

Inaugurace IATCC Jeneč

Pondělí 14. května 2007 se stalo dnem slavnostní inaugurace nového střediska řízení letového provozu a současně i oficiální příležitostí pro rekapitulaci celého projektu.

Těto důležité společenské události v životě podniku se zúčastnili významní představitelé českého politického života, zejména předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky Miloš Václav Vít, první náměstek ministra dopravy České republiky Rudolf Vyčichla, zástupci ÚCL a mnozí další. Mezi slavnostními hosty z ciziny byl i generální ředitel Organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL Victor Aguado, ředitelka evropské kanceláře Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb CANSO Marie Desseaux, vrcholní představitelé zahraničních poskytovatelů letových provozních služeb

a zástupci dodavatelského ATM průmyslu.

Společným jmenovatelem projevů, které v rámci slavnostní inaugurace zazněly, byla skutečnost, že nové středisko vytváří kvalitní prostředí a moderní infrastrukturu pro poskytování letových provozních služeb v českém vzdušném prostoru a podmínky pro jejich další nezbytný rozvoj v rámci Evropy. Jak uvedl generální ředitel ing. Petr Materna, „nové středisko představuje nejenom efektivní zajištění potřebných kapacit na špičkové úrovni v horizontu výrazně přesahujícím rok 2020, ale současně také vhodné prostředí pro naplnění cílů v oblasti evropské integrace

ATM“. Předseda Poslanecké sněmovny PČR Miloš Václav Vít ocenil především profesionalitu projektového týmu, který „prokázal realizaci tohoto náročného projektu nejvyšší úroveň profesionality a navázal na slavnou tradici českého letectví“. Předseda sněmovny současně ocenil fakt, že dílo bylo realizováno v souladu s časovým harmonogramem a stanoveným rozpočtem.

Průběh celé inaugurace byl obohaten i kulturním vystoupením houslové virtuosky Gabriely Demeterové a Bohemian Saxofon Quartet za kvalitního moderátorského doprovodu Marka Ebena. Slavnostní hosté měli samozřejmě mož-

nost navštívit provozní část nového střediska, kde se z návštěvnícké galerie seznámili se základními principy poskytování letových provozních služeb v sále ATS. Prohlídková trasa dále zahrnovala sál CST, včetně výkladu o použitých technologiích a problematice jejich instalace v době realizace projektu IATCC.

Přestřižením pásky a slavnostním připitkem byl následně učiněn **poslední symbolický krok při realizaci projektu** nového střediska řízení letového provozu IATCC Praha. Projekt se tímto okamžikem zařadil svou kvalitou mezi nejúspěšnější akce svého druhu v celé Evropě.

RICHARD KLÍMA, VOK



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

PETR MATERNA

MARIE DESSEAUX

VÍCTOR AGUADO

RUDOLF VYČICHLA

MILOSLAV VÍTEK

14. 5. 2007

Zajímalo nás ...

V souvislosti se zahájením provozu nového střediska IATCC v Jenči položila redakce Stripu otázku ing. Viktoru Urbanovi z firmy ICC Ltd., o. s., která je jednou z těch, se kterými Řízení letového provozu ČR, s. p., dlouhodobě spolupracuje.

Jakým způsobem se vaše firma podílela na přechodu řízení letového provozu z technického bloku na letišti do IATCC a co pro náš podnik připravujete?



Vrcholem činnosti společnosti Ifield Computer Consultancy Limited (ICC) v roce 2007 byla účast na přechodu

nového střediska Řízení letového provozu v Jenči do živého provozu.

Systémy ICC ATRAK byly úspěšně přestěhovány do nového střediska. Dodali jsme klíčové servery s režimem vysoké dostupnosti a pracovní stanice s displeji s velkým rozlišením pro řídicí letového provozu. Naše aktivity zahrnovaly všechny aspekty – infrastrukturu, servery, pracovní stanice, speciální monitory, zálohovací systémy, správu a aktualizaci operačních systémů i aplikačního software, jeho vývoj, testování a nasazení.

V souladu s požadavky nového střediska jsou všechna pracoviště ATC vybavena technologií ICC ATRAK-Deskender®, která díky připojení optickým vláknem

umožňuje umístit periferie pracovní stanice v ATS sále, zatímco pracovní stanice je umístěna v samostatném počítačovém sále. Tím je zajištěna jak menší hlučnost, tak i nároky na prostor a klimatizaci v sále ATS, a zároveň se tím zvyšuje míra zabezpečení i snadnost údržby.

Softwarový komplet ATRAK nainstalovaný na těchto stanicích obsahuje nejnovější verze aplikací pro zobrazení radarových dat ATRAK IDP, záložní systém ATRAK Bypass a informační systém ATRAK IMS.

