

STRIP 2018

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

Řídicí věž NATS v Edinburhu – ikonická věž s výhledem od roku 2005. S výškou 57 metrů a nápadným designem působí věž pro řízení letového provozu v Edinburhu impozantně. Efektivní řešení hned několika komplikovaných požadavků navrhlo architektonické studio REID, šlo především o poměrně malou plochu pro umístění věže, omezený rozpočet a také bezpečnostní nařízení. Základová budova a věž spolu tvoří jeden celek, kruhovou desku jakožto hlavní prvek v jejím středu protíná hřídel. Díky centrálně umístěnému cirkulačnímu jádru nebylo nutné stavět další bezpečnostní schodiště, jelikož délka únikových cest v celé budově je minimální. Další výhodou budovy byl malý počet detailů, které bylo třeba navrhnout. Plášť tvoří zinkové desky ve tvaru kosočtverce navzájem propojené do celistvého vzoru. Součástí konstrukce jsou také odtokové kanály, které tvoří dvojité šroubovicový vzor v celé ploše věže. V noci se navíc věž stává osvětlenou a září do tmy hned několika měnícími se barvami, což z ní činí jednu z ikon celého města.

foto NATS

Charitativní sbírka



I když to už venku chvílemi voní jarem, máme tu malé připomenutí Vánoc – naše Vánoční charitativní sbírka stále ještě není ukončena. Do konce února 2018 máte pořád možnost navštívit částku necelých dvaceti tisíc, které se dosud vybraly (formulář se žádostí naleznete na podnikovém intranetu v sekci Novinky). Na přelomu února a března 2018 pak budou opět na intranetu zveřejněny informace o projek-

tech, které bychom mohli podpořit. Anketou, jako každý rok, vybereme ten nejzajímavější a vítěznou organizaci potěšíme dodatečnou nadílkou. Věříme, že peníze z naší sbírky budou opět smysluplně využity pro potřeby druhých.

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Pracovní výročí

V měsíci únoru oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tato zaměstnankyně:

Lenka Jáchová,
samostatný odborný referent,
ÚFS/Referát SMIS

20 let

Jménem redakce
srdečně blahopřejeme!

K lednu 2018 skončili svůj pracovní poměr u podniku a odcházejí do důchodu tyto zaměstnanci:

Zdeněk Žák,
technický dohled II,
Oddělení telekomunikací

Jiří Liewehr,
supervizor na TS I,
Oddělení CNS-ATM systémů Ostrava

Dále k 31. lednu 2018 ukončili svůj pracovní poměr u podniku tyto zaměstnanci:

Pavel Hošek, Ing.,
metodický pracovník,
Oddělení bezpečnosti a kvality

Kateřina Vojtková, Mgr.,
metodický pracovník,
Oddělení bezpečnosti a kvality

Všem přejeme hodně zdraví a duševní pohody a děkujeme za jejich pracovní nasazení po celou dobu působení v ŘLP.
red

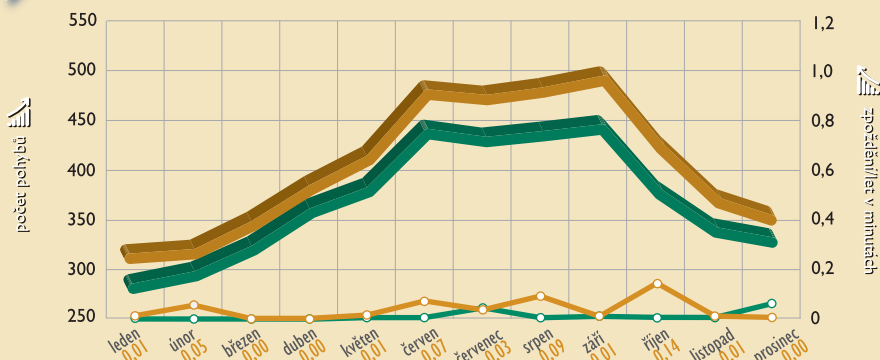
Personálie

Dovolujeme si vás touto cestou informovat, že od 1. 2. 2018 zastává pozici vedoucího oddělení simulátorových systémů ve středisku ATM výcviku útvaru výcviku a obchodu **pan Bc. Peter Kožár** a od 5. 2. 2018 zastává pozici vedoucího oddělení šetření událostí a interního auditu v útvaru provozní bezpečnosti **pan František Švébiš**. Oběma zaměstnancům gratulujeme a přejeme hodně úspěchů!
ÚFS/SLZ

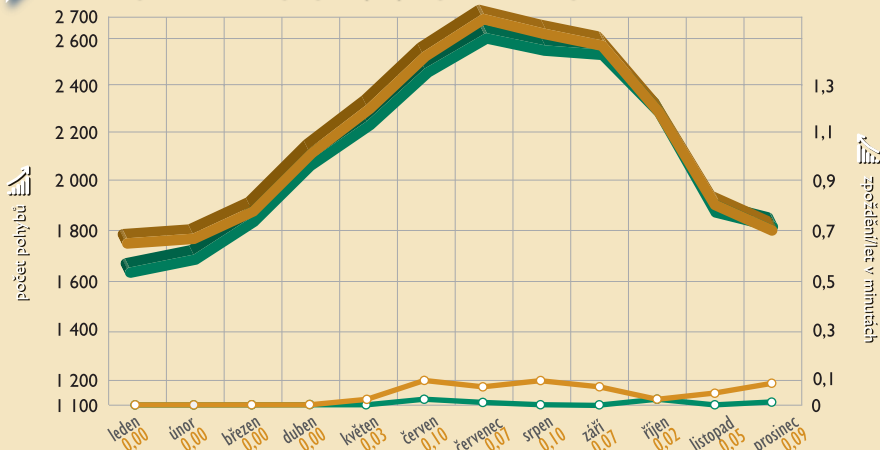
Statistiky provozu

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



prosinec 2016/2017

Pohyby na regionálních letištích

PROSINEC 2016/2017



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.	
2016	2017	16/17	2016	2017	2016	2017
10 335	10 945	5,9	420 (2. 12.)	436 (15. 11.)	43 (9. 12.)	45 (1. 12.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2016	2017	16/17	2016	2017	2016	2017	2016	2017
56 701	56 069	-1,11	2 123 (9. 12.)	2 078 (15. 12.)	170 (9. 12.)	167 (7. 12.)	0,01	0,09

Velký útvar lze uhlídat pouze s důvěrou v ty, se kterými pracuji

V dokončení rozhovoru s novým ředitelem Útvaru provozního Petrem Fajtlem se podíváme především na dvě nejdůležitější aktivity, a to proces Optimalizace a projekt Neopteryx. Povíme si, v jaké fázi se momentálně nacházejí, co nás čeká do budoucna a také, proč je letošní rok 2018 pro nás klíčový. Předtím však ještě popíšeme, jak pracuje Sekce metodiky LNS, přesněji jakým způsobem v podniku vznikají a posílá se zpracovávají požadavky na provozní změny. K textu přikládáme i organogram Útvaru provozního na úrovni divizí a sekcí, abychom pomohli čtenářům se lépe v nové organizační struktuře orientovat.

Petr, jednou z důležitých součástí Útvaru provozního je Sekce metodiky LNS. Vždy mě zajímalo, kde a za jakých okolností vznikají konkrétní požadavky pro metodiky?

