

STRIP 2017

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

OSCARO

MOOD



Pracovní výročí

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

Michaela Bosáková, Ing., samostatný řp II, DPRO/SONS/ACC/IFR **15 let**
Dana Malleková, Ing., samostatný řp II, DPRO/SONS/ACC/IFR **15 let**
Miroslava Marková, spojový manipulant, DPRO/ATMS/LTS/TCOM **15 let**
Jan Materna, Mgr., vedoucí oddělení pseudopilotů, ÚGŘ/ÚLŠO/OPP **15 let**

Michal Pufr, administrátor LIS, DPRO/LIS/NOF **15 let**
Luboš Zelený, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS/BUKOP **15 let**
Zdeněk Čermák, operátor reprografické techniky, DPRO/LIS/RDO **20 let**
Milan Šebesta, správce provozního objektu, DRSL/SLRL/ESR **25 let**
Michal Brabec, Ing., vedoucí řp I, DRSL/SLRL/LKKV-LPS **25 let**
Miroslav Malý, supervizor na TS II, DPRO/ATMS/NAVCOM **35 let**

Miloslav Vavřina, administrátor ATS I, DPRO/ATMS/S **35 let**
Redakce všem jubilantům srdečně blahopřeje!

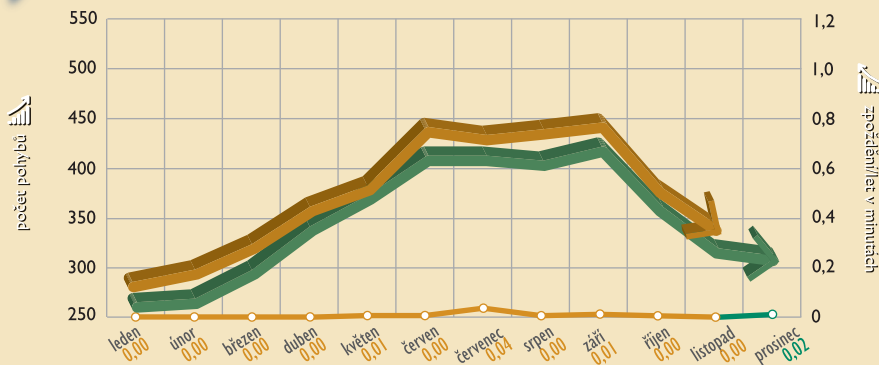
Z důvodu odchodu do starobního důchodu skončili k 31. 12. 2016 pracovní poměr tito zaměstnanci:
Eduard Bílek, technik II, DRSL/SCL/BPS **25 let**
Ladislav Cisař, supervizor na TS II, DPRO/ATMS/NAVCOM
Ivana Drahokoupilová, operátor automatizovaných systémů, DPRO/SPLS/ASO/AO
Michal Kába, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/NAVCOM

Zdeněk Kopal, vedoucí oddělení RLB Písek, DPRO/ATMS/RIS/PISEK
Ivo Kopecký, Ing., zaměstnanec RCC, DPRO/SONS/RCC
Jaroslav Veselý, dispečer CD, DPRO/SPLS/APP/TWR
Zdeněk Záruba, vedoucí řp I, DRSL/SLRL/LKMT-LPS
Jiří Zínek, supervizor na TS I, DRSL/SLRL/LKMT-ZLT
Z organizačních důvodů skončila pracovní poměr tato zaměstnankyně:
Drahomíra Hrkalová, referent, DPRO/ATMS/RIS/PISEK
Jménem celého podniku redakce všem těmto zaměstnancům děkuje!

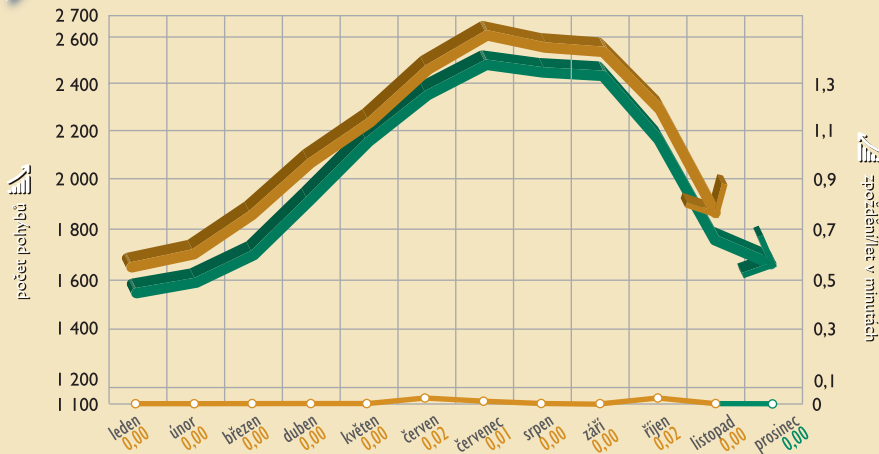
Statistiky provozu

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

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



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



listopad 2015/2016

Pohyby na regionálních letištích LISTOPAD 2015/2016

BRNO	
2015	2016
IFR 826	IFR 1 078
VFR 2 452	VFR 1 924
3 278	3 002
MLČ 1 105	MLČ 1 080
OSTRAVA	
2015	2016
IFR 548	IFR 911
VFR 783	VFR 685
1 331	1 596
MLČ 441	MLČ 878
KARLOVY VARY	
2015	2016
IFR 368	IFR 235
VFR 165	VFR 111
533	346
MLČ 257	MLČ 185

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
9 619	10 270	6,8	384 (27. 11.)	411 (11. 11.)	38 (27. 11.)	39 (4. 11.)

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
53 235	56 571	6,3	2 005 (2. 11.)	2 124 (4. 11.)	158 (6. 11.)	171 (4. 11.)	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.

Být natolik kvalitní, že člověk získá práci v ŘLP, je výhra v loterii

Jedním z oceněných zaměstnanců v rámci předvánočního setkání na Žofíně se stal i vedoucí oddělení vnějších vztahů a tiskový mluvčí podniku Richard Klíma. Loňský rok se mu podařilo bravurně zvládnout hned dva zásadní úkoly – zajistit úspěšné zavedení nového loga podniku a mediálně obhájit řízení letového provozu v souvislosti s událostmi 13. října 2016, které se týkaly pozdního přiletu prezidenta ČR do Bratislavy. Záběr jeho činností je ale daleko širší a právě o nich si budeme povídat v první části našeho rozhovoru.

