českými aeroliniemi a Řízením letového provozu. **Hlavním cílem tohoto projektu se staly čtyři principy, o jejichž zlepšení se v rámci A-CDM usilovalo, a to společné rozhodování, sdílení dat, informovanost a předvídatelnost. Jedná se o provozní koncept, který na letišti přináší snížení času pojiždění, snížení dopadu letecké dopravy na životní prostředí, efektivnější využívání infrastruktury letiště, zlepšení předvídatelnosti provozu, kvalitnější využití vzdušného prostoru Evropy. Lze říci, že A-CDM přináší změnu provozních postupů a pracovní kultury s využitím moderních IT technologií za účelem optimalizace a harmonizace letecké dopravy.**

V rámci řešení společných úkolů se očekávalo zapojení dalších uživatelů zejména z řad provozovatelů. Náš podnik se stal jedním z partnerů tohoto projektu a již od začátku byl velmi aktivní. V prvních letech jsme se zaměřovali spíše na lokální implementaci dílčích výstupů projektu, v roce 2015 se podařilo díky integraci s NMOC dosáhnout významných benefitů – ve vztahu k ŘLP především v pružnějším plánování a využívání vzdušného prostoru.

Implementace projektu A-CDM.

Projekt Airport CDM byl v Praze rozdělen do tří implementačních fází a je založen zejména na odpovědném přístupu všech partnerů projektu. Týká se to především vkládání správných časových údajů a informování o nečekaných provozních situacích, které mohou způsobit zpoždění – to se týká především poskytovatelů pozemních služeb a letových posádek. V roce 2008 jsme spustili fázi získávání provozních informací, definování variabilních časů pojiždění a milníků procesu A-CDM. V roce 2011 byla přidána funkce plánování předodletového pořadí za nepřiznivých meteorologických podmínek a zahájena fáze LOCAL CDM. Dne 2. září 2015 byla zahájena integrace s NMOC (dříve CFMU). A-CDM obsahuje velké množství procesů, prvků a postupů, pokusím se zde shrnout ty zajímavější, které zcela jistě zasluhují pozornost.

►1. Letiště na základě informací z NMOC a přehledových prostředků vypočítává předpokládaný čas přistání. Tento údaj vkládá do mnoha dalších letištních systémů (přidělování místa stání, plánování autobusů nebo gate).

►2. Na základě této informace a předpokládané doby pozemního odbavení (vyložení a naložení nákladu, tankování, úklid, výstup a nástup cestujících), která se liší podle typu letadla, letecké společnosti a dodavatele služeb pozemního odbavení, se vypočítá čas předpokládaného ukončení pozemního odbavení (TOBT). Tento čas se porovná s údaji v letovém plánu a vypočítá se čas předpokládaného spouštění motorů (TSAT). K tomuto výpočtu je určen nástroj pro stanovení předodletového pořadí, který byl vyvinut ŘLP ČR a nazývá se Start Up Manager (SUM). Do tohoto nástroje je vloženo mnoho údajů (např. doby pojiždění z jednotlivých míst stání na vyčkávací místa všech směrů RWY, odletové tratě apod.) a je rovněž schopen přizpůsobit odletovou kapacitu na základě informace o počtu přiletů.

►3. Letům je přidělováno pořadí na základě vloženého

M a jeho přínosy pro Letiště Václava Havla Praha

TOBT. Let, který se již blíží k hodnotě TSAT, je chráněn před možností dalšího zpoždění, způsobeného pozdním vložením hodnoty TOBT jiných letadel.

► 4. Pokud posádka nepožádá o schválení spouštění motorů v toleranci TSAT $\pm$ 5 minut, je v čase TSAT+6 minut hodnota TSAT automaticky posunuta o dalších (nejméně) 5 minut, což závisí na okolnosti, zda posun nezpůsobí zpoždění jiným letům. Pokud není přijata žádost o schválení spouštění motorů ani v nově stanoveném čase TSAT+6 minut, je let vyjmut ze sekvence a údaj TOBT zrušen. Obnovení celého procesu je spuštěno změnou údajů v letovém plánu nebo zadáním nového TOBT.

► 5. Na kontaktních stanicích jsou údaje TSAT a TOBT zobrazovány pomocí Visual Docking Guidance System (VDGS). Na stanicích, která nejsou tímto systémem vybavena, je údaj TSAT předáván agentem handlingové společnosti. V budoucnu se počítá s předáváním údaje pomocí datového spoje nebo i jinými technickými prostředky.