Existují celkem dva zdroje. Prvním jsou požadavky jednotlivých stanovišť na úpravy postupů, koordinačních dohod, tratí a další běžné provozní operativy. Druhým zdrojem jsou změny vyplývající z vnějšího prostředí, tedy nařízení Evropské Komise, požadavky Eurocontrolu, Armády ČR a státu. Všechny požadavky následně projdou schvalovacím procesem, který končí uvedením těchto změn do provozního života.

Hlavním posláním sekce metodiky LNS je řešení budoucnosti poskytování ATM a stavění pomyslných kolejí, po kterých rychlík zvaný ŘLP bude moci pokračovat v jízdě.

Krásným příkladem tohoto poslání a přípravy budoucnosti je proces Optimalizace, v rámci něhož je systém ATM,

který vznikl v 70. letech minulého století, přetvářen do moderního pojetí zajišťujícího maximální využití lidských zdrojů a kapacit pro vytížená stanoviště odrážející technologie používané u našich sousedů.

Tak to je ta teoretická část. Ovšem pak je nutné zavést vymyšlený postup do praxe a to není vždycky jednoduché.

Složitost zavádění nových procesů do praxe je dána lidskou podstatou. Lidé se povětšinou změnám brání a zvláště pak v situaci, kdy vše funguje. Nicméně právě tento čas je ke změnám ideální. Čekat na dobu, kdy nastavený systém zkolabuje, nemá smysl a na jakoukoli změnu je pak již pozdě.

Dalším aspektem jsou samotné návyky a současné provozní potřeby. Tady se v názorech na budoucí vývoj střetávají pohledy metodiků a provozních složek. Mým cílem je v rámci nového organizačního uspořádání tyto střety

minimalizovat, a to již od počátku vzniku čehokoli nového.

Posledním aspektem jsou osobní dopady, kterým je zapotřebí se věnovat. Mám tím na mysli kolegy z regionálních letišť, kteří vstoupili do procesu Optimalizace. Je nezbytné tyto dopady, které mají vliv na jejich soukromé životy, ošetřit tak, aby věděli, že se jim nabízí perspektivní budoucnost.

A co projekt Neopteryx, který je spolu s procesem Optimalizace jeden z nejzásadnějších pro náš podnik? Momentálně se nacházíme ve stadiu, kdy rok 2018 pro nás bude klíčovým.

V letošním roce totiž proběhne CDR (Critical Design Review), FAT (Factory Acceptance Test) i SAT (Site Acceptance Test). Zároveň zahajujeme jednání o aktivaci druhé etapy, která má řešit otázku regionálních letišť.

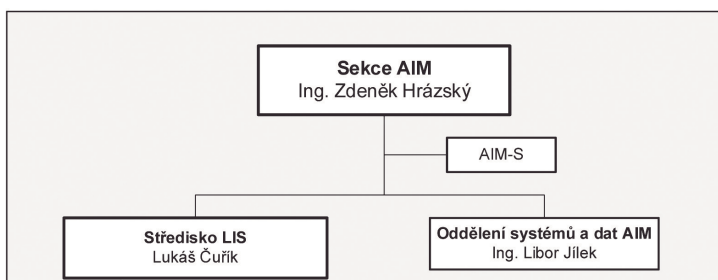
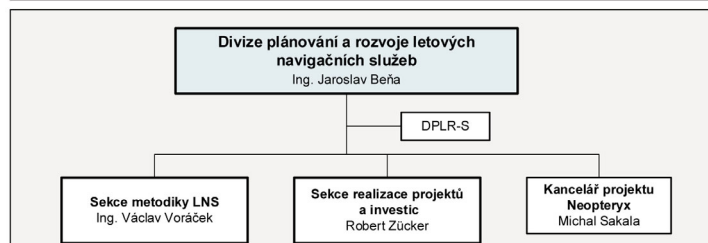
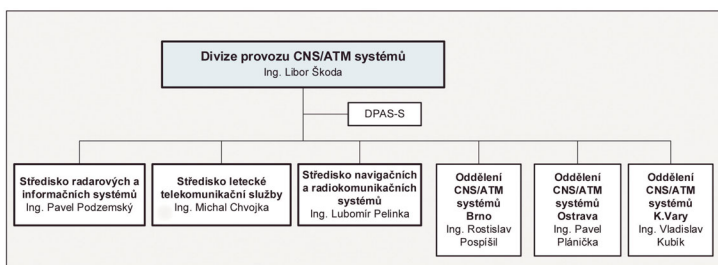
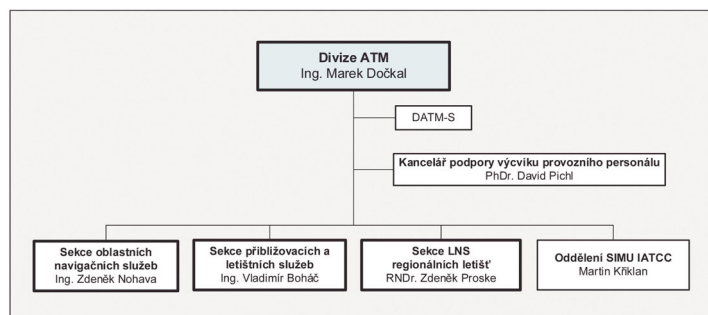
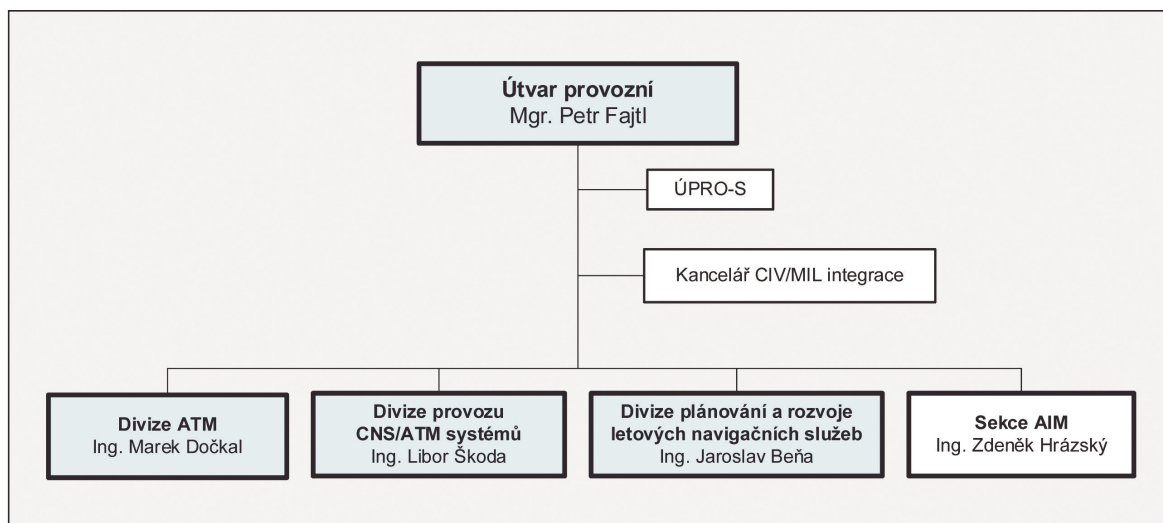
Druhá etapa je ovlivněna procesem Optimalizace, kdy regionální letiště budou v oblasti přibližovacích služeb ob-

sluhována terminálními sektory. Dnes jsme ve stadiu, kdy jsme ukončili technická jednání o *interfacech* druhé etapy, technických a uživatelských specifikací a zahajujeme jednání týkající se legislativních a finančních záležitostí.