Richarde, začala bych nejprve tvou pracovní historií. Co jsi vlastně studoval?

Když to vezmu opravdu od začátku, tak jsem studoval slévárenskou průmyslovku a poté Právnickou fakultu Masarykovy univerzity v Brně. Uznávám, že je to poměrně zvláštní kombinace. Vždycky jsem věděl, že přímo aplikovanému právu se věnovat nechci, přeci jen soudnictví, advokacie jsou obory, které by mě nebavily. Zároveň mě vždycky přitahovalo letectví, pracoval jsem jak v letecké společnosti, tak na letišti, kde jsem se vůbec poprvé blíže seznámil i se službou řízení letového provozu. Na letišti jsem si prošel opravdu kde čím, například jsem nakládal i vykládal zboží, zajišťoval catering, později pak odbornější práce např. pro cargo, zajišťování reportů, reklamaci.

Když jsem končil vysokou školu, povedlo se mi zkontaktovat pracovníky řízení letového provozu v Brně, mezi nimiž byl i Mirek Smola, a ti mi tento obor ještě více přiblížili a dalo by se říci i potvrdili můj vážný zájem. Shodou okolností v té době probíhalo výběrové řízení na pozici asistenta generálního ředitele, tím byl tenkrát Petr Materna, a tak jsem neváhal, přihlásil se a uspěl. To bylo v roce 2001, nastupoval jsem 15. ledna.

To je poměrně velký skok od studenta práv rovnou na poměrně vysokou pozici. Jaké byly tvé začátky v ŘLP?

Přiznávám, že byly hodně těžké. Za prvé jsem znal problematiku oboru řlp spíše jen povrchně, takže jsem se musel nejprve orientovat například ve zkratkách a vůbec si uspořádat všechny logické souvislosti fungování podniku. Za druhé s sebou práce asistenta nesla jednu velkou specifickou – musel jsem velmi rychle získat znalost více méně o všem, co se týká podniku. Takže přišlo na řadu pečlivé studium domácího prostředí, mezinárodního prostředí, projektů, útvarů, činností jednotlivých složek podniku, ekonomiky, hospodaření, problematiky poplatků, technických systémů, lidských zdrojů, bylo toho opravdu hodně, co jsem musel za krátkou dobu obsáhnout.

Nejprve jsem se snažil navázat na práci mých předchůdců a přejímat některé osvědčené pracovní vzorce, nicméně se ukázalo, že neefektivnější pro výkon pozice asistenta GŘ je najít si svou vlastní cestu, svůj systém, jak se k úkolům a povinnostem postavit. Měl jsem na starosti analýzu informací pro generálního ředitele, vytváření veškerých podkladů, zástup generálního ředitele na poradách a spoustu dalších činností.

Byl z tvého pohledu tenkrát náš podnik hodně jiný, než je teď?

Patnáct let už je poměrně dlouhá doba, takže určitě rozdíly samozřejmě vnímám. Nastupoval jsem ještě na staré letišti a přechod do IATCC byla jedna z těch velkých změn, které jsem zažil, a také se

loga podniku a za vynikající
něna podniku ve sty



Richard Klíma přebírá ocenění z rukou GŘ ŘLP ČR

hodně změnilo personální uspořádání. Vzpomínám rád na svoje kolegy, kteří mě toho spoustu naučili a v mnoha ohledech mi velmi pomohli, například Pepík Novotný z auditu nebo Břetka Hudeček z DPLR a další. Mnozí z nich odešli do důchodu, někteří bohužel odešli navždy, ale ať to může znít jako klišé, jejich duch je tu stále s námi. Ještě dnes při své práci často čerpám z toho, co mi předali a stále cítím, jakoby tu byli se mnou. Vzpomínám rád i na samotného Petra Materna a třeba Ivana Huberta, kteří mi v začátcích ukazovali cestu a vedli mě ke správnému manažerskému uvažování.

Nemohu při této příležitosti nezmínit fakt, že spousta našich zaměstnanců zde v podniku prožije celou svou pracovní kariéru. Často říkávám lidem zvenku, exkurzím i obchodním partnerům, že být natolik kvalitní, aby se člověk dostal k práci v ŘLP, je svým způsobem výhra v loterii. Náš podnik vytváří velmi příznivé podmínky jak pro práci, tak i pro rozvoj svých zaměstnanců, nabízí mu spoustu příležitostí, jak se zlepšovat a cítit se plnohodnotně využitelný.

Na pozici asistenta jsi pracoval tři roky. Jak pokračoval tvůj rozvoj v podniku?

Po čase došlo ke vzniku nového útvaru – Kanceláře generálního ředitele a oddělení vnějších vztahů a mezinárodní koordinace. Nejprve jsem zastával funkci odborného specialisty a po roce jsem tomuto oddělení začal šéfovat. Tiskovým mluvčím jsem se poté stal v roce 2004.

Jako velkou výhodu vidím to, že jsem – ostatně jako většina mých kolegů – nastoupil do ŘLP hned po škole, takže mé první pracovní zkušenosti na mě čekaly až zde. Navíc jsem si v rámci vnějších vztahů prošel všechny pozice, takže když jsem

se stal šéfem, věděl jsem přesně, co, kdo a jak vykonává a byl jsem schopen svému týmu i poradit z vlastní zkušenosti.

Práce tiskového mluvčího je hodně pestrá a také náročná. Můžeš nám přiblížit, co všechno máš na starosti?

Velkou část tvoří komunikace a spolupráce s médií, tedy odpovídání novinářům na dotazy, poskytování informací a řešení vhodného systému jejich distribuce, psaní tiskových zpráv, prohlášení, analýzy výstupů podniku a sledování jeho mediálního obrazu, musím být neustále připraven reagovat nejen na faktické dotazy, ale i na ty nepřijemné, zajišťovat po celý rok dostatek příležitostí, aby se podnik mohl prezentovat a posilovat své dobré jméno u odborné i laické veřejnosti, mírnit komunikační dopady negativních událostí, ať už přímo či nepřímo související s podnikem a spousta dalších činností týkajících se PR.

