

ROČNÍK XIX ČÍSLO 200 PROSINEC

STRIP 2018

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



Pracovní výročí

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

Jarmila Kocandová,
uklízečka,
UFS/SCL/STPS/OSO **15 let**

Tomáš Pištěk, Ing.,
administrátor ATS II,
UPRO/DPAS/RIS/ORIS **15 let**

Tatána Němcová, Mgr.,
CDD I,
UPRO/DATM/SLRL/LKMT-LPS **20 let**

Josef Müller,
řidič,
UFS/SCL/STPS/OAP
Milan Komárek,
technik II,
UFS/SCL/SBPS/PTU

35 let

35 let

Všem jubilantům redakce blahopřeje!

Vánoční provoz pokladny

Upozorňujeme na změnu pokladních hodin hlavní pokladny ŘLP v IATCC Jeneč. Ve dnech 21. 12. 2018 a 31. 12. 2018 bude provozní doba následující: 8:00–11:00; 11.30–13.00 hod. **red**

Změna v DR Letiště Praha

Novým předsedou dozorcí rady Letiště Praha se stal ekonom Jan Švejnár.

Nahradiť Petra Minaříka, který odstoupil z funkce. Na pozici místopředsedy dozorcí rady Petra Šobotníka vystřídal Ondřej Landa. Změny ve svém složení šestičlenná dozorcí rada schválila na svém zasedání 16. listopadu, jejím důvodem je fúze Českého Aeroholdingu a Letiště Praha, která se uskutečnila 1. října.

Jan Švejnár dříve působil jako předseda dozorcí rady Aeroholdingu, jehož je

Letiště Praha nástupnickou společností. „Ze dvou dozorcích rad vznikla fúzí jedna, požádali mě, abych byl předsedou, a žádost jsem přijal. Aeroholding byl nad letištěm, jeden ze dvou předsedů dvou dozorcích rad se tak stal předsedou nové rady,“ uvedl Švejnár. Rozhodnutí dozorcí rady o personálních změnách bylo jednomyslné.

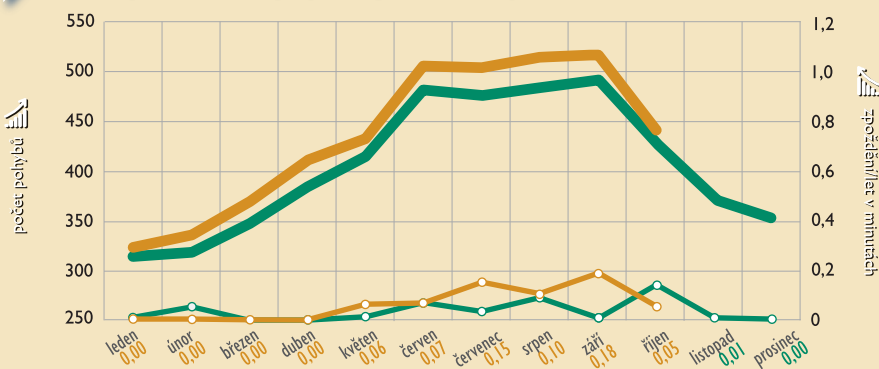
Letiště Praha převzalo po zániku Aeroholdingu odpovědnost za veškeré smlouvy a majetek. Součástí Aeroholdingu byly spolu s letištěm také firmy Czech Airlines Technics, Czech Airlines Handling a další společnosti. **red**

Statistiky provozu

říjen 2017/2018

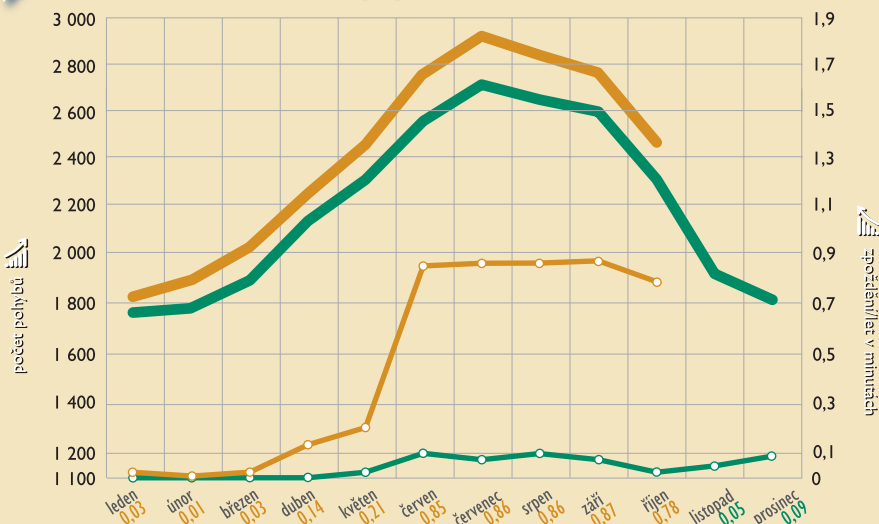
Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

Pohyby na regionálních letištích ŘÍJEN 2017/2018

BRNO	
2017	2018
IFR 967	IFR 990
VFR 2 778	VFR 2 911
3 745	3 901
MLČ 1 004	MLČ 1 083
OSTRAVA	
2017	2018
IFR 564	IFR 632
VFR 1 147	VFR 1 435
1 711	2 067
MLČ 451	MLČ 746
KARLOVY VARY	
2017	2018
IFR 242	IFR 258
VFR 404	VFR 417
646	675
MLČ 185	MLČ 238

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.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018
13 237	13 646	3,1	519 (6. 10.)	514 (5. 10.)	42 (1. 10.)	42 (5. 10.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2017	2018	17/18	2017	2018	2017	2018	2017	2018
71 478	76 245	0,78	2 553 (1. 10.)	2 688 (1. 10.)	187 (1. 10.)	200 (26. 10.)	0,02	0,78

Věrnost simulace na našem zařízení je na velmi vysoké úrovni

S Martinem Křiklanem, vedoucím oddělení SIMU, pokračujeme v povídání o simulátoru Řízení letového provozu určeného pro pražské řídicí z approache a oblasti. Dnes nás zajímá práce pseudopilotů a jejich vzájemná interakce s řidičmi, řekneme si, za co všechno oddělení SIMU, které pro řidič-žáky připravuje jednotlivá cvičení, odpovídá, co vše je k přípravě cvičení potřeba, kolik lidí se celkově na tomto procesu podílí a že příprava jednoho takového cvičení trvá déle, než bychom si asi mysleli. Na závěr zkusíme zauvažovat nad tím, jaký vliv má prvek simulátoru na celkovou úspěšnost výcviku řídicích.

Minule jsme se zmínili o tom, že simulátor v IATCC je určen pro pražské řídicí letového provozu ze stanovišť approach a oblast v lokalitě Praha.

Ano, a proto, že pracoviště pražské oblasti a approache jsou mírně odlišná, i náš simulátor je rozdělen na dvě autentické části. Každé stanoviště má k dispozici tři pozice pro řídicí letového provozu ve výcviku a ke každé polovině je k dispozici osm pseudopilotních pracovišť. Náš simulátor je omezen kapacitně, dokáže souběžně poskytnout pro každé stanoviště dvě na sobě nezávislá cvičení. V příštích letech se zde, ve třetím patře provozní budovy, chystá k instalaci a následnému výcviku nový simulátor systému TopSky. Ten stávající bude během této doby umístěn v nově zrekonstruovaných prostorách výšlaciho střediska. Nemůžeme si dovolit ve výcviku udělat ani měsíční, natož půlroční pauzu.

Podívejme se blíže na práci pseudopilotů. Pseudopiloti aktivně následují to, co žák na simulátoru dělá a pokud se dopustí chyby v navigačních postupech, pseudopiloti na to zareagují?