Projekt Neopteryx, resp. TopSky, je mým třetím projektem tohoto typu, tedy zavádění nového ATS systému, a moc dobře si uvědomuji, že úspěšným SAT vše nekončí a že nevyhnutelně nastanou porodní bolesti při uvedení tohoto systému do provozního užívání.

Tím nechci říct nic jiného, než že cesta, kdy na stanovištích bude stát nový systém TopSky, je ještě hodně dlouhá a že neexistuje zaměstnanec ÚPRO, který by nebyl novým systémem dotčen, a jeho práce tím nebyla ovlivněna. Jsem si vědom toho, že celý tento proces není jednoduchý, nicméně, jak s oblibou říkávám, nejhorší smrt je z vyčerpání.

text nwt



Změny distribuce výplatních listin v roce 2018

V souvislosti s probíhajícím procesem digitalizace vnitropodnikové administrativy přecházíme od počátku roku na novou verzi personálního systému, u které se mění způsob zpracování a distribuce měsíčních výplatních listin. **Nový způsob distribuce spočívá v nahrazení papírové verze výplatních listin za elektronickou a bude uplatněn již u výplatních listin za měsíc leden.**

V rámci nového způsobu distribuce zaměstnanci vždy obdrží do svých pracovních e-mailových schránek informační email, na jehož základě bude možné příslušnou výplatní sestavu vytisknout, případně přeposlat na svůj osobní e-mail domů. Výplatní sestavy budou také dostupné v nové aplikaci ZIS (Zaměstnanecský informační systém), kterou bude možné spustit z podnikového intranetu (menu Moje agendy → Moje personální data).

Podrobnější informace k novému způsobu distribuce včetně popisu aplikace ZIS obdrželi zaměstnanci již u výplatní listiny za měsíc prosinec, která byla distribuována ještě papírovou formou.

UFS/SLZ/PAM



Jan Klas @Klas_RLP · 12. 1.
Letiště Praha nabírá dech. Nové terminály a paralelní dráha jsou důležité pro další rozvoj. Naše reakce je jasná - nová, moderní řídicí věž, která zajistí bezpečnost i kapacitu pro 21. století.



Objektiv



Letecká společnost Travel Service převzala první z 39 nových boeingů 737 MAX 8, které postupně zásadně promění její flotilu. Kromě nižší spotřeby paliva nabízí třeba i větší komfort pro cestující. První let byl naplánován hned na čtvrtek 1. února, a to z Prahy do Malagy. Celková kapacita Boeingu 737 MAX je 189 míst a poháněn je novým typem motorů LEAP-1B CFM. Další letoun tohoto typu dorazí na ruzyňské letiště v březnu, do konce září pak další čtyři. V roce 2019 jich obdrží Travel Service dalších 15 a do konce roku 2023 jich bude mít ve flotile 39. Pro letecké fanoušky připravili piloti ještě překvapení, takzvaný nízký průlet nad hlavní ruzyňskou dráhou.

text red, foto LVHP

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

- 06.–08. 03. 2018 World ATM Congress 2018, Madrid
www.worldatmcongress.org
- 11.–12. 05. 2018 Helicopter Show 2018, letiště Hradec Králové
www.helicoptershow.cz
- 02.–03. 06. 2018 Oficiální partnerství Aviatické pouti 2018, Pardubice
Letiště Pardubice, www.airport-pardubice.cz
- 01. 06. 2018 Dětský den ŘLP ČR, s. p., areál IATCC Jeneč**
- 16. 06. 2018 90. létání, Letiště v Zábřehu u Dolního Benešova
- 22. 06. 2018 Open Sky Jeneč, areál IATCC Jeneč**
- 09.–13. 07. 2018 Dětská univerzita ČVUT 2018
- 28. 07.–12. 08. 2018 Mistrovství světa v bezmotorovém létání, Příbram
www.wgc2018.cz
- 02.–11. 08. 2018 21st FAI World Glider Aerobatic Championships
& 9th FAI World Advanced Glider Aerobatic Championships
Zbraslavice
- 01.–02. 09. 2018 25. ročník letecké přehlídky CIAF, Hradec Králové
Letiště Hradec Králové, www.airshow.cz
- 08. 09. 2018 Letecký den Strakonice ON-AIR
Letiště Strakonice
- 15.–16. 09. 2018 Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil AČR,
Letiště Leoše Janáčka Ostrava, www.natoday.cz
- 24. 10. 2018 16. ročník jednání s leteckými dopravci IATCC Jeneč**

Dětský tábor Zlatá zátoka 2018

Řízení letového provozu ČR, s. p., pořádá i v letošním roce **rekreačně-sportovní letní dětský tábor** s možností základního vodáckého výcviku pro děti ve věku od sedmi do patnácti let (výjimky schvaluje pouze hlavní vedoucí příslušného turnusu). Srdečně zveme nejen děti našich zaměstnanců, ale i jejich kamarády a spolužáky. Doprava z Prahy je zajištěna.

Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou zcela vyplněnou předběžnou přihlášku paní Marii Pražákové buď e-mailem na adresu prazakova@ans.cz nebo poštou na adresu ŘLP ČR, s. p., ÚFS/SLZ/oddělení personální, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář naleznete na nástěnce podnikového intranetu.

Děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., budou do 1. dubna 2018 zařazovány přednostně a bude jim zaslána závazná přihláška. Ostatní zájemci budou 6. dubna 2018 informováni, zda jejich dítě bylo zařazeno do požadovaného turnusu. Budou nabídnuta veškerá volná místa mimopodnikovým zájemcům. Závaznou přihlášku na LTD s pokyny obdrží zákonný zástupce poštou nejpozději do konce dubna 2018.

Pro podrobnější informace můžete kontaktovat paní Pražákovou na výše uvedených kontaktech nebo na telefonu 220373239.

UFS/SLZ

Termíny jednotlivých turnusů

I. turnus	sobota 30. června 2018–sobota 14. července 2018
II. turnus	sobota 14. července 2018–sobota 28. července 2018
III. turnus	sobota 28. července 2018–sobota 11. srpna 2018
IV. turnus	sobota 11. srpna 2018–sobota 25. srpna 2018

Cena za turnus pro jedno dítě

2 400,- Kč	pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.
4 900,- Kč	pro všechny ostatní děti

Neformální setkání nad radary

Při příležitosti vydání úspěšné knihy „Historie radarů pro řízení letového provozu“ autora Ivana Uhlíře se na pozvání generálního ředitele podniku dne 16. ledna uskutečnilo neformální setkání všech, kteří autorsky či jinou formou podpory k vydání knihy přispěli. Mezi pozvanými byli kromě autora ředitel útvaru strategie a manažerské podpory Luboš Hlinovský, zástupci společnosti ERA, EL-DIS, CS Soft, ICC a také vedoucí oddělení rozvoje lidských zdrojů Stanislav Černý. Díky jeho obsáhlé databázi fotografií bylo možné knihu obohatit o snímky z různých historických období. Jedním ze závěrů tohoto setkání bylo rozhodnutí o umístění jednoho z historických radarů v areálu IATCC Praha jako připomínku hlavního symbolu služeb, které ŘLP ČR, s. p., poskytuje.