Rád bych zmínil jeden konkrétní úspěch, kterého se nám podařilo na poli komunikace dosáhnout. Dříve se poměrně často stávalo, že Řízení letového provozu bylo zaměřováno či slučováno s ruzyňským letištěm či dokonce s leteckými společnostmi, a to se nám podařilo změnit. Dnes už lidé vědí, že jsme samostatná jednotka, vědí, jaké místo v oboru letecké dopravy v naší zemi zastáváme a, co hlavně, smýšlí o nás veskrze pozitivně, uvědomují si, jak je naše práce jedinečná, odpovědná, prospěšná a nezastupitelná.

Další část mých pracovních úkolů pak tvoří plnění požadavků GŘ, tvorba podkladů a prezentací, organizace porad a grémíí, komunikace se zahraničím a poskytování podpory zahraničním hostům, reklama, propagace, sponzoring, organizace akcí podniku pro zaměstnance i ob-

vizitka

RICHARD KLÍMA

narozen: 27. ledna 1976

rodina: ženatý, jeden syn

vzdělání: Právnická fakulta

Masarykovy univerzity Brno

co dělám ve volném čase: sport – lyžování, fotbal, tenis

co si rád přečtu: Jeden den Ivana

Denisoviče od Solženicina

na co se rád dívám: Všichni dobří rodáci

co si rád poslechnu: obecně pop

80. a 90. let, Queen, Mozarta

co si často říkám: Chovej se slušně

k lidem cestou vzhůru, nevíš koho

potkáš, až poletíš dolů.

jako malý jsem chtěl být: traktorista a pak učitel

chodní partnery a další. Musím si neustále zajišťovat příliv aktuálních informací o provozu i o dění v podniku, o právním prostředí, abych byl v případě náhlého dotazu ze strany médií připraven okamžitě reagovat. Opět se vracím k tomu, že jsem nesmírně vděčný za ty těžké začátky v podniku, kdy jsem se musel vstřebat ohromné množství informací. Za ta léta jsem měl samozřejmě možnost tyto znalosti prohloubit, ale dodnes při komunikaci s médii čerpám právě i z období před lety, kdy jsem nastupoval.

Dokončení příště

text nwt, foto Sara events

Vánoční charitativní sbírka – Nadace Divoké husy



NADACE
DIVOKÉ
HUSY

Tak jsme se konečně dočkali sněhu a krásného, skutečně vánočního počasí i v nížinách. A to nám tak trochu připomíná, že naše Vánoční charitativní sbírka stále probíhá. Končí až v únoru a v březnu se pak rozhodneme, kam peníze ze sbírky zamíří letos. Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se již do sbírky zapojili, a přejeme hezký nový rok!

Eva Pelikánová, LIS/NOF

Objektiv



V pátek 9. prosince 2016 již tradičně přijeli v odpoledních hodinách do IATCC Jeneč děti z Dětského domova Unhošť, aby poděkovaly našim zaměstnancům za podporu, kterou jsme jim jako podnik věnovali i v loňském roce. Opět si pro nás připravily několik vánočních koledí, za které sklídily potlesk od všech přítomných, a nešlo si nevšimnout, že již během malého občerstvení posílhalývaly po dárkách, které ležely pod stromčkem. Na překvapení, která se v nich skrývala si ale děti musely chvíli počkat, neboť si balíčky rozbalovaly až na Štědrý den.

Tímto děkujeme vám všem, kteří jste ve dnech adventu neprošli bez povšimnutí kolem našeho vánočního stromu s přáními dětí z dětských domovů v Unhošti i Krásné Lípě. Velmi oceňujeme, že jste obětovali svůj čas a dětem nakoupili dárky nebo jste se na jejich pořízení podíleli finančně. Vašeho přístupu si velmi vážíme, nepovažujeme to za samozřejmost. Pokud byste se chtěli dozvědět více o osudech některých dětí z DD Krásná Lípě, kam od nás putovalo dvaadvacet dárků, doporučujeme zhlédnout pořad Fokus Václava Moravce nazvaný Krize v rodině od 37. minuty.

red, P. Mališová/sekretariát GŘ



V úterý 3. ledna navštívili IATCC Jeneč koledníci Tříkrálové sbírky Arcidiecézní charity Praha, kterým mohli zaměstnanci do zapečetěné kasičky přispět libovolnou částkou. Sběrka se pyšní titulem největší dobrovolnické akce v České republice a její výtěžek je určen na pomoc nemocným, handicapovaným, seniorům, matkám s dětmi v tísní a dalším jinak sociálně potřebným skupinám lidí. Nejméně desetina výnosu sbírky je každoročně určena také na humanitární pomoc do zahraničí. Děkujeme všem zaměstnancům, kteří se letos zúčastnili!

red

Kolektivní vyjednávání na rok 2017

Dne 15. 12. 2016 bylo podpisem generálního ředitele a zástupců odborových organizací úspěšně ukončeno kolektivní vyjednávání pro rok 2017. Zaměstnavatel se s odborovými organizacemi dohodl na prodloužení stávajícího mzdového předpisu pro rok 2017 s tím, že struktura ročních, motivačních a mimořádných odměn za letní provoz bude zachována stejná jako v roce 2016.

V rámci péče o zaměstnance bude od roku 2017 možné čerpat příspěvky z Fondu kulturních a sociálních potřeb také na pořízení karty Multisport, která umožňuje držitel denně navštěvovat sportovní centra.

Mezi další nová ujednání se rovněž řadí zvýšení příplatku za práci v noci, odměn při životních výročních a odchodu do důchodu a řídicím letového provozu se o jeden den navyšuje dovolená.