Pseudopiloti kopírují reálné chování pilotů v provozu. Pokud řídicí letového provozu udělá tu chybu, že vydá špatné povolení, pseudopilot by na to naopak reagovat neměl a měl by tento špatný povel splnit tak, jak by tomu bylo v reálném provozu ve vzdušném prostoru. I piloti skutečných letadel mohou někdy něco přeslechnout nebo instrukci, kterou od řídicího dostanou, vykonají jinak nebo vůbec. I s tím musí řídicí počítat, a proto se i tyto situace objevují ve scénářích různých cvičení a způsob, jak je řídicí-žák na simulátoru vyřeší, bývá i předmětem hodnocení. To vše se děje s jediným hlavním cílem, aby nikdy nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti letového provozu.

Kdo a v jaké formě vám zadává požadavky na výcvik na simulátoru?

Každé stanoviště má svého šéfinstruktora, což je můj partner v oblasti koordinace požadavků na výcvik. Pro každý rok je vytvořen přibližný roční plán obsazenosti simulátoru, ale konkretizace probíhá až měsíc předem a je přímo závislá na sestavení rozdělovníků stanovišť. Dalším důležitým partnerem je metodický administrátor simulátoru a ten se stará o zohlednění a především správné načasování všech změn především z technického hlediska.

Martine, můžeš nám představit oddělení SIMU a popsat, co je hlavní náplní vaší práce?

My jsme poměrně malé oddělení, celkem jsme na simulátoru čtyři. Naše práce spočívá především v provozování systému, ale podílíme se rovněž na zavádění nových funkcí simulátoru. Kromě toho, že máme na starosti zajištění vhodné kon-

figurace systémů pro daný typ výcviku, ve spolupráci s instruktory stanovíme se staráme o databanku cvičení a její přiměřenou aktuálnost. Například, pokud cvičíme nové žáky, máme pro ně připravenou sadu cvičení, vztahující se ke konkrétní provozní situaci. Avšak v průběhu jejich půlročního výcviku se objeví významná změna týkající se přerozdělení vzdušného prostoru, a nemůžeme ze dne na den výcvik kompletně předělat. Žáci jsou cvičeni tzv. „po staru“ s původními podmínkami a na novinku je seznámíme až po ukončení jejich výcviku, tomu se pak říká tzv. přeškolení výcvik. Jiný den ale může přijít další skupina již licencovaných řídicích letového provozu, kteří se potřebují seznámit s nějakou připravovanou novinkou, která ještě není nasazena v reálném prostředí a my jim musíme simulátor překonfigurovat tak, jak bude provozní systém vypadat například až za dva nebo tři měsíce. Proto neustále udržujeme aktuálnost dat nebo záměrně stáří dat tak, aby vždy odpovídala konkrétnímu typu výcviku. Zodpovědnost za koordinaci všech těchto požadavků leží na mně.

Jak konfigurace simulátoru probíhá?

Konfigurace simulátoru je poměrně složitá, ale tím, že se jedná o systém, který je věrnou kopií toho živého, tak se postupuje stejným způsobem jako s reálnými daty. Pracujeme s tzv. *datasetem*, což je soubor dat, popisující simulační prostředí obsahující např. výkony letadel, mapy, letové tratě a navigační body včetně vstupních/výstupních podmínek. Právě v těchto souborech během roku měníme parametry a přizpůsobujeme je aktuálním požadavkům na výcvik.

Každé stanoviště má přibližně sto dvacet až sto třicet cvičení a pokud se implementuje zásadnější změna ve vzdušném prostoru, musí mi kolegové, administrátoři SIMU, změnit, přenastavit a pře-

vším přezkontrolovat častokrát všech dvě stě padesát cvičení, které simulátor nabízí. To je pak opravdu velké množství práce náročné na soustředění.

Prostředí simulátoru je také nutné přizpůsobovat různým provozním projektům, které zde v ŘLP běží, jako je například sektorizace vzdušného prostoru, to byla zásadní koncepční změna, praktickou částí se podílíme například i na projektech Harmonizace (dalších 60 cvičení), SESAR, nebo civilně-vojenské integrace, kdy jsme hostili kolegy z AČR a uspořádali společný výcvik, abychom si ověřili budoucí funkčnost nových pravidel.

Zmínil jsi administrátory SIMU, kteří jsou pro bezproblémový a pohodový běh simulátoru, zdá se, nepostradatelní.

Ano, i když chápu, že to může znít nadneseně, z mého pohledu nenahraditelní rozhodně jsou. Bez nich by náš simulátor v podstatě nefungoval, jsou jeho mozkem i srdcem. Přestože jsou díky komplexním znalostem všech systémů u zrodu každého cvičení, na jeho tvorbě se podílejí i další lidé, především provozní instruktoři. V našem týmu máme i oblastního instruktora – STDI (Synthetic Training Device Instructor), který v rámci sociálního programu působí hned na dvou místech – zajišťuje obsluhu simulátoru u nás nebo naopak vypomáhá s výcvikem žáků na stanovišti ACC.

Jak dlouho trvá běh jednoho cvičení a jak náročná příprava tomu předchází?

Vlastnímu provedení cvičení předchází obvykle teoretická příprava, která trvá asi 30 minut. Jedno takové standardní cvičení pro řídicí letového provozu trvá přibližně 45–50 minut, účastní se ho dva žáci, dva pseudopiloti a dva instruktoři včetně STDI. V některých případech jsou počty účastníků dvojnásobné. Po ukončení každého cvičení je třeba připočíst deset minut na tzv. debriefing a hodnocení. Příprava a odzkoušení takového cvičení

si může vyžádat i dva celé pracovní dny.

Jakou měrou se podle tebe podílí výcvik na simulátoru na celkové úspěšnosti výcviku budoucích řídicích letového provozu?

Jsem přesvědčen, že ten podíl nebude bezvýznamný. Ve srovnání s jinými evropskými středisky jsme věrností simulace na hodně vysoké úrovni. Doufám, že většina budoucích řídicích zpětně ocení, že jejich téměř půlroční praktický výcvik probíhal na zařízení, které se prakticky neliší od provozních systémů a dovednosti a návyky, které zde získali, zúročili v poslední fázi jejich provozního výcviku – na stanovištích ATS.

Kvalitu výcviku přirozeně ovlivňuje i počet vykonaných cvičení, jejich náročnost a také kvalitně odvedená práce našich instruktorů a pseudopilotů. I simulátor je samozřejmě pouze stroj, počítač, takže i u něj přicházejí v úvahu možné drobné technické závady, ale zdržení v provádění cvičení právě z těchto důvodů jsou u nás na zcela minimální úrovni.

Na celkové hodnocení úspěšnosti má ale vliv i spousta dalších faktorů, které při sebelepší snaze ovlivnit nedokážeme a nesmíme zapomínat ani na osobnostní rysy samotného žáka, i ty významně určují jeho úspěšnost do budoucna.

Co zažívá řídicí-žák, který si poprvé sedne před obrazovku na simulátoru?

Určitě je to zčásti překvapení z toho, jak vypadá jeho budoucí pracoviště, obecně je překvapený z nového prostředí, protože to je poměrně hodně specifické, na jednu má kolem sebe více systémů a lidí, se kterými musí spolupracovat. Z prvo počátku třeba může hrát svoji roli i strach a určitá forma respektu, ovšem podle zkušeností po prvních hodinách všechno vždycky odezní. Snahou našeho týmu tedy je, aby se řídicí po přechodu ze simulátoru do provozní zátěže cítili „jako ryba ve vodě“.

text a foto nwt



pracoviště pseudopilotů IATCC Jeneč

Ladislav Mika

zástupce ČR, State Liaison Office

POSTŘEHY Z ECTL

Brusel listopad 2018

EUROCONTROL

V úvodu tradičně uvádím **informaci o vývoji leteckého provozu za uplynulé období** konkrétně v podzimních měsících. Jubilejním letem s číslem 10 miliónů v evropské síti spravované NM byl let ČSA OK 960 z Bratislavy do Košic dne 23. listopadu 2018, což bylo o 17 dnů dříve než v roce 2017. I to svědčí o trvalém nárůstu provozu, například za období leden–září 2018 jsme zaznamenali nárůst o 3,5 % i přes zvýšení cen za palivo a letenky (+ 1,1 %), v říjnu pak o 4,1 % oproti říjnu 2017.