► 6. Požadavek posádky na odmrazení vkládá do systému A-CDM příslušná GHA. Do stejného systému vkládají agenti dané GHA také místo pro odmrazení a údaje aktuálního zahájení a ukončení procesu odmrazení. Na základě těchto údajů SUM vypočítá TSAT, který by měl garantovat plynulé pojiždění na místo odmrazení, odmrazení a vzlet bez větších zdržení a zbytečné spotřeby paliva.

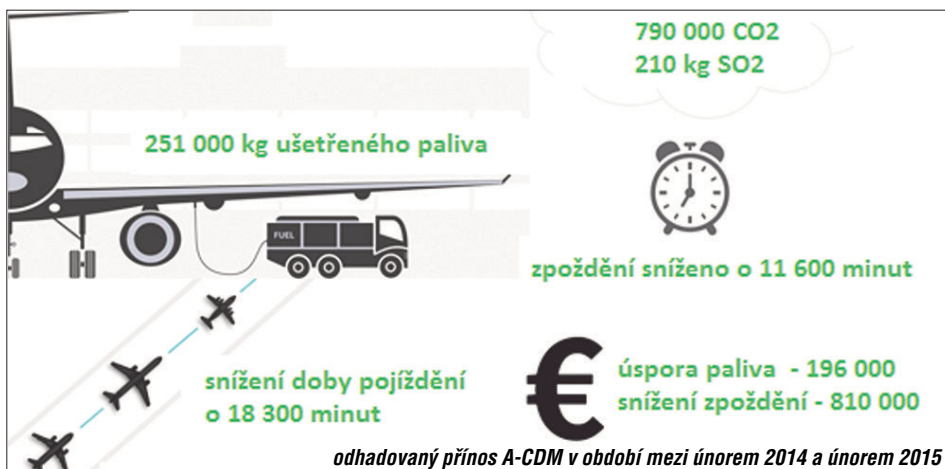
► 7. Aktuální časy zahájení pojiždění z místa stání jsou generovány ze systému VDGS a A-SMGCS (pro remote stání).

Se zaváděním procesu A-CDM souvisí i tzv. zprávy DPI (Departure Planning Information). Jedná se o zprávy obsahující informace o stavu letu v definovaných milnicích, předávané do NMOC (Network Manager Operations Center). Obsahují údaje týkající se času ukončení pozemního odbavení (TOBT), vypočítaného a aktuálního času spouštění motorů, předpokládaného a aktuálního času zahájení vytlačování letadla podle ATC s ohledem na rozdílné doby pojiždění a sekvenci na vzlet, vypočítaného a aktuálního času vzletu apod. Obsahem DPI zpráv jsou dále i údaje o RWY pro vzlet a plánovaná odletová trať. V zmiňovaném období zprávy DPI obsahují i údaje o předpokládané době odmrazování. NMOC ve svých systémech využívá DPI pro aktualizaci svých údajů, což činí celou organizaci provozu více dynamickou.

Pro letiště, kde jsou postupy A-CDM uplatňovány v režimu Advanced ATC TWR (v blízké budoucnosti se to týká letišť Brno, Karlovy Vary a Ostrava) je dopad DPI zpráv výrazně menší než pro plně zapojené A-CDM letiště. Jedná se pouze o odeslání zprávy v okamžiku, kdy letadlo zahájí pojiždění (A-DPI) a zprávy v okamžiku, kdy by se letadlo vrátilo na místo stání (C-DPI).

Přínosy projektu A-CDM.

Dne 2. září 2015 se tedy Letiště Václava Havla Praha stalo 17. evropským letištěm, které bylo plně zapojeno do evropské sítě AFTM. Cílem projektu bylo z pohledu provozovatele letiště optimalizovat letištní zdroje a harmonizovat provoz na odbavovací ploše se záměrem snížit dopad zpoždění a provozních špiček. Cílem řízení letového provozu bylo především snížení zátěže personálu TWR, zvýšení úrovně provozní bezpečnosti a zvýšení přesnosti dodržení časů vzletů. K objektivnímu vyhodnocení benefitů byla na doporučení EUROCONTROL pozvána firma Atlas Chase. Díky konstantně měřeným hodnotám byl analyzován okamžitý dopad realizace postupů A-CDM na přesnost vzletu



v rámci ETFMS v LKPR. Provoz v listopadu 2015 (DPI) byl porovnáván s provozem v červenci 2011 (NON-CDM) a 2015 (LOCAL-CDM). Na základě oficiálních závěrů bylo sděleno, že se díky postupům A-CDM podařilo dosáhnout následujících benefitů:

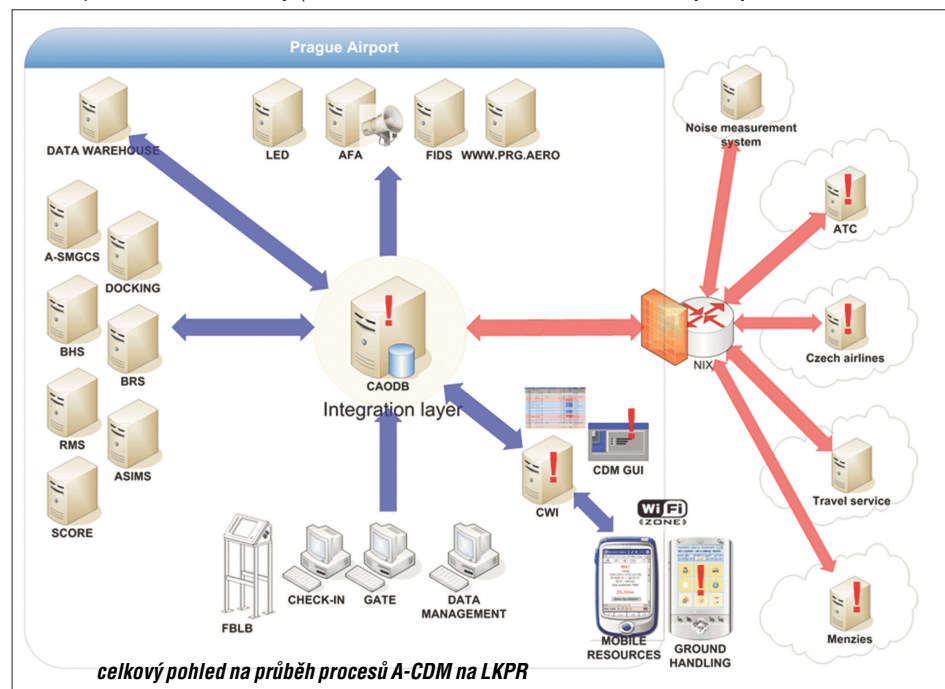
- zlepšení plánování letištních zdrojů díky zlepšeným výpočtům časů in-block a off-block;
- zvýšení úrovně bezpečnosti v důsledku snížené hustoty provozu na odbavovací ploše, zejména během provozních špiček;
- časy pojiždění na vzlet se při porovnání údajů z let 2010 a 2011 snížily v průměru o 20 sekund;
- přesnost času vzletu se snížila z průměru 7 minut (2010) na 1,5 minuty v roce 2015;
- předvídatelnost času vzletu (standardní odchylka přesnosti času vzletu) byla snížena z 11,8 minuty (2010) na 5,5 minuty (2011), respektive při použití zpráv T-DPI a A-DPI na 4,3 minuty (2015)
- index průměrného ATFM Delay (hodnota sledovaná

EUROCONTROL) pro PRG klesl ze 1,0 to 0,9, což má za následek o 11 600 minut méně ATFM delay s odhadovanou úsporou pro letecké dopravce cca 0,8 milionu eur jen v roce 2015.

Zavedení postupů Airport CDM v Praze v celkovém pohledu plní svůj cíl. Byla snížena zátěž personálu TWR (zejména na pozicích Ground a TWR), rapidně se snížila doba pojiždění na vzlet, bylo zavedeno efektivnější plánování procesu odmrazování, zlepšilo se dodržování časů vzletů v daných tolerančních polích – v tomto směru bude (díky zprávám DPI) již v blízké budoucnosti možné rozšířit toleranční pole pro vzlety regulovaných letů.

Tímto však celý projekt nekončí. Je nadále potřeba pokračovat v sledování efektivnosti nastavených postupů a pracovat na dalších cílech, které ve svém důsledku přinesou nejen další zlepšení ekonomických a bezpečnostních ukazatelů ale i vyšší komfort pro personál TWR.