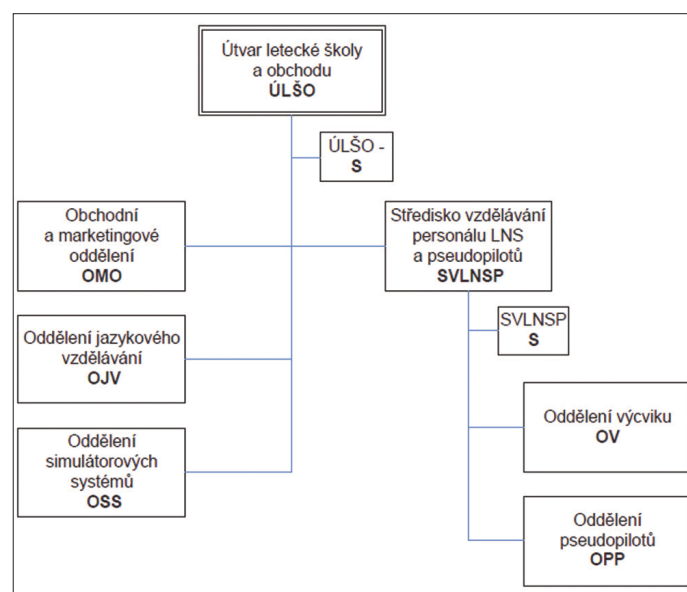
K výrazným změnám dojde v roce 2017 v oblasti životního pojištění, a to u nově uzavíraných smluv od 1. 1. 2017. Výše příspěvků zaměstnavatele se nemění, pouze bude změněna nabídka produktů životního pojištění. Detailní informace budou uveřejněny v průběhu měsíce ledna 2017.

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří se vyjednávání zúčastnili, za jejich konstruktivní přístup při všech jednáních.

Za vyjednávací tým

Ing. Miloslava Mezerová/Ř DPERFIN

Změna OR ŘLP ČR od 1. ledna 2017



K prvnímu lednu nabyla účinnosti verze 7.3 organizačního řádu podniku. Přibližně si nejdůležitější změny, ke kterým v organizační struktuře dochází. Hlavním podkladem pro úpravy organizačního řádu se stalo rozhodnutí generálního ředitele číslo DPERFIN/12032/16, v němž bylo rozhodnuto o vytvoření nového střediska vzdělávání personálu LNS a pseudopilotů (SVLNPS) v útvaru letecké školy a obchodu (ÚLŠO), a to transformací z původního oddělení vzdělávání personálu LNS. Pod nově vytvořené středisko přechází oddělení pseudopilotů (OPP) a vzniká zde oddělení výcviku (OV) a sekretariát. Funkci vedoucího střediska vykonává Zdeněk Herman, funkci vedoucí oddělení výcviku pak Stanislav Mrázek. Nová struktura je patrná na výše znázorněném organizačním schématu ÚLŠO.

Další změnou dle výše uvedeného rozhodnutí generálního ředitele je zrušení místa vedoucího oddělení RLB Písek a převedení části pracovních míst do oddělení automatizovaných systémů Praha (ASP) ve středisku radarových a informačních systémů (RIS) v sekci ATM systémů na DPRO.

Menší změny pak zahrnují upřesnění odpovědností oddělení centrální ARO Praha (ARO) na SPLS a oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM (NOF) ve středisku LIS. Stejně jako ostatní nově schvalované normy je Organizační řád ŘLP ČR, s. p., dostupný v aplikaci EORD a provedené změny vůči předchozí verzi jsou graficky vyznačeny obvyklým způsobem.

text a grafika Tomáš Trzický/ÚSMP/OSV;
trzicky@ans.cz



S lítostí Vám musím oznámit, že **dne 31. 12. 2016 ve věku 80 let nás navždy opustil náš bývalý kolega pan František Šindler.** František pracoval u podniku od 1. 6. 1962 až do 31. 12. 1996 postupně jako řídicí letového provozu, vedoucí směny a vedoucí stanoviště LKMT (1975–1992).

Vzpomínáme s úctou.

RNDr. Zdeněk Proske

Synergie – součást úspěchu

E-learning

Od roku 2003 provozní divize poskytla prostřednictvím služby E-learning ŘLP již přes 250 elektronických kurzů. Při jejich výrobě jde většinou o rutinní práci. Výjimkou v roce 2005 byla tvorba elektronického kurzu pro výcvik řidičů na systém elektronických stripů na ACC Praha. Šlo o zásadní změnu způsobu práce „oblastního“ řidiče. Nový software nebyl ještě součástí simulátoru, a tak nebyla jiná možnost než naprogramovat repliku provozního systému umožňující zobrazování a ovládání elektronických stripů přímo v elektronickém kurzu. Díky ní se řidiči mohli s novou technologií seznámit, vyzkoušet si ji, a po úspěšném absolvování testu byli plně připraveni k přechodu na elektronické stripy v živém provozu.

Úskalím přípravy celého výcviku byla velká časová náročnost na programování. Bez dodávky perfektních podkladů a informací od Vladimíra Čížka bychom to spolu s Michalem Hrubým nezvládli. Přesto nám výroba ve dvou zabrala tři měsíce.

CPDLC

Další výjimka prišla v loňskom lete s tvorbou elektronického kurzu CPDLC (*Controller Pilot Data Link Communications*) pro komunikaci řidičoho s pilotem. Jedná se o službu, kterou umožňuje ATN Data Link.

Tvorba pro výcvik CPDLC byla srovnatelná s technologií elektronických stripů a kdybychom vytvářeli výuku také pomocí repliky systému, mohla by tvorba trvat i tři měsíce. Proto jsem se rozhodl do tvorby výcviku zapojit jednak více lidí, ale také změnit způsob výuky odlišnou technologií.

Na rozdíl od elektronických stripů simulátor již obsahoval rozšíření o CPDLC. Díky nově instalovanému softwaru RSS (záznamový a přehrávací systém), který umožňoval vytvářet ze simulátoru záznamy, padlo jasné rozhodnutí. Namísto programování funkčních zobrazení raději natočit video tutoriály. Je zjištěno, že když něco vidíme a slyšíme, učíme se rychleji než čtením.

Filmový štáb a synergie

Při tvorbě tohoto elektronického kurzu s video tutoriály jsme zažili naplno efekt synergie. Ta nastala díky vhodnému propojení činností mých kolegů. Výsledek dosažený propojením byl vyšší, než prostý součet výsledků našich jednotlivých činností.

Námětem pro natáčení bylo nařízení ES 29/2009 a EU 2015/310. Podporu nám v podobě funkčního CPDLC na simulátoru dodal Milan Soukup. Producentem byl Marek Cimprich, který zajistil lidské zdroje. Kameru jsme svěřili softwaru RSS, jehož včasnou dodávku na simulátor koordinoval Radek Hodač. Odborným filmovým poradcem byl Milan Koráb, který kontroloval správnost obsahu video tutoriálů. „Ateliéry“ simulátoru pro natáčení včetně cateringu zajistil Martin Kříkan. „Kulisy“ (radarové cvičení) vyrobil Miloš Zadák. Scénář (radarové situace a monolog) napsal Martin Sládek. V castingu na hlavní a jedinou roli byl vybrán Josef Mokřý.