Rušení plánovaných letů ve druhém čtvrtletí 2018 narostlo o 2,2 % oproti 1,3 % ve stejném období v roce 2017, a to jednak z důvodu velmi aktivní bouřkové činnosti a také z důvodu *french ATC industrial actions*. Průměrné zpoždění v tomto období narostlo na 15,4 minuty/let oproti 3,9 minutám/let ve stejném období roku 2017. ATFM zpoždění v říjnu dosáhlo čísla o 34,8 % vyššího oproti říjnu 2017. Počasí v týdnu od 11.–18. listopadu 2018 se podepsalo na zpoždění u 47 % letů v celkové výši přes 230 tisíc minut.

DG ECTL ve svém hodnocení léta 2018 uvedl dalších pár zajímavostí. Toto období bylo pro letecké společnosti poměrně složité zejména, co se týče nepravidelnosti letů kvůli dopadu zpoždění zaviněného kapacitními problémy vzdušného prostoru, stávek a počasí. Proto se na jednáních s CANSO, IFALPA a NMB zaměřila pozornost i na zlepšení situace v příštím roce.

DG ECTL se zúčastnil v polovině listopadu i zasedání IATA v Madridu, kde zazněla urgentní výzva pro léto 2019 a následující období. IATA představila čtyřbodový plán k zabránění vzniku tzv. úzkých hrdel a zvyšování kapacity vzdušného prostoru, ze kterého plyne především nutnost modernizace infrastruktury a implementace projektů v rámci SESAR, aktivní řešení nedostatku řídicích letového provozu a umožnění NM plánovat a konfigurovat síť tak, aby vyhovovala požadavkům leteckých cestujících.

Na příštím World ATM Congress v Madridu v roce 2019 bude představen zcela nový stánek „European village“ za společné účasti ECTL, SJU, EDA, SDM, EASA a EC.

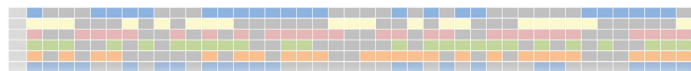
DG ECTL klade velký důraz na součinnost se SLOs. Dne 13. listopadu se proto uskutečnilo v tomto roce již druhé společné jednání, časově plánované před zasedáním Provisional Council ECTL. SLOs společně připravili prezentaci (po konzultaci s národními úřady a ANSPs) s názvem „*Future role of the ECTL*“, ve které se zaměřují například na aktivní spoluúčast ECTL na přípravě a projednávání hlavních plánovacích dokumentů GANP, GASP, RP/3/ RP/4 a European ATM Master Plan. Především u něj je žádoucí zapracování pouze realistických projektů s reálnými termíny dokončení, aby se předešlo opakování situace jako u stávající verze Level 3, kde téměř polovina projektů má výrazné zpoždění v plnění. Dalším důležitým požadavkem je i nadále zvyšovat úroveň spolupráce s hlavními leteckými organizacemi. DG ECTL obsah prezentace ocenil v rámci konstruktivní diskuse a znovu potvrdil důležitost úzké součinnosti se SLOs.

V Bratislavě se uskutečnilo dne 16. listopadu zasedání Regional Aeronautical SAR Advisory Committee, kterého se zúčastnil i DG ECTL. Při té příležitosti vykonal i návštěvu LPS na pracovištích ACC a RCC. Protože DG ECTL již absolvoval návštěvu u většiny našich sousedů, doufáme, že při vhodné příležitosti navštíví i pracoviště ŘLP ČR včetně výcvikového střediska. Máme se čím pochlubit.

Dne 29. listopadu se konalo v pořadí 50. zasedání Provisional Council (PC), nejdůležitějšího zasedání ve druhém pololetí roku 2018. DG ECTL prezentoval souhrnnou zprávu o činnosti ECTL a jeho vlastních aktivitách za dané období. Mezi důležité body patřilo i projednání návrhu plánu činnosti ECTL na období 2019–2023 a návrh rozpočtu na rok 2019, činnost NM, schválení *en route unit rates and interest on late payment* a volba dvou místopředsedů PC. Nově jsou na tato zasedání zvány významné osobnosti, v tomto případě to byl se svou prezentací DG/CEO IATA.

Blíží se konec roku a i devátých Postřehů, které jsem pro zpravodaj Strip v tomto roce připravil. Nezbyvá, než popřát nejen pracovníkům Řízení letového provozu, ale i všem pracovníkům civilního letectví příjemné prožití vánočních svátků a těm, kteří budou ve službě, klidné a bezproblémové řízení letadel, letů a technické obsluhy. Poděkování a ocenění patří všem, kteří se podíleli na bezpečném provádění letů v roce 2018.

Shifting ATM aneb nový přístup k tvorbě rozdělovníku



Dne 14. listopadu 2018 hostilo ŘLP ČR, s. p., odborníky z Maastricht ATM Knowledge Centre (MAKC) s prezentací „Shifting ATM“ na téma nového přístupu k tvorbě rozdělovníků směn. Přednášejícími byli pánové Flemming Nyrup a Robin Hickson, kteří se touto problematikou zabývají nejen v MUAC, ale působí také jako odborní konzultanti pro další poskytovatele letových navigačních služeb.

Rozhodnutí uspořádat tuto prezentaci vzešlo z činnosti pracovní skupiny pro řízení rizik souvisejících s únavou, která v rámci svého působení identifikovala správné nastavení pravidel pro tvorbu rozdělovníků jako jeden z pilířů nově vznikajícího FRMS (Fatigue Risk Management System). **Cílem této akce bylo rozšíření povědomí o možnostech řešení tvorby rozdělovníků směn tak, aby byly naplněny jak zákonné požadavky, tak doporučení z oblasti chronobiologie, a přitom byla dodržena vysoká míra efektivity.**

O dopolední část prezentace, která byla přístupná pro všechny zaměstnance podniku, projevil zájem zástupci řídicích letového provozu i ostatního provozního personálu a metodici oddělení bezpečnosti a kvality. Většina ze zúčastněných zaměstnanců je více či méně v procesu tvorby rozdělovníků v podniku zainteresovaná. Po prezentaci následovala diskuse nad současnou praxí u ŘLP ČR, s. p., ohledně způsobu tvorby rozdělovníků a nad jeho parametry a pravidly. Pánové z MAKC tak získali představu o systému řízení pracovní doby řídicích letového provozu u ŘLP ČR, s. p., a dle jejich dosavadních zkušeností z jiných ANSP konstatovali jeho dobrou úroveň. Dále se diskuse dotkla tématu míry implementace nového nařízení Komise (EU) 2017/373 z pohledu FRMS.