text rkl, foto Petr Hruběš, your ARTillery



Jednání FAB CE CEO Committee v pražském hotelu Le Palais



Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., v loňském roce převzal štafetu vedení CEOC, jinak řídicí skupiny FAB CE, která schvaluje veškeré společné projekty našeho programu FAB. Jednání této skupiny proběhlo 17.–18. ledna v Praze v jedné místnosti hotelu Le Palais. Změna místa jednání symbolicky uvedla i změnu přístupu k vedení této skupiny a k zaměření činnosti FAB, o které ŘLP ČR, s. p., v této organizaci usiluje. CEOC se ve svém jednání zaměřila na témata, která do funkčního bloku vzdušného prostoru sousedících států patří – sdílení kapacity vzdušného prostoru sousedních států a vytvoření zóny s jednotnou cenou za traťové služby. Podkladové materiály tentokrát nepřipravili zástupci pracovních skupin FAB, ale kolegové z firem Helios a Integra, kteří zajišťují odbornou podporu projektům FAB a kteří mají k jednotlivým ANSP a státům ve FAB neutrální vztah. Tato témata představují hlavní strategické zaměření FAB, na které se toto seskupení v budoucnosti zaměří. Na

standardní, rutinní agendu tak zbyl menší, ale dostatečný prostor. (I zde platí, že každá práce trvá právě tak dlouho, kolik je na ni k dispozici času).

text Luboš Hlinovský, Ř ÚSMP, foto Adéla Jiroušová

Slavnostní otevření nového terminálu pardubického letiště

Ve středu 31. ledna 2018 se zástupci ŘLP ČR, s. p., zúčastnili večerního společenského setkání na oslavu otevření nové odbavovací haly letiště Pardubice. Tato letištní budova nesoucí jméno prvního českého letce Jana Kašpara, jejíž výstavba začala v červnu 2016, stála akcionáře letiště více než čtvrt miliardy korun. Jedná se o moderní a účelovou stavbu s kapacitou na odbavení dvou letadel najednou přímo u stojánek pro velká dopravní letadla. Co se týká provozních a bezpečnostních technologií, je pardubický terminál srovnatelný i s Letištěm Václava Havla Praha. Vzdálen je přibližně 700 m západním směrem od budovy starého terminálu, který sloužil od léta 2008 a odbavil okolo 1 milionu cestujících.

Rok 2017 by mohl být, co do počtu odbavených pasažérů, pátým nejúspěšnějším v historii letiště, přestože se veškeré lety odbavovaly ještě ve starém terminálu. Kromě ruských cestovních kanceláří létajících z Pardubic do Petrohradu, Samary, Jekatěrinburgu, Ufy a Kazaně od září funguje linka Ryanairu mezi Londýnem a Pardubicemi, od října má společnost Red Wings linku Pardubice – Moskva. V nových podmínkách však výkony pardubického letiště dál porostou a například koncem března se nabídka letů z Pardubic rozšíří ještě o pravidelnou linku do španělského Alicante.

Slavnostní večer, který začal po osmnácté hodině v prostorách nového terminálu, proběhl za účasti J. E. Pedro Calvo-Sotelo Ibañez-Martína, velvyslance Španělska v České republice, Vladimíra Dlouhého, prezidenta Hospodářské komory České republiky, Karla Muzikáře, prezidenta Comenia, Teresy Ortiz, ředitelky Španělské kanceláře pro cestovní ruch pro střední Evropu se sídlem ve Vídni a dalších významných osobností. Mimo jiné zde vystoupilo koncertní těleso Bohemian Symphony Orchestra Prague spolu se zpěvákem Václavem Noidem Bártou. V průběhu večera také živě na místě maloval obraz celosvětově známý umělec Joe Muczka.

text red, foto Zbyněk Fibich, vedoucí kanceláře GŘ



Tříkrálové koledování je lidový zvyk a Charita Česká republika se této tradice na přelomu tisíciletí chopila ve prospěch potřebných. Koledníci v přestrojení za tři krále vybírali peníze prvních čtrnáct dní v lednu a v pondělí 3. ledna navštívili i IATCC Jeneč. Naši zaměstnanci tak mohli libovolnou částku přispívat do zapečetěné kasičky a podpořit tak snahu Arcidiecézní charity Praha. Jedná se o největší dobrovolnickou akci v České republice, oproti loňsku se navíc do pokladniček vybralo o 13 milionů korun více. Díky darům bude Charita ČR moci lépe a ve větším rozsahu pomáhat seniorům, lidem s postižením, matkám s dětmi v tísní, lidem bez domova, rodinám v tíživé situaci a sociálně vyloučeným. Děkujeme všem zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., kteří s láskou přispěli na pomoc potřebným.

text a foto nwt

Inspirovat

„Jako charakter a život člověka nenajdete na stránkách anatomického atlasu, tak charakter a život letadla nenaleznete v příručkách o leteckém inženýrství.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru Jonathan Livingston Rápek z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře; z knihy Dar křídla

„Na rozdíl od oceánu, který omývá hranice zemí na pobřeží, ten vzdušný oceán obklopuje každý stát, každé město, každou vesnici a každé lidské sídlo na celém světě.“

Lloyd Welch Pogue (1899–2003), jeden z „architektů“ obchodní a letecké politiky Spojených států během a po druhé světové válce. Jako předseda Rady pro civilní letectví byl místopředsedou delegace USA na zásadní mezinárodní konferenci civilního letectví z roku 1944 v Chicagu, na níž byl schválen rámec Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

„Kdybych se musel rozhodnout, jestli ptáci nebo letadla, zvolil bych ptáky.“
Charles Augustus Lindbergh, ml., (1902–1974) známý také jako Lucky Lindy nebo Osamělý orel byl americký letec; v roce 1927 uskutečnil první sólový přelet Atlantského oceánu

„Piloti psávali svá jména pod kryt kabiny svého letadla. Dávalo jim to pocit, že své letadlo vlastní. Každé letadlo, podobně jako auto, má svou jedinečnou osobnost. Pro pilota je tedy důležité, aby své letadlo znal a měl je rád.“
Simon O. Sinek (*1973), britsko-americký autor, motivací řečník a marketingový konzultant. Je autorem čtyř knih, včetně bestselleru z roku 2009 Začněte s pro.

„Pilotáž sólové a skupinové akrobacie je rozdílná jako jazzová a klasická hra na klavír. Mají úplně jiný prstoklad. Ve skupině musí být létání opravdu jemňounké, je to hlavně o citu a přemýšlení o každém prvku.“

Radka Máchová (*1949), česká akrobatická pilotka, od roku 2001 s týmem Flying Bulls Aerobatic Team získala pětkrát zlatou medaili na FAI World Grand Prix. Od roku 2015 působí jako pilotka Fokkeru E.III v historické letecké skupině Pterodactyl Flight.