Úkol zněl jasně, na natáčení máte tři natáčecí dny. Stihli jsme to za dva. Celková stopáž video tutoriálů byla 35 minut. Za postsynchrony (kontrola synchronizace zvuku a obrazu) odpovídali Radim Kvasnica a Miroslav Myšák. Střih zajistil Michal Hrubý. Na mě zbylo v roli „režiji“ importovat do elektronického kurzu 34 výsledných video tutoriálů, přidat titulek a úvodní znělku.

Vše bylo hotové za šest pracovních dnů. Zřejmě nejclasnější krátkometrážní film v historii ĚLP mohl mít 1. řijna 2016 premiéru pro všech 108 řídících na ACC Praha. Od všech členů štábu to byla profesionální práce, byla radost s nimi pracovat a tímto jim moc děkuji za pomoc při tvorbě elektronického kurzu.

Recenze

Recenzentkou tentokrát nebyla Mirka Spáčilová, ale elektronická zpětná vazba na konci výuky. Na otázku, zda působila výuka uživatelsky přívětivě, odpovědělo 100% řídících kladně, a na otázku, zda byla srozumitelnost dostačující, bylo 98 % odpovědí kladných.

Zpět k synergii

Když jsme si ověřili schopnost a proveditelnost tvorby video tutoriálů a viděli ohlas, nabízí se také možnost do budoucna metodicky a technologicky napomoci výcviku na nový radarový systém Neopteryx. Snahou bude vyrobit v režii ŘLP kasovní trhák v podobě video tutoriálů na obsluhu nového systému. Z vlastní zkušenosti vím, že řídicí přijímy raději výcvik, který jsme si sami vytvořili a na kterém se podíleli jejich kolegové, než výcvik dodaný externí firmou. To je vize další synergie do budoucna.

text a grafika Jiří Řehoř, pedagogický pracovník LNS, rehor@ans.cz

Screening pro individuální uchazeče o integrovaný pilotní kurz ATPL

Pro zájemce o kariéru profesionálního dopravního pilota jsme připravili integrovaný kurz ATPL (*Airline Transport Pilot Licence*). Uchazeči, kteří úspěšně projdou výběrovým řízením, jej mohou zahájit už letos v březnu. Integrovaný ATPL kurz je primárně určen adeptům povolání pilota dopravních letadel, kteří mají zatím minimální nebo dokonce žádné zkušenosti s létáním. Jde o jednu z forem, tzv. „ab initio“ výcviku, tedy „od nuly až do kokpitu“. Díky zhuštění všech požadovaných osnov výuky do co nejkratšího intenzivního programu (požadavkem Úřadu pro civilní letectví České republiky je dokončení celého výcviku nejpozději do 36 měsíců od jeho zahájení) jde o jednu z nejlépejších forem získání licence pilota dopravních letadel.

Právě výběrovým řízením neboli Screeningem, který organizujeme před nástupem do výcviku, se od ostatních leteckých škol odlišujeme. Náročné povolání dopravního pilota určitě není pro každého. Naším cílem je vybrat ke studiu skutečně jen ty adepty, kteří pak budou mít předpoklad zdárného dokončení celého kurzu, a především vysokou pravděpodobnost uplatnit se následně jako profesionální pilot například některého z leteckých dopravců. Finanční prostředky vynaložené na studium se pak rychle vrátí.

ATPL Screening proběhne 20. až 22. února 2017 a skládá se ze šesti částí:

- COMPASS test (Computerized Pilot Aptitude Screening System)
- Testování profilu osobnosti
- Písemné a ústní ověření znalostí z angličtiny (nutná znalost alespoň na úrovni B2 podle Společného evropského referenčního rámce pro jazyky)
- Ověření znalostí z matematiky a fyziky (SŠ znalost)
- Testování předpokladů pro pilotáž letounu (v simulátoru)
- Závěrečný pohovor s výběrovou komisí.

Screening trvá tři dny, cena je 4 900 Kč včetně DPH.

Pokud Screening zdárně zvládnete, můžete do integrovaného ATPL programu nastoupit už v březnu 2017 za cenu od 49 tis. EUR. Hned na začátku kurzu vás čeká praktický výcvik na kluzáku; v našem programu je to novinka, díky níž se zařazujeme po bok jen několika málo výcvikových organizací, které si uvědomily nenahraditelnost bezmotorového letounu pro získávání správných pilotních návyků již od počáteční fáze praktického létání. Součástí výcviku jsou také lety s jednomotrovými

pístovými letadly (včetně tréninku vybírání nezvyklých letových poloh na akrobatickém letounu, což je další z výhod kurzu v CATC), lety na vícemotorovém pístovém letadle a samozřejmě výcvik na našich pevných i plně pohyblivých letových simulátorech. Kromě praktického výcviku absolvujete samozřejmě výuku ATPL teorie a další teoretická školení.

Po ukončení integrovaného ATPL kurzu se stanete držiteli licence obchodního pilota (CPL), kvalifikace pro lety podle přístrojů (IR) a MCC (součinnost vícečlenné posádky). Budete tedy plně připraveni k typovému výcviku pro konkrétní typ letadla podle vašich preferencí ohledně budoucího směřování vaší kariéry dopravního pilota. POZOR – typový výcvik neboli Type Rating není součástí ATPL programu.

Zájemcům, kteří již některé části výcviku obsažené v programu ATPL absolvovali, případně těm, kterým časové důvody neumožní věnovat se více než rok naplno pouze studiu integrovaného ATPL programu, dokážeme nabídnout řešení podle individuální potřeby v podobě modulového ATPL kurzu – postupné absolvování celého ATPL programu (zde neplatí zmíněný limit dokončení do 36 měsíců – jednotlivé moduly tvoří de facto stavebníci a uchazež je může absolvovat podle svých časových nebo finančních možností), nebo pouze těch částí, které klient potřebuje.