Odpolední část prezentace se přesunula do prostor zasedací místnosti generálního ředitele a byla určena pro management a vybrané zaměstnance ŘLP, kteří se na nastavení pravidel pro tvorbu rozdělovníků podílejí nebo rozdělovníky přímo tvoří. Mimo zástupců APP/TWR Praha a ACC Praha přijeli také zástupci stanovišť LPS na regionálních letištích a pozvání přijal i generální ředitel. Po stejné koncipované prezentaci proběhla velmi podnětná výměna zkušeností při tvorbě rozdělovníků. Diskutován byl zejména **způsob řešení nočních směn ve vztahu k nočním a raným špičkám provozu a k souvisejícím personálním potřebám, efektivnímu využívání lidských zdrojů v této části pracovní doby a k řízení únavy.**

Všem zúčastněným děkujeme za zájem. Byli bychom velmi rádi za jakoukoli zpětnou reakci na tuto prezentaci na adresu koubap@ans.cz. **text OBK**

Objektiv



Dne 3. listopadu 2018 se v budově výcvikového centra CATC konala jako každým rokem akce Career Day, která je organizována společností CATC ve spolupráci s TVS SmartWings. Tato akce má za cíl rekrutovat nové kadety do MPL pilotního programu, kteří po úspěšném zakončení výcviku budou zaměstnáni u TVS SmartWings. MPL náborové akce se, mimo jiných profesionálů v oboru, zúčastnil za TVS SmartWings Capt. Jan Zemánek a za společnost CATC Capt. Vladimír Peroutka/Head of Training. Na akci přišli jen dopředu akreditovaní vážní zájemci připravení vstoupit do MPL programu. Po prezentaci MPL programu a prezentaci o TVS SmartWing proběhla otevřená diskuse se zástupci TVS SmartWing a společnosti CATC. Po této diskuzi byla možná závazná registrace do vstupního Screeningu, který probíhá v prosinci 2018. MPL výcvik zahajujeme v březnu 2019 a na nové kadety se velice těšíme. Atmosféra byla skvělá a závazně registrovaní budoucí piloti si zalétali na našich simulátorech jako FTD B737NG a ATR 42/72.

text Veronika Štichová, CATC, stichova@catc.cz, foto CATC

Zhodnocení letní sezóny aneb zájem o české nebe trvale roste

Zájem leteckých dopravců o využívání českého vzdušného prostoru v letní sezóně (květen–říjen) roku 2018 opět překonal hodnoty z let předchozích. K celkovému počtu pohybů v letošním roce navíc přispěl i provoz, který byl na základě iniciativy Evropské agentury pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) přesměrován do České republiky z přetíženého vzdušného prostoru nad jiho-východním Německem.

V letní sezóně bylo ve vzdušném prostoru České republiky zaznamenáno 534 083 pohybů, což představuje nejvyšší provozní výkon v dosavadní historii podniku a meziroční nárůst provozu o 9 % (498 309 pohybů v roce 2017). Pro zajímavost lze uvést, že v období šesti měsíců letní sezóny roku 2018 tak podnik odbavil stejné množství provozu, jaký byl v českém vzdušném prostoru za celý rok 2004. **Provoz byl tradičně nejsilnější v červenci, kdy oblastní středisko řízení letového provozu Praha poskytlo své služby 97 654 pohybům – v denním průměru tedy 3150 letům.** S ohledem na dosavadní trendy vývoje provozu lze předpokládat, že celkový objem letového provozu v českém vzdušném prostoru v roce 2018 bude atakovat hranici 900 000 pohybů.

S ohledem na kapacitní problémy celoevropského systému řízení letového provozu významně přispěl ŘLP ČR, s. p., na základě žádosti Evropské agentury pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) k udržení akceptovatelné míry zpoždění ve střední a západní Evropě. Prostřednictvím koordinovaných provozních opatření došlo od května 2018 k přesměrování části provozu z německého vzdušného prostoru (řídící středisko Karlsruhe) pod odpovědnost ŘLP ČR, s. p. I když toto opatření vedlo ke zvýšení průměrného zpoždění na jeden let v českém vzdušném prostoru (0,9 minuty na provedený let), byly v letní sezóně zajištěny kapacitní požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru České republiky.

Z hlediska ekonomického je klíčová skutečnost, že v meziročním srovnání dochází v českém vzdušném prostoru k dalšímu nárůstu tzv. přeletových jednotek o 7,5 %. Dochází tedy jak k nárůstu počtu proletěných kilometrů (využívání delších letových tras), tak ke zvyšování maximální vzletové hmotnosti letadel, která se na českém nebi objevují. Největším zákazníkem podniku je i nadále Lufthansa, následuje společnost Emirates a WizzAir. Společným jmenovatelem zájmu leteckých dopravců o český vzdušný prostor je tak bezpečnost, požadovaná kapacita a zákaznický nastavená cenová politika (ŘLP ČR, s. p., od roku 2009 nezvyšuje ceny za svoje služby).

Nárůst provozu v letní sezóně 2018 byl typický i pro Letiště Václava Havla Praha. Celkový počet pohybů (startů a přistání) činil 89 289 a bylo tak zaznamenáno zvýšení o 5 % oproti stejnému období roku 2017. I v případě letištního provozu se tato skutečnost velice příznivě promítla do ekonomického měřítka. S ohledem na maximální vzletovou hmotnost nasazovaných letounů a frekvenci letů z a do Prahy došlo k meziročnímu nárůstu fakturovaných přibližovacích jednotek o 9 %. Historický nejvyšší provoz na letišti Praha byl zaznamenán v roce 2008 – 179 011 startů a přistání.

TZ ŘLP ČR

Náborový tým ŘLP ČR, s. p., v akci na Profesia Days v listopadu 2018

Veletrh práce Profesia days je nejoblíbenější a nejnavštěvovanější kariérní veletrh v České republice. Je to opravdu tak? A jaký efekt to pro nás, jako vystavovatele, má v dnešní době, kdy nezaměstnanost v ČR klesá na historické minimum za posledních více než 22 let? Udělat si vlastní zkušenost bylo hlavním cílem naší premiérové účasti na otevřeném veletrhu práce. **Reprezentovat silnou značku ŘLP ČR, s. p., přijít do kontaktu s konkurencí, potkat se osobně se zájemci o práci, zjišťovat jaké je vnímání široké veřejnosti nás jako potenciálního zaměstnavatele v různých oborech. S tímto očekáváním jsme navštívili veletrh s početným náborovým týmem.**

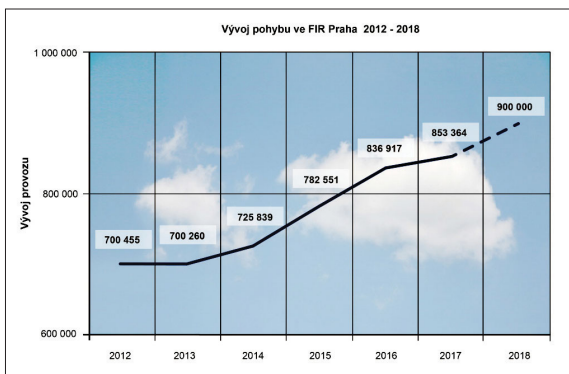
Podle průzkumu a z osobních rozhovorů jsme si potvrdili, že ŘLP je stále spojováno hlavně s pozicí řídicího letového provozu. Návštěvníky na první pohled často ani nenapadlo zajímat se o práci u nás na jinou pozici. Profesi řídicího letového provozu vnímá veřejnost jako stresové zaměstnání s obrovskou zodpovědností vyžadující speciální vzdělání. To jsou pro nás velmi důležitá sdělení, na která se ve svých náborových aktivitách potřebujeme čím dál více soustředit. Bořit mýty jak o práci řídicích, tak o stále malém povědomí ŘLP ČR, s. p., jako o zaměstnavateli vhodném i pro technické a jiné profese.

Jak veletrh vypadal v číslech? Více než 130 vystavovatelů, přes 8000 návštěvníků za dva dny, „genderové“ vyváženost, hlavní věkovou skupinou mezi 25–45 lety. Celkem seděsát přednášek a třicet spíkrů.

Přiblížit si živou atmosféru veletrhu a naší výstavní plochy můžete na YouTube kanálu pod profilem ŘLP ČR, s. p.