**text a grafika Ladislav Čermák/
Oddělení postupů LNS; cermakl@ans.cz**





Srdečně zveme děti i s oběma rodiči na odpoledne plné her a zábavy
v pátek 3. června od 16:00 ve venkovním areálu IATOC

Mezinárodní hokejový turnaj řídících letového provozu 2016

Ve dnech 4.–7. dubna 2016 se v americkém Miami – Fort Lauderdale konal 44. ročník ATC INTERNATIONAL HOCKEY TOURNAMENT a tým ŘLP ČR Prague Monkeys u toho byl také! Poté, co si loni vyzkoušel atmosféru „světového“ šampionátu ve slovinském Bledu, se našlo pár nadšenců, kteří byli ochotni investovat nemalé finanční prostředky a čas a vyrazit na Floridu zažít tyto jedinečné chvíle znovu. Pravda nebylo jich moc, ale slovo dalo slovo, chvíli se hledalo a mailovalo a nakonec se přeci jen podařilo vytvořit tým, letos opět doplněný i o dvě zahraniční akvizice. Jednou z nich byl Broňo Žitný hájící standardně barvy Bratislava Falcons, ti však do USA svůj tým nenominovali, a proto rád využil nabídky našeho týmu. Tím druhým byl náš již starý známý Julien Gaudet z kanadského Halifaxu, který se již loni právě v Bledu za náš tým bil jako pravý český lev. Díky němu jsme se opět setkali i s naším druhým loňským spoluhráčem Edem Prettym. Ten již letos pro svůj vyšší věk nehrál, ale jeho psychická i organizační podpora na střídačce i v kabině byla neocenitelná a patří mu proto náš velký dík.

Turnaj jako takový byl náročný. Časový posun a všechny detaily spojené s cestou s hokejovou výstrojí za oceán stály naše hráče dost sil a především klidu a tento handicap a nervozita se také částečně na hře promítly. S evropskými týmy, které na tom byly podobně, jsme dokázali hrát velmi vyrovnanou hru, ale proti dvěma kanadským celkům, které do Miami dorazily evidentně v plných sestavách velmi dobře sehraných hráčů, se nám ani přes naše enormní nasazení zvítězit nepodařilo. Světový turnaj je vždy hraný tzv. bodovým systémem (10 bodů na každé utkání si dvě mužstva podle jeho průběhu rozdělí) a pár bodů se nám naštěstí podařilo soupeři vždy sebrat. Po konečném sečtení bodů se tedy tým Prague Monkeys umístil s dvanácti body na 8. místě z celkem dvanácti mužstev, což rozhodně hodnotíme jako velký úspěch.

Závěrem bych proto chtěl všem hráčům vyjádřit opravdu veliké díky za to, že nelitovali peněz ani času a se ctí reprezentovali tým Prague Monkeys a náš podnik až za velkou louží.

text Petr Procházka/DPRO/SONS/ACC/IFR,
prochazka@ans.cz, foto ATCHockey2016

Výsledky jednotlivých zápasů našeho týmu v divizi B (bodové skóre)	
PRAGUE MONKEYS/ YQM MONCTON (CAN)	2:4 (3:7)
PRAGUE MONKEYS/ MOSCOW SNOWBALLS (RUS)	9:0 (10:0)
PRAGUE MONKEYS/ ŽOLNE (SLO)	7:7 (6:4)
PRAGUE MONKEYS/ TORONTO (CAN)	2:5 (3:7)



Language Corner



Alcohol Abuse

A man was stopped by the police around 2 a. m. The officer asked him where he was going at that time of night. The man replied: "I'm on my way to a lecture about alcohol abuse and the effects it has on the human body, as well as smoking and staying out late."

The officer then asked: "Really? Who's giving that lecture at this time of night?"

The man replied: "That would be my wife."



Elevator

An Amish boy and his father were in a mall. They were amazed by almost everything they saw, but especially by two shiny, silver walls that could move apart and then slide back together again. The boy asked: "What is this, Father?" The father (never having seen an elevator) responded: "Son, I have never seen anything like this in my life, I don't know what it is."

While the boy and his father were watching with amazement, a fat old lady in a wheel chair moved up to the moving walls and pressed a button. The walls opened, and the lady rolled between them into a small room. The walls closed and the boy and his father watched the small numbers above the walls light up sequentially. They continued to watch until it reached the last number, and then the numbers began to light in the reverse order.

Finally the walls opened up again and a gorgeous 24-year-old blonde stepped out. The father, not taking his eyes off the young woman, said quietly to his son: "Go get your Mother."



Shakespeare Seat

My grandparents were taking me on a vacation to Disneyland. Grandma was excited for me when we boarded the plane, she exclaimed that I was lucky, because I got the Shakespeare seat. "Why is it the Shakespeare seat Grandma?"

"You are in seat 2-B, so it's the Shakespeare seat."

"Don't be silly Grandma. All the seats on an airplane are Shakespeare seats."

"How do you figure that?"

"Well, it's either seat 2-B or not 2-B."



Job Interview

Interviewer: "How well do you work with Powerpoint?"

Applicant: "I Excel at it."

Interviewer: "Was that a computer joke?"

Applicant: "Word."

Připravila nwt