Ať už se rozhodnete pro kteroukoliv z těchto dvou cest, budeme vás po celou dobu kurzu školit a trénovat po všech odborných stránkách tak, abyste z našeho specializovaného programu vyšli bezvadně připraveni na kariéru profesionálního dopravního pilota. Velkou výhodou CATC je, že naši instruktoři jsou zároveň aktivně létajícími dopravními piloty. Kromě působení v CATC pracují i pro české nebo zahraniční aerolinky a dokážou vám předat své cenné zkušenosti, které léta sbírali. Instruktoři CATC jsou ti nejlepší z nejlepších, jsme na ně pyšní. Záleží nám na tom, abyste vy – naši studenti – dostali tu nejlepší průpravu a aby pak váš budoucí zaměstnavatel mohl být pyšný zase na vás. Proto klademe na kvalitu teoretické výuky i praktické výcviku velký důraz. A také proto při Screeningu vybíráme do výcviku tu nejlepší z uchazečů o nesmírně náročné, zároveň však stále přitažlivé povolání pilota dopravních letadel.

Příhlášky do ATPL Screeningu posílejte do 13. února 2017 na adresu info@catc.cz.

**Petra Biache, Communication Specialist,
Czech Aviation Training Centre: biache@catc.cz**

Světová letecká doprava v období 2015–2016



Na přelomu podzimu roku 2016 byly oznámeny výsledky vývoje civilního dopravního letectví za rok 2015 a odhad dopravního vývoje v roce 2016. Nejvýznamnější

organizace pro civilní letectví ICAO (sdružuje státy) a IATA (sdružuje dopravce) označují rok 2015 za nejpříznivější v současném hospodářském cyklu a pro období 2016–2017 předvídají zpomalení světového růstu letecké dopravy. V říjnu 2016 zhodnotilo dosavadní světový vývoj letecké dopravy 39. triennální Valné shromáždění ICAO a přijalo program pro další tříleté období. Jestliže je nyní ročně dopravováno 3,5 miliardy cestujících na 34 milionů letů, tedy téměř 10 milionů cestujících na 100 000 letech denně, prognóza pro rok 2030 činí 6 miliard cestujících na 60 milionů letů.

Kontrola emisí mezinárodního civilního letectví pro období 2021–2035

Největším úspěchem aparátu ICAO i přítomných členských států na 39. VS bylo **dosazení dohody o opatřeních ke kontrole emisí CO₂ pro léta 2021–2035** (tzv. *GMBM – Global market-based measures to control CO₂ emissions from international aviation*). Cílem dohody, jejíž návrh byl předjedán na 38 expertních zasedáních a vychází již ze závěrů Pařížské konference o změně klimatu, je nezvyšovat uhlíkové emise nad úroveň roku 2020. Toto rozhodnutí se dotkne i českého civilního letectví, pro jehož převážně mezinárodní povahu je účelné naznačit, o co půjde.

Emisní cíle má být dosaženo technickým pokrokem, provozními opatřeními a pokrokem ve využití a výrobě ekonomicky zajímavých (udržitelných) alternativních leteckých pohonných hmot. Přesto jsou obavy, že růst poptávky, a tedy i výkonů mezinárodní letecké dopravy, neumožní u některých dopravců tento cíl plnit. Podle GMBM dohody v pilotním období 2021–2023 a první fázi 2024–2026 bude účast v programu GMBM dobrovolná a v období 2027–2035 již povinná pro dopravce všech států (s výjimkami pro státy klasifikované OSN jako nejméně rozvinuté země).

Opatření se však nebudou vztahovat na provozovatele s nízkou mezinárodní aktivitou, což budou dopravci produkující ročně méně než 10 000 tun CO₂, dále na letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 5700 kg, na humanitární, zdravotně-záchranářský a protipožární provoz. Kalkulační vzorec pro letecké dopravce jsou stanoveny v programu CORSIA (ICAO Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), kterému budou podléhat Travel Service i ČSA. K zajištění přijatých GMBM a CORSIA opatření (programů) uložilo Valné shromáždění Radě ICAO do konce roku 2018 stanovit pro letecké dopravce kritéria propočtu emisních jednotek (*EUC – emissions unit criteria*) a způsob sledování, vykazování a ověřování přijatých opatření (*MRV – monitoring, reporting, verification system*). V případě neplnění programu CORSIA budou údaje EUC a MRV vodítkem pro případný nucený nákup emisních jednotek daným dopravcem.

Pět nosných programů ICAO bylo nově rozpracováno i pro období 2017–2019:

→ **Bezpečnost provozu (SAF).** ICAO audit SAF se v jednotlivých státech nadále budou uskutečňovat u dopravců, letišť a řízení letového provozu. V roce 2015 na milion pravidelných odletů připadlo 2,8 nehod, což je zatím nejlepší výsledek. Nehody si vyžádaly 474 obětí, v roce

2014 to bylo dokonce 904 obětí. V důsledku nehod malajsijských letů MH370 a MH17 v roce 2014 byla přijata dvě opatření: a) byl zdokonalen systém automatického sledování letadel nad neobydlenými a polárními oblastmi, k čemuž byly přiděleny specifické radiokomunikační frekvence; b) ICAO vede centrální databázi o aktuální situaci ve vzdušném prostoru nad konfliktními oblastmi. Je snahou nebezpečí třídit na rakety zeměvzduch, na přenosné ručně odpalované střely jednotlivci a na střely vzduch – vzduch. Novými provozně bezpečnostními výzvami se stávají dálkově řízená letadla (k problematice byl již vydán ICAO manuál, který má pomoci získat podklady a zkušenosti pro tvorbu nové mezinárodní normy), obchodní kosmické (suborbitální) lety a kybernetická bezpečnost dopravců a infrastruktury civilního letectví (navigační zařízení a letiště).

→ **Kapacita a efektivnost.** Jde především o zajištění souladu infrastruktury s přepravní poptávkou. Těžiskem je technicko-provozní problematika navigačních zařízení a letišť a včasnost investic a personálního zajištění těchto oborů.

→ **Ochrana před protiprávními činy (SEC).** Zůstane celosvětově zaměřena na systematické audity protiteroristických systémů/opatření zaměřených na aktuální rizika v jednotlivých geografických oblastech a usnadňování letecké dopravy (FAL). K SEC opatřením budou protipólná FAL opatření směřovat zejména k zjednodušení a zrychlení odbavovacích a identifikačních procedur. Vážným problémem zůstává ověřování pravosti cestovních dokladů a jejich zcizování. Systém verifikace a autorizace elektronických pasů a vzájemná výměna informací v této oblasti by měla omezit mobilitu teroristů i ostatních zločinců.