Závěrem moc děkujeme všem, kteří Sekci lidských zdrojů pomáhají v terénu s náborovými aktivitami osobně, mají zájem zlepšovat informovanost veřejnosti a mluvit o své práci na veřejnosti a skvěle tak reprezentovat a budovat silnou značku na trhu.

text a zajištění foto Hanka Coufalová, UFS/SLZ/RLZ



Celkový provoz v letní sezóně 2018	534 083 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden měsíc – červenec 2018	97 654 pohybů
Nejsilnější provoz za jeden den - 29. červen 2018	3 215 pohybů
Celkový počet cestujících v českém vzdušném prostoru v létě 2018 (při průměrné kapacitě 150 míst na jedno letadlo)	80 milionů

Inspiromat

„Nemyslím, že bych měl nějakou schopnost, kterou nemají ostatní. Snad jen jsem dostal víc příležitostí, víc publicity... a měl jsem dost štěstí, takže jsem přežil i situace, které jiní nezvládli. Není to o tom, jak blízko k zemi se dostaneš, ale jak dobře svoje letadlo řídíš. Když si připadáš tak bezstarostně, že začneš chtít být nejnižší létajícím letcem na světě, možná to nějakou dobu půjde. Ale mezi mými přáteli bylo dost lidí, kteří už s námi nejsou, protože svoje limity stlačili až příliš nízkou.“

Robert Anderson „Bob“ Hoover (1922–2016), stíhací pilot letectva USA, civilní zkušební pilot, letový instruktor a rekordman – jeden z největších pilotů a průkopníků letectví na světě

„Myslel jsem, že budu letadlo držet na zemi, dokud si ho trochu neosahám a neseznámím se s ním. Ale závan větru mě náhle dostal do vzduchu a první, co jsem si uvědomil, bylo, že letím.“

Arthur Pratt Warner (1870–1957), americký vynálezce, podnikatel a průkopník letectví; mezi jeho vynálezy patří elektrická brzda a tachometr. Byl prvním americkým soukromým občanem, který si koupil letoun.

„To, co letectví dalo 20. století, by nás mělo inspirovat, abychom vynalézali a objevovali i v tomto novém století.“
Dr. Bertrand Piccard (*1958), švýcarský psychiatr a vduchoplavec. Dne 23. června 2016 jako první člověk na světě přeletěl se solárně poháněným letounem Atlantik.

„Když nasedneš do letadla a vzleťneš, zjistíš, že v tom nádherném trojrozměrném světě můžeš letět jakýmkoli směrem, kterým se ti zachce. Žádný jiný pocit není tak úžasné vzrušující.“
Eugene Wesley „Gene“ Roddenberry (1921–1991), americký scenárista a producent, tvůrce světa Star Treku

„Je to, jako by nám narostla křídla, a my jsme se je, díky Prozřetelnosti, naučili ovládat.“

Louis Blériot (1872–1936), francouzský vynálezce a letecký konstruktér; uskutečnil první let přes kanál La Manche v letadle těžším než vzduch

„Hvězdy, to jsou vrcholy nádherných trojúhelníků. Kdoví, kolik jiného a odlišného v tu samou chvíli někde tam daleko uvažuje o tom samém.“

Henry David Thoreau (1817–1862), americký filosof, jeden z hlavních představitelů transcendentalismu

připravila nwt

S lítostí v srdci vám oznamujeme, že v létě letošního roku nás po těžké nemoci navždy opustily dlouholeté pracovnice TWR/APP Praha paní Ivana Raunigerová a paní Helena Vaňatová.

red

Letecké aeropolitické aktuality – listopad

China Southern opustí Sky team a vstoupí do aliance One World k lednu 2019. Po zářijové investici Delta Airlines (menšinový podíl za 400 milionů USD) do China Eastern, která je též členem Sky teamu se China Southern cití na vedlejší koleji. Situace využily American Airlines k nákupu menšinového 2,68% podílu China Southern za 200 milionů USD, což otevřelo cestu k přechodu China Southern na One World aliance.

Qatar Airways zvažuje opuštění aliance One World kvůli neshodám s American Airlines a australským Qantasem. Potvrdil však pokračování spolupráce s britsko-španělským seskupením IAG, které patří k nejvýznamnějším členům One World.

Icelandair Group převezme nízkonákladový WOW Air. Oba islandští dopravci však nadále budou provozovat pod svými značkami své dosavadní služby. Cílem konsolidace je zejména efektivnější využívání letadlového parku a finanční, obchodní a provozní synergie, která má zlepšit konkurenceschopnost vůči evropským a americkým megadopravcům.

Air Asia X, thajský dálkový nízkonákladový dopravce, uvažuje v roce 2019 zahájit provoz do Střední Evropy (Prahy) a Skandinávie. Nízkonákladový dálkový provoz se považuje za ekonomicky udržitelný zejména pro střední dálkové lety (trvání letu 6–8 hodin), což z Thajska střední a východní Evropa splňuje.

Montáž draku testovacího Boeingu 777X byla ukončena. K prvnímu vzletu má dojít v příštím roce. Prvním provozovatelem budou Emirates, na letadlo je již přibližně 340 objednávek. Očekávané parametry prototypu rozpětí jsou 72 metrů, délka 77 metrů, kapacita 400–425 cestujících, dolet 14 000 km.

United Airlines upraví (sníží) počty palubních průvodčích na dálkových linkách B-757, B-767, B-777 a B-787, a to počínaje 1. únorem 2019. Cílem je snížit náklady na nabídnutí osmk (bez nákladů na palivo) a přiblížit se k efektivitě Delta a American Airlines.

Nehoda indonéského Lion Air B-737 MAX 8 dne 29. října letošního roku si vyžádala 189 životů. Nehledě na vyšetřování příslušnou komisí uskutečňuje team ICAO, FAA a EASA mimořádný audit, který má pomoci zjistit a odstranit náchylnost rychloměrů k chybné indikaci, což může být jeden z faktorů, které měly na nehodu vliv.

Světový park dopravních letadel se podle prognóz v příštích dvaceti letech, tj. do roku 2037, zvýší asi o 83 % na přibližně 53 600 letadel (z 29 326 letadel evidovaných ICAO pro rok 2017), což je výzva především z hlediska kapacity pozemní a navigační infrastruktury. V období 2018–2037 se předpokládá meziroční růst přepravy cestujících v průměru o 4,8 % a nákladu o 3,8 %, se zohledněním na snížení tempa růstu oproti stávající konjunktuře a na cyklické poklesy ve dvacetiletém období před námi. V nadcházejících dvaceti letech se předpokládá dodání cca 46 460 nových letadel, z nichž 65 % bude úzkotrupých (jednouličkových).

Pokud jde o skladbu předvídané potřeby 46 400 nových letadel, předpokládá se, že bude 30 025 (65 %) jednouličkových, 8440 širokotrupých (18 %), 3925 regionálních tryskových (8 %), 3140 turbovrtulových (7 %) a 930 nákladních letadel (k nim podle potřeby přibude až cca 2000 nákladních letadel vzniklých přestavbou letadel pro cestující). Enormní cenové rozdíly mezi širokotrupými a úzkotrupými letadly povedou k uplatnění nových úzkotrupých letadel na kratších dálkových linkách, zvláště mezi sekundárními hubovými letišti (A320neo, B-737 MAX). Už dnes se začíná opakovat to, co naše letectví prožilo kdysi s Il-62.

Letecké emise v EU se v období od roku 1990 do roku 2016 zvýšily o 96 %, ale přesto se na všech emisích EU podílí jen asi 3,6 %. Technologické změny v pohonu letadel předpokládá ICAO formou nových ekologičtějších (udržitelných) druhů paliva, vývojem hybridních a elektrických pohonů kolem roku 2030.