„Jedna z nejkrásnějších věcí na létání v jednomístném letadle je to, že jste v opravdu kvalitní společnosti.“

anonymní letecké moudro

připravila nwt

Letecké dopravní aeropolitické aktuality

LATAM je chilsko brazilský síťový dopravce, o němž uslyšíme stále více již proto, že brazilská ekonomika od roku 2016 zaznamenává trvalejší růst. Jde dnes o významnějšího latinsko amerického dopravce (předčil např. Aero Mexico, Avianca, Gol, Volaris, Copa Holdings). Vznikl sloučením LAN Chile a brazilského TAM. Provozuje na 350 letadel, vytižení sedadlové kapacity se pohybuje okolo 85 %. Finančními ukazateli se pohybuje v první pětadvacítce světových dopravců a dosahuje ziskovosti. Spolupracuje zvláště s American Airlines a evropským IAG. Od roku 2018 hodlá meziročně zvyšovat kapacitu na svých mezinárodních linkách o 3–5 % a připravuje se na expanzi do Evropy. Je registrován v Chile, která je jediným státem umožňujícím nadnárodní vlastnictví (více než 49 %) leteckého podniku. Bude zajímavé sledovat, zda, kdy a za jakých podmínek mezinárodní kapitál – investoři – tuto možnost využijí.

Letiště Berlín Brandeburg – FBB bude otevřeno až v říjnu 2020. O jeho výstavbě jižně od Schönefeldu bylo rozhodnuto v roce 1996, výstavba byla zahájena v roce 2006 a měla trvat do roku 2012. Kvůli nedostatkům v protipožární ochraně, objevu chyb v elektroinstalacích a potřebě lépe připravit infrastrukturu pro informační technologie bylo několikrát otevření letiště odloženo. Mezitím se plán etapové výstavby letiště ukázal nedostatečný. Kapacitní předpoklady – do roku 2021 celkem 33 milionů cestujících, do roku 2025 celkem 45 milionů cestujících a do roku 2030 celkem 48 milionů cestujících ročně byly podhodnoceny. Již v roce 2016 odbavila letiště Tegel a Schönefeld 33 milionů cestujících. Berlínským letištěm dominují nízkonákladoví dopravci, 30 % přeprav zajišťuje jen Easyjet. Obojí vede k dalšímu dilematu, jak dlouho a zda ponechat v provozu letiště Tegel, loňským bankrotem Air Berlin se mění i provozní zadání – nepočítá se s hubovým propojením krátkých a dálkových linek.

Letecká doprava zboží v roce 2017 zaznamenala oživení zejména díky rychlému růstu e-obchodů a zvýšené poptávce po expresním doručování zásilek. I když ukazatel v milionech zbožívých tkm postavení dopravců zkruskuje ve prospěch mezinárodních dopravců, předními účastníky v letecké dopravě zboží jsou: Fedex 15 755 milionů tkm, Emirates 12 900, UPS 11 002, Cathay Pacific 10 393, Qatar 9867, LH cargo 8385 milionů tkm. Pokud jde o výkony letišť v milionech odbavených tun zboží, nejvýznamnějšími jsou Hongkong 4,5; Memphis 4,3; Šanghaj 3,4; Seoul 2,7; Dubaj 2,6; Anchorage 2,5 milionu tun. V Evropě výkonu 2,1 milionu tun dosahují letiště Frankfurt a Paříž.

ICAO projekt CORSIA, kompenzace a snížení leteckých emisí, přijatý členskými státy ICAO v říjnu 2016 na 39. Valném shromáždění organizace, začíná budit rozpaky vzhledem k přetrvávající konjunktuře letecké dopravy. Obecně je stanoveno nezvyšovat letecké emise nad úroveň roku 2020. Projekt CORSIA, *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*, bude závazný od roku 2027, dobrovolný v období 2021–2026, avšak již od 1. 1. 2019 všichni významní dopravci musí zaznamenávat svoji produkci CO₂ emisí, aby mohl být stanoven závazný globální emisní základ. Směrnice o propočtu emisních jednotek (EUC) a o monitorování, vykazování a ověřování emisí (MRV) má ICAO vydat v první polovině roku 2018. Kritici tohoto „tržně“ orientovaného systému (GMBM – Global market-based measures to control CO₂ emissions from international aviation) upozorňují, že postihuje jen mezinárodní dopravu (cca 70 % světových výkonů letecké dopravy v převedených tkm) a že nestanoví absolutní strop pro letecké emise, neboť dopravce při překročení své kvóty nebude muset omezit provoz, pokud si dokoupí/získá povolenky. Státy hájí nezastropování programu poukazáním na veřejný zájem umožnit flexibilní růst letecké dopravy (konektivity) a na emisní rezervy díky pokroku v oblasti technické, provozní a alternativních leteckých pohonných hmot. Začíná se však uvažovat, že bude nutná koexistence CORSIA a jiných emisních opatření, která se budou vztahovat na vnitrostátní (případně regionální – viz EU) leteckou dopravu.

Poprodejní servis výrobců letadel se v poslední době stále více zaměřuje na konkurenci s externími firmami pro údržbu a opravy letadel. Výrobci díky informačním technologiím mají k dispozici řadu údajů o stavu letadel a jejich motorů (Airbus u A-350 na 400 000 údajů; u A-380 na 160 000; u A330 na 1500; u A320 na 400, přičemž u A330 a A320 dojde k zvýšení na 40 000 respektive 24 000 údajů z každého letu). Automatický monitoring umožňuje výměnu součástek předtím, než dojde k jejich závadě, což snižuje technické nepravdivosti až o 30 %. Podle údajů sdělovacích prostředků se u Airbusu servisní služby v roce 2017 podílely na celkových tržbách cca 18 % (2,8 miliard USD) a mohly by se zvyšovat až na 25 % k roku 2020. K dosažení tohoto cíle Airbus uvažuje zřídít z významných opravárenských certifikovaných firem alianční seskupení. Obdobně postupují zejména Boeing (divize Global services) i Embraer (divize Service and Support).

Dodávka leteckých motorů pro dopravní letadla v roce 2017 dosáhla cca 88 250 kusů. Pokud jde o podíl výrobců, tvořily motory CFM (převážně pro středotrafová úzkotrupá letadla) 40 %, PW 27 %, RR 10 %, GE 9 % a ostatní 6 %.

Věrnostní programy (FFP – Frequent Flyer Programme) začínají mnozí dopravci upravovat a přechází při kalkulaci poskytovaných věrnostních bodů od (převažujícího) kritéria proletěné vzdálenosti ke kritériu cenovému (inkaso za letenku). Sofistikovanější cenové systémy již zavedlo cca 20 % dopravců, mezi další patří i AF-KL. Cenové kritérium udělování věrnostních bodů je výhodné zejména pro dopravce s jednoduchou tarifní strukturou a krátkými linkami, tedy spíše nízkonákladové. U síťových dopravců, kteří využívají dohod o předávání substrátu a alianční spolupráci, je integrace cenových věrnostních programů obtížná, neboť vyžaduje předávání citlivých údajů o tržbách. U síťových dopravců se ukazuje, že optimální bude cenová kritéria přidělování věrnostních bodů kombinovat s kritériem vzdálenostním, což znepřehlední FFP pro cestující.

Optimistický odhad růstu letecké dopravy v letech 2018–2022 vychází z přepočtu Mezinárodního měnového fondu, že světový HDP poroste v tomto období o 3,7 % (v období 2013–2017 to bylo 3,5 %), přičemž vyspělým ekonomikám se přisuzuje roční růst 1,8 % a rozvojovým 6,4 %. Z dlouholeté empirické zkušenosti, že kapacitní růst letecké dopravy odpovídá 1,5 až dvojnásobku růstu HDP vyplývá, že celosvětové tempo rozvoje letecké dopravy v nabízených osmk by mohlo být kolem 6 %. Odhadované tempo bude pro jednotlivé oblasti nerovnoměrné, orientačně se uvažuje pro dopravce Asie meziroční růst 10,4 %, Afriky 6 %, latinské Ameriky 5,9 %, Evropy 5,4 %, Středního Východu 4,5 % a severní Ameriky 1,3 %.