→ **Ekonomický rozvoj.** Program se týká zajištění udržitelnosti rozvoje letecké dopravy, zlepšení konektivity, zabezpečení rozumných navigačních a letištních poplatků.

→ **Ochrana životního prostředí** (viz v úvodu GMBM dohoda).

Konektivita

Nový termín „konektivita“ je definován pro leteckou dopravu jako přemísťování cestujících, zboží a pošty při minimálním počtu transičních/transferových bodů, což má činit cestu co možno nejkratší, vést k „optimální“ spokojenosti uživatelů a umožnit cestu za nižší tarif. ICAO dokonce vytvořilo matematické vzorce pro objektivní propočty konektivity daných letišť. Předpokladem vysoké konektivity je liberální přístup na daný trh letecké dopravy, oplatkou vyšší konektivita ovlivňuje možnosti ekonomického rozvoje dané oblasti. Toto chápání při dnešní letadlové technice zřejmě způsobuje, že největší letecká alianční seskupení Star, Sky, One World se v konkurenci s nezávislými dopravci více začínají zabývat sami sebou a přehodnocují svůj způsob provozu přes středisková letiště (*hub and spoke system*). Rozšiřování počtu aliančních členů není jejich momentální prioritou. Navíc moderní úzkotrupá letadla s úspornými motory (řady A320neo a B737Max) v dálkovém (*long range*) provedení s kapacitou kolem 200 sedadel budou z hlediska provozních nákladů konkurovat širokotrupým A350 a B-787 na linkách s menší poptávkou. Ekonomicky bude pořízení nového úzkotrupého letadla až o polovinu levnější než stávající širokotrupá A330 a B777. Úzkotrupá letadla nebudou vyžadovat tak nákladnou letištní infrastrukturu (nástupní mosty), jejich obsluha v otočném bodě bude časově kratší a v mnoha ohledech levnější, letištní a navigační poplatky budou nižší, vyhnou se zácpám na střediskových (hubových) letištích a nové „sekundární přímé“ linky získají podporu správných letišť. Mohlo by tedy ve jménu konektivity svítat na lepší obsluhu českého přepravního trhu přímými lety

a k určitému návratu dobré pověsti někdejších československých dálkových linek. Konektivita Prahy není nejlepší. Lze rovněž očekávat, že po vzoru Norwegian se rozmohou nízkonákladové dálkové linky. Uvažují o tom již Air France – KLM (Boost) a Lufthansa formou nové sesterské společnosti.

Letadlový park

Jedná se o disponibilní, tedy provozovaná i zaparkovaná letadla. Světový počet dopravních letadel o maximální vzletové hmotnosti nad 9000 kg k 31. 12. příslušného roku byl následující:

Rok	Celkem letadel	Trysková letadla	Turbovrtulová letadla
2014	26 653	23 587	3 066
2015	27 352	24 259	3 093

Výrobci předali v průběhu roku 2015 dopravcům 1397 nových dopravních letadel.

Finanční výsledky roku 2015

Provozní finanční výsledek pravidelných dopravců (provozní příjmy po odečtení nákladů) činil v roce 2015 rekordních 57,6 miliard USD, což je 8 % provozních příjmů a překonání rekordních 5,4 % roku 2014. Náklady na nabitou tkm (tunokilometr) činily 54,3 US centů, tj. snížení o 8,7 % proti roku 2014 zejména díky nízké ceně leteckých pohonných hmot, které v celkových nákladech dopravců klesly pod 30% hranici. Světové 67% využití váhové kapacity letadel přitom zůstalo nezměněno. Pro dosažení těchto finančních výsledků bylo třeba uskutečnit přepravní výkon 817 030 tkm, tj. o 5,9 % více než v předchozím roce. V nepravidelné dopravě se ve světovém měřítku dosahuje jen asi 5 % oskm (osobokilometrů) výkonu pravidelné dopravy a i význam této dopravy se postupně od roku 2006 stále snižuje.

Nákladní letecká doprava v tkm mězročně rostla jen o 1,7 % v důsledku zpomalení světové obchodní aktivity a jejímu rozvoji nepomohly ani nízké ceny leteckých pohonných hmot.

Přepravní výsledky a statistiky

V rámci čtyř hlavních modelů dopravního podnikání (síťový, nízkonákladový, charterový a regionální) a jejich podílů na výkonech v oskm v roce 2015 a přírůstku 2014/2015 se nejdynamičtěji i v roce 2015 rozvíjel nízkonákladový model, nejen novými linkami, ale i průnikem na některé tradiční destinace charterových dopravců. Doménou nízkonákladových dopravců zatím zůstávají krátké a středně dlouhé linky, o čemž svědčí jejich 27% podíl na přepravě cestujících, ale jen 18% podíl na oskm výkonech. V letní sezoně 2017 se chystá několik nízkonákladových dopravců proniknout na dálkové linky, zvláště přes Atlantik. Charterová dopravci přepravili jen kolem 78 milionů cestujících a jejich provoz výrazně ovlivnila nestabilita turistické infrastruktury ve Středomoří (v Turecku v červenci 2016 poklesl počet turistů na 3,5 milionů oproti 5,5 milionu v předchozím roce).

Ve výkonech letišť (tabulka č. 1) je patrný vliv počtu/poměru vnitrostátních a mezinárodních letů. I z tohoto krátkého srovnání je zřejmé, že Sjediněné arabské emiráty se zaměřují téměř výlučně na transferové přepravy pro třetí země a podobně i evropská dopravci velmi těží z mezinárodní dopravy. V Hong Kongu a Singapuru dominují mezinárodní dálkové lety velkokapacitními letadly. Rozvoj vnitrostátní letecké dopravy je pro mnohé velké lidnaté státy politicky stejně významný jako jejich mezinárodní doprava.