Změna v cyklickém vývoji letecké dopravy po deseti letech? Poslední světová krize v letecké dopravě trvala relativně krátkou dobu. Byla zahájena v roce 2008 finančním krachem bankovního domu Lehman Brothers a dotkla se především USA. Celosvětově v roce 2009 snížila poptávku ve vyšších cestovních třídách, která se však rychle přesunula do segmentu nízkonákladových přeprav u všech typů dopravců. To bylo pro další vývoj klíčové. Oproti roku 2008 je dnes nabízeno v Evropě 50 % a v Severní Americe necelých 30 % sedadel za nízkonákladové tarify. Dlouhodobý dopad světové finanční krize se projevil zejména v ochotě bank poskytovat prostředky k financování rozvoje leteckých dopravců. Problémy trvaly zejména v období 2009–2012 a způsobila je především kombinace snížené poptávky, stoupající ceny paliva a chybný palivový hedging. V Evropě například padá Malév a Spanair. Nečekané snížení cen leteckého paliva od poloviny roku 2014 odročil další růst nákladů. Mezitím úspěšné dopravce začala řídit nová generace manažerů, které zkušenost z finanční krize vedla k odvážnější konsolidaci s jinými dopravci a přesouvání letadel v rámci globálních sítí do oblastí s přepravní poptávkou. Naučila je operativně rušit neefektivní linky a neefektivní hubová střediska, sledovat a měnit nabízenou kapacitu podle skutečného vývoje a ne jen podle sezónnosti, sledovat provozní náklady odděleně bez započtení paliva a se započtením paliva, racionálně vyměňovat malá letadla za větší a modernější, sjednávat flexibilnější objednávky nových letadel. Nedávny bankrot Air Berlin a Monarchu byl spíš otázkou špatného managementu než důsledkem krize poptávky a jejich klientelu i dopravní prostředky pohotově absorbovali ostatní hráči na trhu, šlo tedy vlastně o konsolidaci podnikání. Tím, že se manažeři stali efektivnější, mnozí věří, že letecká doprava za globálních okolností nemusí nezbytně kopírovat hospodářské cykly a po recesi (zpomalení) a stagnaci může směřovat místo ke krizi k příští konjunktuře.

Malaysian Airlines by se po tragických nehodách v roce 2014 mohla teprve v období 2019–2020 přiblížit rentabilitě provozu. Svůj park 96 letadel z roku 2014 zredukovala na 81 letadel, z nichž 33 širokotrupých je tvořeno výlučně Airbusy A330, A380, A350, které doplňuje 48 letadel B737–800.

New Istanbul Airport měl být otevřen 29. října 2018 k 95. výročí Turecké republiky. Stavební úpravy si na poslední chvíli vynutily otevření letiště až k 31. 12. 2018, kdy má dojít k přesunu provozu z istanbulského Atatürkova letiště (odhadem 15. nejvýznamnější letiště světa s 64 miliony cestujících ročně). Při třech drahách bude počáteční kapacita letiště cca 90 milionů cestujících ročně, s možností ji zvýšit v dohledné době až na 200 milionů, čímž by se stalo největším světovým letištem. Zřejmě nejde o přehnanou vizi. Turecko samotné má zhruba na 80 milionů obyvatel, z nichž polovina je do 30 let, přitom v současné době leteckou dopravu používá jen 10 % populace, což je obrovský vnitřní potenciál. Oproti konkurenčním transferovým letišťům v Abu Dhabi, Doha a Dubaji má Istanbul geografickou výhodu – většinu důležitých míst v Evropě a na Blízkém Východě lze obsluhovat úzkotrupými letadly, zatímco arabští dopravci již musí nasazovat širokotrupá dálková letadla. Údajně 75 % všech istanbulských letů provozují turečtí dopravci.

Záměr modernizovat letiště New York JFK potvrdil guvernér Státu New York Andrew Cuomo. Modernizace za 13 miliard USD bude zahrnovat zejména stavbu nových terminálů – jižního za 7 miliard dolarů, severního za 3 miliardy USD, přestavbu přístupové infrastruktury pro nově termínálů za 2 miliardy. Na airside se počítá s rozšířením počtu a velikosti některých stojánek a rozšířením pojezdových drah. Dosavadní systém několika terminálů vezme za své. Jižní terminál bude provozovat správa mezinárodního letiště Mnichov, severní terminál společnost Jet Blue. Financování přestavby, která se uskuteční v letech 2020–2023, je zajištěno z 90 % ze soukromých prostředků. Některé budovy stávajícího JFK mají za sebou přes 20 let provozu, terminál 2 dokonce přes 50 let. New Yorku se má dostat nového jednotného, propojeného letištního systému na úrovni 21. století, který zvýší kapacitu JFK nejméně o 15 milionů cestujících ročně.

Zpomalení poptávky po letecké dopravě se jako první obávají američtí dopravci – pro rok 2019 snižují kapacitní růst American Airlines na 2,2 %, Delta na 3 % a nízkonákladový Southwest dokonce jen na 4%.

text Vladimír Junek, externí dopisovatel, v.junek@seznam.cz

ŘLP ČR ukončilo



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Počátkem listopadu 2018 byly úspěšně ukončeny dva projekty, které ŘLP ČR přihlásilo do evropského programu SESAR Deployment v rámci tzv. Call 2015. Pro připomenutí, do tohoto programu lze přihlásit ty projekty, které pokrývají některou z definovaných funkcionalit podle ATM Masterplan. Přínosem programu pro ŘLP ČR pak je, že ve-

Úspěšné validace v projektech SESAR



Program SESAR neboli Single European Sky ATM Research představuje technologický a provozní pilíř iniciativy Evropské unie v rámci tzv. Jednotného evropského nebe (Single European Sky). Jeho účelem je odstranění fragmentovaného systému ATM, vytvoření a zavedení nových technologických a provozních řešení s cílem zajistit moderní systém ATM požadovaný pro 21. století.

V termínu 15.–26. října 2018 proběhly závěrečné validace ve

Blíží se konec roku, a tak nastává čas k ohlédnutí a možná i chvílka na zamyšlení se. Z rádií a televizí se na nás valí informace o všelijakých krizích a různých katastrofách. Všechny společnosti hodnotí své výsledky a ředitelé jsou pyšní a hrdí na čísla a výkony svých zaměstnanců, kteří jejich podniky posouvají stále výš a výš. Čím větší výkon a víc čísel, tím bychom měli být šťastnější. Mnozí opravdu jsou. Nejinak je tomu i u našeho státního podniku. Proto jsem velice rád a jsem šťastný, že naše společnost pomáhá i lidem, kteří pomoc v životě opravdu potřebují a že se nesoustředíme jen na výkony a na čísla. Jsem rád, že se podporují děti z Dětského domova v Krásné Lípě a organizují se sbírky ve spolupráci s Nadací Divoké husy. Že máme vlastní letní tábory a umožňujeme dětem

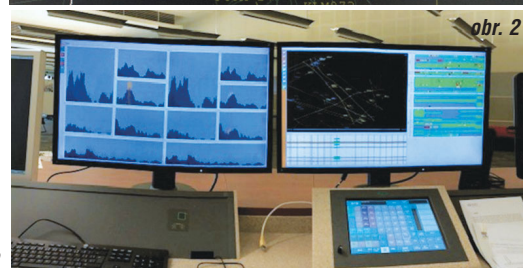
další dva projekty z programu SESAR Deployment

škeré náklady spojené s realizací jsou z 85 % hrazeny z prostředků Evropské unie. Oba projekty se týkají systému ESUP určeného pro zpracování dat, který zabezpečuje příjem, zpracování, dekodování a údržbu aktuální databáze letu, přidělování kódu SSR, zpracování údajů zpráv z CFMU, letových plánů VFR, automatizovanou výměnu dat s externími systémy a dalšími systémy pro zpracování dat třetích stran.

Prvním z úspěšně dokončených projektů je „Extended AMAN in the Czech Airspace“ zahrnující úpravu systému ESUP tak, aby umožňoval příjem a odesílání zpráv AMA (Arrival Management message) mezi FIR Praha a FIR Mnichov a následně i dalšími okolními FIR (obr. 1). Součástí projektu se stalo i vytvoření potřebných postupů a vyškolení personálu. Celkové náklady na projekt se vyšplhaly na 222 000 eur, z nichž právě 85 % (190 000 eur/ 5 milionů Kč) bylo uhrzeno z fondu EU. Projekt vedl Vladimír Čížek z Oddělení rozvoje systémů ATM-CNS.