Nízkonákladoví dopravci odbavují ročně na 1,25 miliard cestujících. Jejich podíl na přepravě cestujících činí v Evropě cca 37 %, v Asii 30 %, v Severní Americe 23 %, v Latinské Americe 7,6 %, na Středním Východě 2,1 % a v Africe 0,5 %. Pro rok 2018 se očekává významnější nástup nízkonákladových a hybridních dopravců na severoatlantickém přepravním trhu.

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Jak se řídil letový

V minulém čísle zpravodaje jsem popsal činnost na APP. Nyní bych popsal řízení provozu na TWR.

Především musím začít tím, že TWR byla umístěna na starém letišti. Z této TWR se provoz řídil, i když byl tento provozován z odbavovací plochy „sever“. Výhled se pro řídicí stal poměrně problematický, protože se dalo sice dohlédnout na finále všech čtyřech RWY, ale už nikoliv na začátek RWY 31. Letadla na TWY A se dala spatřit až na vyčkávacím místě, a to jen to první a ta od velikosti IL-14. Byla zde ještě jedna specialita, a to, že umístění GP se nacházelo na levé straně RWY 25. Vyčkávací místo bylo proto ve větší vzdálenosti než obvykle. Dost často se pak stávalo, že některá letadla toto přejala a GP se musel rušit. **V dobách, kdy ještě nefungovalo tzv. nové letiště a RWY 31 byla mimo provoz, stávalo se řízení pojiždění z RWY 25 na odbavovací plochu na starém letišti docela obtížným, protože letadla vlastně jezдила proti sobě.**

Na TWR se nacházela pracoviště řídicího letového provozu, jeho asistenta, řídicího mobilních prostředků a pomocné dispečerky. Ke své práci měli k dispozici radiostanice, telefony, praporečky (bílé, červené), světlometku (pokud byla provozuschopná), panel pro ovládání osvětlení TWY a RWY, ukazatele směru a rychlosti větru a hodiny. Přehledový ani pojízdný radar tehdy ještě využívat nemohli. Ovládání VASIS, taktéž řídicími využíváno, bylo anglického původu a stejně tak mikrofony a náhlavní soupravy na APP. Zázemí pro řídicí tehdy také nebyla úplná hitparáda, klimatizaci jsme řešili otvíráním posuvných dveří, stínění nasazením slunečních brýlí. Toalety se nacházely dvě patra pod námi a na konci chodby. V noci, pokud sloužil pouze jeden řídicí, to moc příjemné nebylo. Odhlučnění pochopitelně žádné, pod věží hloučela odbavovací plocha a na ní motory v chodu (nejprotivnější a nejhlučnější byly IL-18, Vickers Viscount, B-707, DC-8 a CV-990).

Co se týče vlastního řízení letového provozu, tak jak již bylo uvedeno výše, v provozu byly všechny čtyři RWY současně. Letadla přecházela na spojení až po přeletu radionavigačního zařízení na 7 km. Asistent obdržel od APP čas přeletu a řídicí na TWR tudíž musel vstoupit na RWY a následné vzlety povolovat vzhledem k časům přiletů. V provozu tekrát ještě létaly stroje s pístovými motory a ty musely provádět motorové zkoušky na vyčkávacím místě (asi 5 min u dvoumotorových) a řídicí s tímto musel počítat. Před spouštěním motorů tryskových letadel se zase muselo žádat povolení přes ACC u vojáky. Během pojiždění se žádalo pro všechny IFR letové povolení od APP. Asistent předával asistentovi APP časy vzletů, a to samozřejmě vše telefonem a v hluku. Řídicí přeladil letadla na APP až po provedení vzletu (občas se i stalo, že zapomněl a přeladil pozdě). Provoz na všech čtyřech RWY se různě kombinoval, například letadla od Roudnice a Rakovníka použila RWY 25 a od Benešova 31. RWY 22 a 26 používala i letadla letící podle IFR po provedení vizuálního přiblížení (bylo kratší a jednodušší na pojiždění).

V době, kdy již fungovalo nové letiště, se většinou kombinovaly přiletly na RWY 31 a odlety z RWY 25. Přirozené přiletly od Roudnice použily RWY 25.

Samostatnou kapitolou byly VFR. Ty většinou používaly RWY 22 nebo 26 a létaly od východu po trati Ondřejov → Průhonice → Železniční most (přes Vltavu) a nad Šárku. Tuto trať mohly používat pouze dvoumotorová letadla – v té době to byl typ L200 Morava. Jednomotorová přes Prahu nesměla.

Vzpomínám si na jednu zajímavost, která se v době dnešního moderního řízení letového provozu zdá téměř nemožná. **Na letišti LKPR se prováděly jak místní lety, tak přiletly a odlety letadel bez rádia.** Místní lety zajišťoval provozovatel AGROLET, který na letišti využíval opravnu práškovacích letadel typu L60 Brigádýr. S těmito letadly se po opravách musely provádět provozní zkoušky. Pilot si telefonem vyžádal instrukce od řídicího, většinou se let odehrával nad letištěm. Pojiždění, povolení k vzletu a přis-

provoz na TWR/APP v LKPR na konci šedesátých let

tání bylo dávano praporkem. Pokud někdo hodlal přiletět na LKPR bez rádia, musel přistát na letišti Letňany, Kladno nebo Točná, zavolat telefonem, předat předpokládaný čas vzletu z těchto letišť a teprve pak obdržel instrukce pro přilet. Povolení k přistání opět pomocí praporku. Vzhledem k tomu, že pro přistání těchto malých letadel, tzv. *čudlů*, byly používány většinou RWY 22 nebo 26 a vzhledem k jejich letovým vlastnostem, nezpůsobovalo to naštěstí žádné větší konflikty. Je však třeba si uvědomit, že veškerá činnost se odehrávala na jednom kmitočtu a pod řízením jednoho řídicího. Ten často mluvil hodinu v kuse. Vydával povolení ke spuštění motorů a jejich vypnutí, pojiždění, vzletu, přistání, letová povolení a další informace například o meteorologické situaci, vše záleželo na organizaci komunikace a stanovení priorit. V roce 1968 se pak konečně zavedl ATIS.

Svou velkou úlohu v řízení letového provozu sehrál celosvětový rozvoj počítačové techniky a je dobře, že ani našim stanovištím se nevyhnul. Já osobně a i tehdejší kolegové (bohužel nás Pražáků je již jenom pět v ČR a tři v Kanadě) v dnešní techniku a postupy můžeme jenom závidět.

Jsem přesvědčen, že řízení letového provozu má svoji historii a je třeba ji uchovávat a připomínat. Bohužel máme jen pramálo záznamů o historii mezi léty 1945 a 1960 a také by se velmi hodilo, aby se někdo z bývalých kolegů na ACC zhostil úkolu popsat tehdejší způsob řízení, abychom touto sérií článků mohli vytvořit celkový obraz řízení letového provozu v době „předpočítačové“.