Pořadí v roce 2015	Letiště	Počet cestujících v mil.	Pohyby letadel v tis.	Letiště	Mezinárodní cestující v mil.	Mezinárodní lety v tis.
1.	Atlanta	108,5	882	Dubai	78,0	407
2.	Beijing	89,9	590	Londýn LHR	69,8	429
3.	Dubai	78,0	407	Hong Kong	68,5	406
4.	Chicago	76,9	875	Paříž CDG	60,4	411
5.	Tokio HAN	75,6	439	Amsterdam	58,3	466
6.	Londýn LHR	75,0	474	Singapur	55,4	359
7.	Los Angeles	74,9	656	Frankfurt	54,0	387

Tabulka č. 1: Výkony největších letišť (zdroj: ICAO, upraveno autorem)

Oblast registrace dopravců	Podíl na celosvětových oskm v %	Světový meziroční růst v %	Podíl na oskm v mezinárodní dopravě	Meziroční růst mezinárodní dopravy v %
A	B	C	D	E
Asie-Pacifik	31,9	9,2	28,1	3,1
Evropa	26,7	5,8	37,2	6,7
Severní Amerika	24,7	5,1	13,6	3,5
Střední Východ	9,2	10,3	14,0	11,5
Latinská Amerika a Karibik	5,3	7,8	4,2	14,5
Afrika	2,2	2,4	2,4	2,7
Celkem (mln. oskm)	6 601 465	7,1	4 141 900	7,0

Tabulka č. 2: Oblastní rozdělení světové letecké dopravy (zdroj: ICAO, upraveno autorem)

Objem celosvětově přepravených cestujících pravidelnými linkami v roce 2015 vzrostl o 6,8 % na 3,5 miliardy, v oskm dokonce o 7,1 %. Nízkonákladová doprava přepravila cca 925 milionů cestujících (28 %). Celosvětově využití sedadlové kapacity dosáhlo 80,4 %, nejvyšší zaznamenali dopravci regionu Severní Amerika (83,7 %). Vnitrostátní doprava činí 30,6 % světových výkonů v převedených tkm za přepravu cestujících, zboží a pošty. Překvapivé tempo růstu vnitrostátních přeprav cestujících bylo o poznání vyšší než mezinárodních (viz též tabulka 2), zejména díky růstu vnitrostátních přeprav v Číně, Indii a USA.

Pokud jde o tradiční letecké geografické rozdělení světa, na světové mezinárodní pravidelné dopravě v oskm se podíleli dopravci s domicilem (registrací) v příslušné oblasti tak, jak ukazuje tabulka č. 2. Ze sloupců B a D tabulky (řádky celkem) vyplývá, že ve vnitrostátní dopravě se odehrává 37,3 % oskm výkonů světové pravidelné dopravy. **Největším hráčem v mezinárodní dopravě jsou přechodně evropské dopravci, které záhy dostihnou asijské, kteří vedou celosvětovou statistiku.** Pozoruhodná je dynamika dopravců Středního Východu a do budoucna je třeba si všimnout rozvoje mezinárodního provozu v regionu Latinská Amerika a Karibik.

Současné postavení a význam jednotlivých států v letecké dopravě je patrný z dalšího přehledu – tabul-

ka č. 3. Základem pro třídění je pořadí (sloupec A) vybraných států (sloupec B) v převedených tkm z vnitrostátní a mezinárodní přepravy cestujících, zboží a pošty, uváděných absolutním číslem (sloupec C) včetně hodnoty meziročního přírůstku proti roku 2014 (sloupec D). Výběr států v sloupci B tabulky byl po 12. přiče proveden se zaměřením na někdejší partnery české letecké dopravy. Významné letectví mají ze 191 členských států ICAO ty, které se umístí cca do 40. místa světového pořadí. Velikost a lidnatost států hraje dlouhodobě důležitou úlohu, kterou příznivě či nepříznivě ovlivňuje geopolitická situace. Propad letos čeká Turecko, zatímco v Iránu by záhy mohlo dojít k výraznému růstu letecké dopravy. Roli hraje i schopnost využívat liberalizované letecké trhy a v tomto ohledu obchodně-dopravní model dopravců Singapuru, Nizozemska, Kataru, Lucemburska, Panamy, Maďarska a Ománu, zajišťující ve značném rozsahu dopravu pro třetí země. Všimněte si, že Maďarsko předstihlo Rakousko. Z úplné statistiky ICAO zmiňují, že úspěšně si v roce 2015 vedly Etiopie, Kuba, Španělsko, Vietnam.

České umístění

Dvacetiprocentní meziroční růst výkonů a 60. příčka české letecké dopravy ve výkazu výkonů 103 členských států je vzhledem k nízkému základu zatím nepodstatná

Pořadí	Stát	Výkon v mil. tkm	Meziroční růst tkm v %
A	B	C	D
1.	USA	170 585	3
2.	ČLR	110 985	13
3.	SAE	52 101	11
4.	Velká Británie	31 831	3
5.	Německo	31 499	2
6.	Japonsko	23 142	5
7.	Francie	22 974	3
8.	Jižní Korea	22 561	4
9.	Ruská federace	21 061	3
10.	Turecko	18 688	14
11.	Singapur	18 616	2
12.	Kanada	18 217	8
14.	Nizozemsko	15 809	-1
16.	Indie	14 344	13
17.	Irsko	13 166	14
35.	Belgie	3 596	-1
37.	Portugalsko	3 183	-1
38.	Finsko	3 034	3
41.	Maďarsko	2 664	18
43.	Rakousko	2 613	-1
59.	Polsko	854	-2
60.	Česká republika	783	20
70.	Rumunsko	479	22

Tabulka č. 3: Pořadí a dopravní výkony vybraných států v pravidelné vnitrostátní i mezinárodní dopravě v roce 2015. Zdroj: ICAO, upraveno autorem.

(v mezinárodních tkm ČR zaujímá 58. místo; v mezinárodních oskm 54. místo na světě). Značné rezervy mají čeští dopravci v úrovni konektivity. Protože stojí před obnovou respektive doplněním úzkotrupého letadlového parku letadly nové generace, mohli by záhy dobyt zpátky některé trhy, z nichž je globalizace a spolupracující alianční seskupení vytlačily. Předpokladem však bude inovace produktu, který čeští dopravci nabídnou, dále pak politická stabilita, hospodářský růst a úspěšná konzistentní zahraniční politika České republiky.

text a tabulky Ing. Vladimír Junek, v.junek@seznam.cz



Předvánoční setkání zaměstnanců na Žofíně 2016