Druhým projektem, který se nám podařilo úspěšně dovést do konce je „Traffic Complexity Tool“, který řešil úpravu systému ESUP tak, aby umožňoval zobrazit predikci vytížení sektorů, predikce provozu zvolených sektorů a simulace obou typů predikcí. Grafické výstupy na obrázku 2 zobrazují jak predikci vytížení sektorů prostřednictvím histogramu, tak i predikci provozu sektoru prostřednictvím trajektorií letů na mapovém podkladu. Součástí je i tabulkový výpis letů a zobrazení provozu v sousedních FIR. Celkové náklady na projekt byly vyčísleny na 1,45 milionu eur, z nichž 85 % (1,24 milionu eur/29 milionů Kč) bylo uhrzeno z fondu EU. Tento projekt vedl Pavel Mrňa z Oddělení ASM.

*text a zajištění foto Lukáš Vokoun,
Petr Hloušek, DPLR/SRPI/KDP*



dvou projektech vývojové fáze programu SESAR 2020, kterých se ŘLP ČR aktivně účastnilo. Jednalo se o projekty „Integrated Surface Management“ a „Enhanced Safety Nets“. Hlavním cílem obou projektů je další rozvoj funkcí systému A-SMGCS (Advanced Surface Movement, Guidance and Control System). Proto také validace probíhaly současně. Druhý zmíněný projekt se dále věnuje rozvoji bezpečnostních funkcí A-SMGCS, které se skrývají pod libozvučně znějícími zkratkami CMAC (Conformance Monitoring Alerts for Controllers) a CATC (Conflict ATC Clearances). V našem případě se jednalo o automaticky generované výstrahy, které zabraňují možnému konfliktu dvou letadel pojíždějících po stejné pojezdové dráze, mezi pojíždějícím a vytlačovaným letadlem, mezi dvěma vytlačovanými letadly, mezi dvěma po sobě přistávajícími letadly, mezi přistávajícím letadlem a letadlem křížujícím ranvej a v neposlední řadě i mezi dvěma letadly startujícími ze dvou ranvejí, které odlétají po protínajících se odletových tratičích.

Na projektech pracuje ŘLP ČR společně s partnerskými organizacemi EUROCONTROL, Indra, DSN, DFS a dalšími. Validace úspěšně proběhly v prostorách EUROCONTROL Experimental Centre (EEC) v Brétigny-sur-Orge ve Francii. Konkrétně pak na simulační platformě TWR EEC 3D s rozhraním EU ITWP a na platformě INDRA CWP. Naši řidiči letového provozu si tak mohli vyzkoušet vlastní letištní řízení na dvou různých rozhraních. EU ITWP využívá k zadávání instrukcí pop-up menu v labelu příslušného letu zatímco rozhraní INDRA CWP se přibližuje připravovanému systému InNOVA A-SMGCS, který bude implementován na Letišti Václava Havla Praha. Samotných validací se aktivně zúčastnili tři řidiči ŘLP ČR Alexandr Duda, Jan Fait a Lubomír Kozár. Po technické a odborné stránce projekty vedli hlavní technický řešitel Jan Kubíček z Oddělení rozvoje systémů ATM-CNS a Matěj Nesvadba z Oddělení projektového managementu. Všem kolegům patří naše velké poděkování.



Při dvoutýdenních validacích bylo nasbíráno ohromné množství dat, od technických přes výkonostní až po subjektivní hodnocení řídicích pomocí dotazníku. V současné době probíhá jejich vyhodnocování, kterého se účastní i náš přímý partner v projektu, společnost Integra Consult A/S. Po vyhodnocení celého projektu bude ŘLP ČR bilancovat jeho přínos, přičemž vyplynou závěry o možnostech případného zavedení některých funkcí do našeho A-SMGCS. Ale ani ty funkce, které se zatím zavádět nebudou, nebyly rozhodně testovány zbytečně. Typickým příkladem jsou právě Routing a Guidance. Pražské letiště je zatím poměrně kompaktní a pojezdový systém relativně jednoduchý. V době paralelní dráhy a dalších pojezdových drah se však tyto nové funkce budou hodit. Zároveň nám účast na obdobných projektech SESAR umožňuje držet krok s moderními technologiemi, a tak trochu i určovat směr jejich dalšího vývoje na evropské úrovni.

text a zajištění foto Lukáš Vokoun, Petr Hloušek, DPLR/SRPI/KDP

strávit normální dětství a zkrátka, že se umíme i zastavit a vnímat i potřeby lidí kolem nás. Nově se ŘLP rozhodlo podpořit darováním autem i projekt Kola pro Afriku. Tento projekt umožňuje dětem v Africe dojet do školy, kde se naučí číst a psát – to co nám v našich končinách přijde naprosto normální, se v určitých končinách bez naší pomoci zrealizovat prostě nedá. Systémem darování starých kol přes různá sběrná místa, odkud pak putují přes žalář, kde je vězni opravují a dávají do provozuschopného stavu, se pak opravená v kontejneru dopraví do Afriky a umožní dětem dosáhnout základního vzdělání. Jsem velmi hrdý na některé kolegy a jednu vojenskou kolegyni, kteří kola věnovali. V Africe také školíme místní policisty, aby dohlíželi, zda děti opravdu jezdí na kolech a pokud zjistí, že ne, tak jim je jednoduše zabaví. Školíme i cyklomechaniky, kolikrát se jedná o jejich první zaměstnání a první výplatu v životě, učíme je tím i hospodařit. Máme i podporu v Senátu ČR, ve Valdštejnském paláci se nám podařilo zrealizovat výstavu fotek zachycující pravou nefalšovanou africkou atmosféru. Jenže všechny tyto aktivity je zapotřebí monitorovat a kontrolovat přímo na místě. Na to člověk musí být mobilní, a to je v gambijských podmínkách velmi náročné. Máme v Africe jednu motorku, s níž na místě kolega a kamarád řeší kontroly chudých venkovských oblastí. Když se nám motorka porouchala, museli jsme dopravu řetězu do Dakaru vyřešit přes různé známé, odtud putoval dál do Gambie přes místní kontakty, abychom ho pak mohli do motorky namontovat. V rámci celkové koncepce slovo dalo slovo a ŘLP nám věnovalo vůz léta sloužící na Buchtových kopcích. V našich končinách vykonal mnoho práce, ale v českých podmínkách je již veteránem a vím, že v Africe bude sloužit ještě spoustu dalších let. Tímto bych chtěl našemu podniku poděkovat, popřát do nového roku mnoho štěstí zdraví, hezká čísla, a aby i nadále podporoval bohubilé projekty neb nejen číslu je člověk živ.

text a zajištění foto Robert Bakalář, UVO/SAV/OPP



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ XIX. ročník, č. 200 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p., Navigační 787, 252 61 Jeneč ■ Tisk: Aprinto Group, s. r. o. ■ Korektura Mgr. Bohumila Ehlenová Janhubová ■ Redakční rada: Ing. Luboš Hlinovský, JUDr. Richard Klíma, Ing. Petr Knobloch, Michael Sedláček, Ing. Hana Vejborová, Nicole Wowsná Řhlinová (šéfredaktorka) ■ Telefonní kontakt na redakci: 220 373 261, fax: 220 373 273, e-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla 12. 12. 2018 ■ Číslo vyšlo 14. 12. 2018 ■ Redakce si vyhrazuje právo na odložení, krácení či jiné formy redakční úpravy příspěvků. Veškeré otištěné materiály ve zpravodaji jsou uveřejněny se souhlasem jejich autorů.