Na závěr bych rád uvedl pár statistických a faktických informací. Nejprve typy letadel, která se tehdy na LKPR objevovala. Mezi turbínová patřily TU-104, 124, SE-210 Caravele, DC-8, B-707, 727, Comet, Trident, CV-990, Learjet. Mazi turbovrtulová pak IL-18, An-12, 24, Vanguard, Vicker Viscout. Mezi pístová pak DC-3, IL-14, Li-2, CV-440. Jako *čudly* jsme pak označovali L-200, L-60, Z-126, 226, Cessna a Piper.

Pro někoho by také mohly být zajímavé předměty, které byly součástí teoretické zkoušky na Státní letecké inspekci. Písemná a ústní zkouška se skládala z předpisů, meteorologie, angličtiny, ruštiny. Ústní dále ještě z navigace, zeměpisu, leteckých přístrojů, aerodynamiky, draků a motorů, radiotechniky. Navíc písemná zkouška nebyl test, ale přímo sloh. Praktická zkouška se pak z důvodu absence simulátoru prováděla se zajišťováním neradarových rozstupů a celá se odehrávala na jednom kmitočtu od spuštění do opuštění okrsku (TMA) a opačně od vstupu do okrsku (TMA) bez ATIS do zastavení na stání. Radarová zkouška byla prováděna už v živém provozu.

Myslím, že to, co jsem popsal, mluví samo za sebe a je jen dobře, že dnešní technika, letadla, postupy, a především možnosti a kvalita výcviku, umožňují vysokou úroveň poskytování služeb a menší hladinu stresu. Nezanedbatelnou úlohu má i sociální zabezpečení ze strany podniku nebo organizací služeb a další. V době, kterou jsem právě popsal, byl řídicí ve službě 12 hodin, avšak bez možnosti střídání a jídlo se mohlo konzumovat pouze v době menšího provozu. V neděli a o svátcích si řídicí dokonce nosili z domova kastrůlky. Dělnické profese na letišti nás tehdy nazývaly „bílé košilký“, které sedí v teple. Vedení tehdejšího podniku, před vznikem ŘLP, nám také nebylo příliš nakloněno a pamatuji si, že pokud jsme především za normalizace hlasitěji vznášeli své oprávněné požadavky, označili nás za nátlakovou skupinu. Nu, každá doba má své úskali.

text a grafika Bohumil Štěpán,
stepan.bohumil@seznam.cz

VÝZNAM ZKRATEK POUŽITÝCH V TEXTU

TMA	koncová řízená oblast
CTA	řízená oblast
CTR	řízený okresek
TWR	letištní řídicí věž
APP	přibližovací stanoviště řízení
ACC	oblastní středisko řízení
FL	letová hladina
SID	standardní odletová trať
STAR	standardní přiletová trať
OKL, PR, PG, LB, RK, BE, RO	označení radiomajáků
VOR	všesměrový radiomaják

NDB

DME

ILS

GP

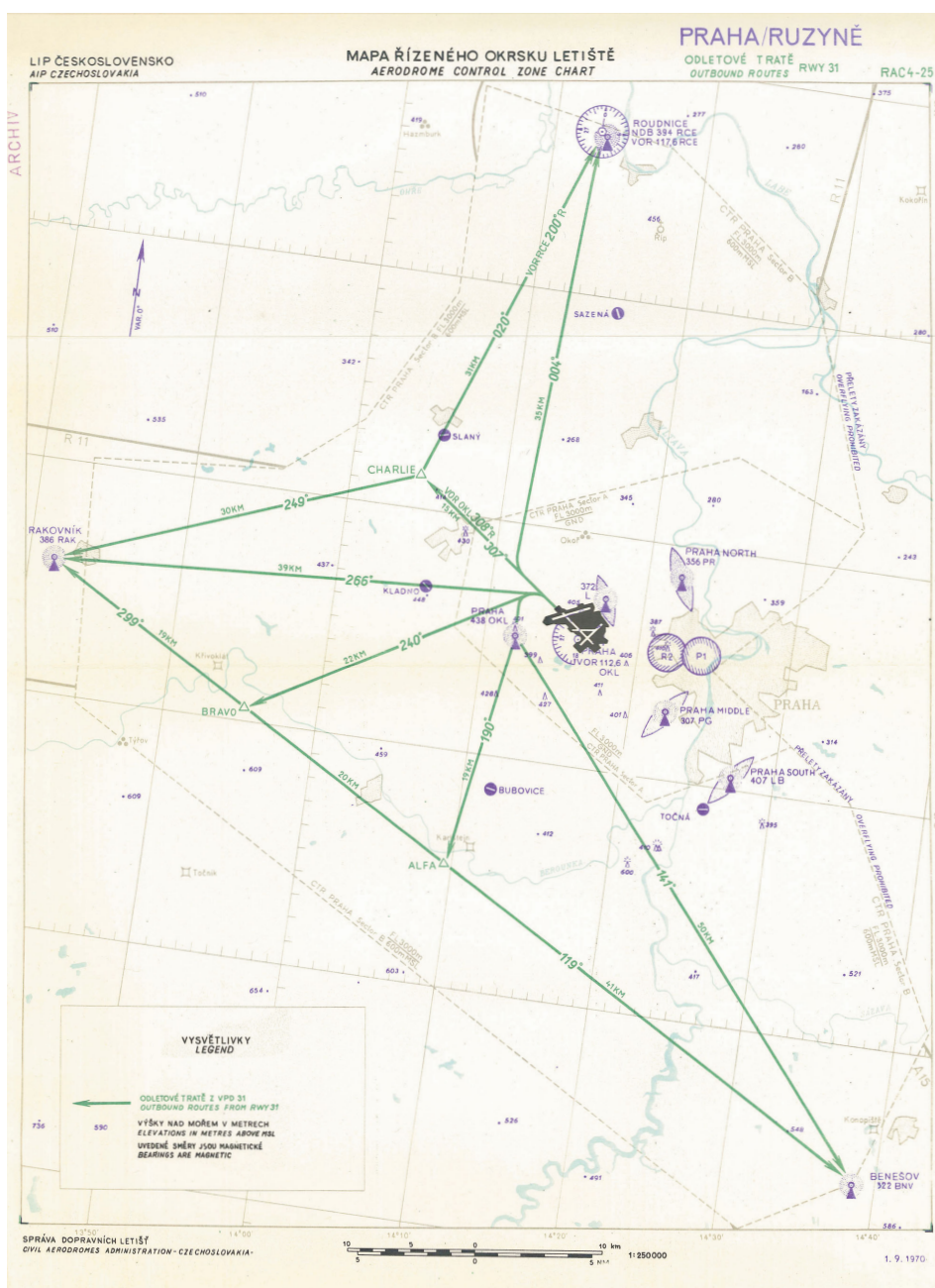
RVR

ATIS

VFR

IFR

nesměrový radiomaják
měřič vzdálenosti (zobrazuje pilotům vzdálenost k tomuto zařízení)
zařízení, pomocí kterého provádí pilot přiblížení na dráhu
sestupová část zařízení ILS
dráhová dohlednost
letištní automatické vysílání informací nutných pro provedení letu (meteorologické, informace o podmínkách na letišti atd.)
pravidla letu za viditelnosti
pravidla letu podle přístrojů (ve své podstatě všechny lety dopravních letadel)



mapa řízeného okrsku letiště Praha-Ruzyně z 1. 9. 1970



Zápisník z cest Roberta Bakaláře – Irácký Kurdistan

Asi to každý z vás zná. S koncem starého roku a začátkem nového většinou přichází krátká osobní rekapitulace. Musím uznat, že loňský rok, co se cestování týče, se povedl, ale přinesl i určité změny. Již z kraje roku jsme měli opět možnost navštívit na pár dní Ukrajinu, resp. Kyjev či velmi krátce rakouskou Vídeň, a to při příležitosti vyřizování Namibijského víza. V březnu jsme procestovali část Afriky a krátce po návratu z Windhoeku následovala cesta do jižního Íránu. Tradičně jsme se zúčastnili letu malým jednomotorovým letadlem značky Cirrus k moři, tentokrát se k nám přidal i německý kamarád z Regensburgu, se kterým jsem se seznámil právě v Africe a pomohl mu přejít brody. Pak jsme změnili dopravní prostředek a kamionem se vydali po Evropě, lépe řečeno spíše po evropských skladech, což nás zaujalo zase trochu jiným způsobem, než většína našich předchozích cest, a v červenci nás čekal odpočinkový výlet na Kubu.

Najednou ale při tom všem cestování zjistíte, že spousta zážitků si je vlastně velmi podobná a začínají se stávat skoro rutinní záležitostmi. A to je přesně ten okamžik, kdy si člověk začne říkat, že by to chtělo najít pro takové cesty hlubší smysl, možná i přesah. A tak se potkáte s lidmi, co pracují pro různé humanitární organizace, slovo dá slovo a ocitnete se na přednášce o projektu nazvaném „Kola pro Afriku“. Zaujalo mne třeba, že do projektu jsou zapojeni i vězni, kteří darovaná kola opravují, aby mohla sloužit dál, a pomáhají tím sami sobě se společensky začleňovat. Rád bych touto cestou poděkoval i zaměstnancům našeho podniku a jedné vojenské letové dispečerce, kteří se do projektu zapojili a věnovali kola, která v Africe pomůžou. Nebo se ocitnete na povídání o Iráckém Kurdistanu a jen s údivem posloucháte příběhy lidí, kteří tam pracují. Začínám tedy spolupracovat na organizaci expediční cesty, jejímž smyslem bude kromě cestování a poznávání i materiální pomoc dětem nuceně vysídleným spolu s rodiči ze svých původních domovů a žijících v uprchlických táborech. Smysl projektu cesty do Iráckého Kurdistanu spočívá v sehnání dostatečných finančních prostředků na stavbu vzdělávacího a volnočasového centra, chystáme i podporu materiální – dětem chceme dovést kreslicí potřeby a papír, na které namalují obrázky a ty pak budeme společně vystavovat na českých školách. K těmto výstavám bychom rádi pořádali i besedy s povídáním o tom, jak vidí svět děti v Čechách a jak ty z Kurdistanu.

Téma uprchlických táborů. Co k tomu říci. Neumím si to zatím představit a raději to ani nezkouším, až na místě zjistíme, jak silný zážitek to je. I tam tedy povede naše cesta právě s pomocí dobrovolníků, kteří tam pracují a znají místní prostředí a problematiku. Spojíme poznávání a pomoc zároveň a díky těmto lidem si rozšíříme i obzory a pokusíme se o větší nadhled a větší kulturní toleranci. Dovolím si proto na tomto místě zveřejnit vyprávění mé kamarádky-humanitární pracovnice o tom, jak celý tento projekt vůbec vznikl a jakou bohulibou myšlenku s sebou přináší. Věřím, že tak, jako zaujal mne, najde si třeba i mezi vámi své příznivce. Tak tedy cestám se smyslem zdar!

„Spolu se Silvestrem sedíme v jedné pražské čajovně, já posrkávám marocký mátový čaj a Silvestr si potahuje z vodní dýmky. Setkali jsme se, abychom si vyměnili cestovatelské zkušenosti z Iráckého Kurdistanu, který nás oba okouzil. Dozvídám se, že Silvestr spolupracoval a úspěšně řídil několik humanitárních projektů v Africe. V Iráckém Kurdistanu byl třikrát, z toho tam jednou zorganizoval a doprovázel expedici. Bylo to před rokem 2014, čili dříve než ISIS napadl Irák. Já mu naopak vyprávím o svých zkušenostech humanitárního pracovníka. Do Iráckého Kurdistanu cestuji pravidelně už rok a půl (od dubna 2016), nejprve jako logistka zdravotníků projektu mobilní kliniky, později jsem se stala hlavní členkou humanitární organizace Roja Sor CZ 1, která stále jako jediná pomáhá ve vojenské oblasti Sindžár a samozřejmě i mimo ni.

Za poslední rok máme za sebou jako organizace několik úspěšných projektů, jmenovitě vybudování studní, spuštění chodu pediatrické ordinace, rekonstrukce nemocnice v Sindžáru, dodávání hygienických a potravinových balíčků do oblastí bez jakékoliv humanitární pomoci. Poskytujeme pomoc přímým obětem Islámského státu například adoptičními sítěmi na dálku nebo projektem Ženy ženám. A tak spolu se Silvestrem přemýšlíme, jak nejlépe spojit naše talenty a naše pro cestování a humanitární práci. A právě zde v čajovně se rodí myšlenka dobročinné expedice do Kurdistanu. Účastníci expedice přispějí finanční částkou 5000 Kč na aktuální probíhající projekt organizace Roja Sor CZ 1, poznají překrásnou přírodu a kulturu Kurdistanu. Budou mít možnost se setkat s humanitárními pracovníky z Česka a Slovenska, kteří působí v přímo v terénu. Společně stráví noc v jednom z největších uprchlických táborů Kabarto, který má okolo 38 tisíc vnitřních přesídlenců.

Ježíšské rodiny nám ve svých stanech připraví jejich tradiční kurdské pokrmy a při čaji nám pohovoří o jejich strastiplných osudech a jak jim ISIS zničil domovy a životy. Z finančních podpor expedic máme v plánu postavit dětské hřiště a renovovat školu ve vesničce Bozan. Členy expedice bychom rádi aktivně zapojili do těchto činností a jeden den bychom strávili stavěním dětského hřiště nebo malováním a opravováním školních tříd. Tímto způsobem chceme dát cestování nový rozměr. Poznat cílovou zemi, naplnit si srdce i duši cestovatelskými zážitky, podívat se do očí lidem, kteří si prošli válečným peklem, zkusit si alespoň na jednu noc jaké je to být uprchlíkem ve vlastní zemi, strávít jeden den pomocí na projektech, a tím mít přímý podíl na zlepšení, které tam bude ještě dlouho působit i po návratu z naší dobročinné cesty.

V průběhu měsíce se první vyhlášená expedice plně zaplnila závažnými přihláškami. Po každé další veřejné prezentaci o Kurdistanu máme spoustu nových a nových zájemců. Upřímně mám velkou radost z toho, že se cestovatelé nadchli pro tuto naši novou myšlenku a jsou ochotni nejen přijímat, ale v hostitelské zemi i něco zanechat a své nové a nevšední zážitky pak zprostředkovat svému okolí a blízkým.“

severoirácké město Sindžár



zničené a opuštěné domy v severoiráckém městě Sindžár



Kabarto – jeden z největších uprchlických táborů ležící v severním Iráku



Děti tvoří v Kabarto celou polovinu osazenstva a ačkoliv jsou zde zbudovány školy, zdaleka není dostatek míst pro všechny

text a zajištění foto Robert Bakalář, UVO/SAV/OPP, bakalar@ans.cz