Řízení letového provozu se letos zapojilo do projektu Ježíškova vnučata

Projekt Ježíškova vnučata vznikl na podzim roku 2016, kdy si novinářka Olga Štrejbarová při jednom ze svých natáčení uvědomila, že **často až třetinu obyvatel domovů pro seniory tvoří ti, kteří už nikoho nemají. Vánoční dárek nedostali mnohdy roky a období svátků pro ně bylo spíše časem prázdnoty než radosti.** Rozhodla se to proto změnit, a tak Ježíškova vnučata v prvním roce dokázala splnit babičkám a dědečkům během dvou měsíců na 600 vánočních přání. V roce 2017 se k organizaci Ježíškových vnučat připojil i Český rozhlas, díky čemuž mělo přes 14 000 seniorů poprvé po letech hezké Vánoce. A jak se daří letos? Prodejní portál Slevomat, který se zapojil v tomto roce, hlásí na konci listopadu prodej voucherů na konkrétní, většinou nákladnější dárky pro seniory částku 3 miliony korun a již nyní má projekt na 10 000 splněných přání! U nás v ŘLP jsme proto rádi, že můžeme být součástí tohoto krásného charitativního počínu.

Kromě jiných se zapojili do plnění přání také moderátoři a reportéři Radiožurnálu, ti si na webu projektu sami vybrali, komu chtějí udělat radost. **Lucie Výborná zvolila přání pana Josefa z Třeštic – ten se totiž vždy chtěl podívat do střediska Řízení letového provozu na letištní věž. V pondělí 26. listopadu jsme ho tak přivítali i se štábem na naši „domácí půdě“.**

Pan Josef, kterému je 81 let, je podle vedoucí přeštického stacionáře Michaely Cimické příkladem osudu, který ještě loni v létě vypadal jako definitivně završený: „Byl na tom opravdu hodně špatně psychicky, celé dny jen prospal“. Svůj osobní příběh okomentoval pan Josef ještě před prohlídkou v ŘLP: „Já jsem měl zaplacený zájezd na Island, tejdén předtím se se mnou něco stalo. Nevím, nikdo neví co, prostě jsem se probudil v nemocnici.“ „No a pak se stal zázrak. Pán začal být den ode dne lepší, až jsme se dostali do této finální podoby,“ popisuje v reportáži Radiožurnálu ošetřovatelka pana Josefa. Jeho návštěva byla pro nás všechny moc příjemná a najednou si říkáte, že to má veliký smysl, když osobně vidíte upřímné emoce a slyšíte bezprostřední reakce: „Já jsem si nikdy nepředstavoval, nikdy, že něco takového uvidím. Myslel jsem, že se kouknu maximálně někde z okýnka. Ať si říká, kdo chce, co chce, ale já už po dnešku můžu říct, já jsem tam opravdu byl, já to viděl, já tam na té židličce seděl, na uších sluchátka a všechno to slyšel.“



S Ježíškovými vnučaty je spojen nejen náš podnik jako celek, ale i jedna z našich řídících se osobně tohoto projektu zúčastnila letos podruhé. Loni splnila hned dvě přání – zprostředkovala setkání canisterapeutky v seniorském domě v Lamperticích a pořídila babičce z Hořovic ergonomický podsedák. Letos zase splnila sen jedné babičce z Prahy, která si přála

být opět „šmrncovní“. Vzala ji proto ke kadeřnici a pořídila jí nový účes, díky kterému paní omládlá nejméně o dvacet let. Věříme, že takových, kteří plní přání ostatním, je v ŘLP více, protože mít se dobře a dopřát to i ostatním, je moc krásné poslání.

text a zajištění foto Hanka Coufalová, UFS/SLZ/RLZ



Historický úspěch basketbalového týmu Řízení letového provozu v Sofii

Rok se s rokem sešel, a tak jsme již potřetí zaměřili na basketbalový turnaj CBC Touch and Go. Jubilejní 10. ročník hostila bulharská Sofie a hned na začátek se sluší říci, že organizačně se vše povedlo na výbornou. Stejně jako se každý rok rozrůstá počet týmů v turnaji, roste i počet členů našeho týmu a s tím i naše ambice. Po desátém a osmém místě v předchozích dvou letech jsme si dali za cíl naše umístění opět o něco vylepšit. Deset hráčů (z toho jeden nový Hightower z řad ŘLP žáků, jedna motorová myš od pseudopilotů a již osvědčené posily z řad techniků) plus nezbytný Gin&Tonic kustod dávali tušit, že máme slušně našlápnuto.

Již tradičně se první večer během kapitánského dýchánku rozlosovávají skupiny. Vzhledem k výsledku by člověk řekl, že nám do základní skupiny los přidělil nasazený tým ze Srbska, naše rivaly Němce a nováčky z Holandska díky tzv. karlovarské losovačce. Obě losující kapitánky (týmu Praha i německých The Airballs) však svorně prohlašují, že vše proběhlo v naprostém pořádku. **Tušili jsme, že o postup ze skupiny z druhého místa do Top 8 budeme bojovat s Němci, což se po prohře se Srby a výhře nad Holanďany naplnilo. Matematika byla jasná – kdo vyhraje soubor ČR vs. Německo, postoupí do čtvrtfinále. Právě s Němci jsme před rokem o bod prohráli, takže jsme měli dvojnásobnou motivaci. Po lehké nervózním začátku, kdy to vypadalo, že je na obou koších poklička, jsme se ještě před půlkou zápasu odpoutali a vyhráli rozdílem třídy 27:6.** Po bujarých oslavách a s pocitem, že horší než minulý rok neskončíme, jsme **druhý hrací den nastoupili ve čtvrtfinále proti domácím Bulharům.** I těm jsme měli co vracet, protože nás vloni ve stejné fázi turnaje porazili o 20 bodů. Brzy se však ukázalo, že letos hrají proti úplně jinému týmu (názorné taktické porady se skleničkami G&T a golfovými míčky přinesly své ovoce). Od začátku to byla obrovská bitva pod oběma koši. Na naší straně dominovala perfektní týmová obrana, která postupem času více a více znervózňovala domácí. **Ve vyrovnaném a vyhecovaném zápase, kdy jsme ještě 22 sekund před koncem prohrávali o jediný bod, nám domácí nespornými fauly a technickou chybou za diskuzi s rozhodčími darovali 5 trestných hodů a my jsme zápas otočili.** Z radosti nad tímto úspěchem vznikl nový týmový pokřik, který nás zavedl do centra Sofie, a minimálně polovina týmu zapomněla, že nás druhý den čeká bitva o medaile. Opilí nejen pocitem vítězství jsme se po cestě zpět na hotel nechali až příliš jednoduše okrást bulharskými taxikáři, nicméně to nám ani moc nevadilo, protože i tak byly jízdy po městě až smyšleně levné – mají se v Bulharsku ještě co učit od svých pražských kolegů. Pojem „Sekošův taxík“ se však stal legendárním.

Poslední hrací den jsme odehráli semifinále s Bosnou a zápas o třetí místo se Srbskem. Oba dva zápasy jsme prohráli a sportovně musíme uznat, že všechny týmy, které se umístily nad námi, byly lepší a čtvrté místo bylo pro letošek maximálním možným výsledkem. Chtěl bych zde poděkovat všem, kteří se za náš podnik turnaje zúčastnili. Každý měl v týmu svoji nezastupitelnou roli.

Na závěr jenom dodám, že neusínáme na vavřínech a ihned začneme trénovat na další ročník, který bude příští rok hostit slovinská Lublaň. Těšíme se a doufáme, že příště pojedeme v ještě větším počtu.

Případní zájemci o tréninky či účast na turnaji můžou kontaktovat Lukáše Ficnera (ficner@ans.cz) či Věrku Matějovou (matejova@ans.cz).

text Lukáš Ficner, UPRO/DATM/SONS/ACC/IFR, foto Anna Nedkova