Záložní systém ATRAK-Lite na platformě Linux je dostupný stiskem jediného tlačítka na konzoli a zajišťuje tak další redundanci. Také byla nově vyvinuta aplikace lokální technické supervize ATRAK-Mon. V IATCC bylo poprvé nasazeno řešení ATRAK-Xrecord/replay. Tento systém nepřetržitě nahrává data z obrazovek ATC pracovišť a umožňuje jejich dlouhodobou archivaci a pozdější

přehrání a analýzu na určeném pracovišti.

ICC při vývoji a nasazování nových i existujících technologií v IATCC úzce spolupracovalo s ATC experty a projektovými manažery ŘLP ČR, s. p. Tím byl zajištěn hladký přechod do živého provozu 17. února 2007.

V současné době pracujeme na nové

verzi ATRAK-Flow (modul pro zpracování slotových zpráv a letových plánů v systému ASTA2) pro briefing (pracoviště ARO), chystají se také nové verze a moduly systémů ATRAK IMS, ATRAK IDP PC a ATRAK IDP Bypass s podporou pro nové radary Praha a Bukop.

Více informací najdete na webově adrese: www.icc-atcsolutions.com.

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V červnu 2007 oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u podniku následujících deset zaměstnanců:

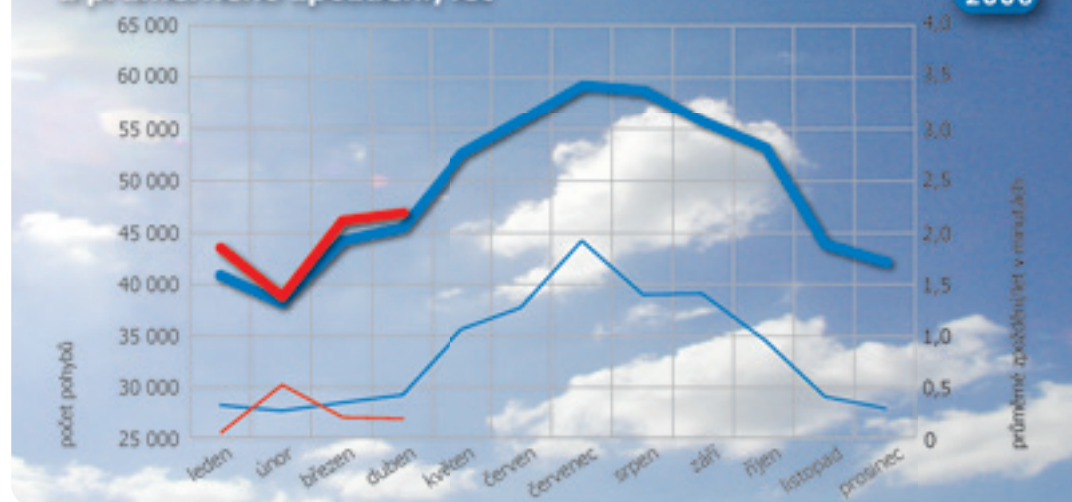
Ivana Drahokoupilová, OAS, oddělení APP/TWR **30 let**
Jaroslav Hrdina, supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **30 let**
Pavel Sláma, sřlp II, oddělení IFR **15 let**
Miroslav Koflák, sřlp II, oddělení APP/TWR Praha **15 let**

Pavla Kofláková, KTP II, oddělení ARO Praha **15 let**
Otto Černovický, vřlp I, oddělení LPS Brno **15 let**
Rostislav Máca, vřlp I, oddělení LPS Ostrava **15 let**
Libuše Růžicková, uklízečka, oddělení technicko provozní služby **15 let**
Milena Kuthanová, sekretářka, ekonomicko správní referát ATMS **15 let**
Zora Kottová, ekonom OÚ, ekonomicko správní referát ATMS **15 let**

Aktuálně

Na letišti v Karlových Varech začala **třetí etapa modernizace**. V její první části investuje kraj do rekonstrukce stávající odbavovací budovy, aby následně splňovala pravidla schengenských úmluv. Na tuto etapu pak naváže výstavba nové odbavovací haly. (red)

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

DUBEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
13 626	14 012
nejvyšší počet/den (28. 4.) (5. 4.)	
572	577
nejvyšší počet/hod. (24. 4.) (5. 4.)	
49	50

Počet pohybů ve FIR Praha

DUBEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
45 602	46 886
nejvyšší počet/den (28. 4.) (26., 27. 4.)	
1 803	1 764
nejvyšší počet/hod. (28. 4.) (29. 4.)	
133	134

Statistika provozu

duben 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2006	2007	06/07 v %	2006	2007
duben	45 602	46 866	+ 0,3	0,40	0,18

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2006	2007	v %
duben	785 399	818 274	+ 4,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
duben	10 446	11 257	+ 7,8	2 132	2 748	+ 28,9	1 608	1 580	− 1,7	57	1 024	+ 1696,5

Nemám žádný cíl. Chci dojít co nejdále.

Dr. Jiří Grygar, významný český astronom, je autorem více než stovky odborných prací i celé řady populárně naučných knih a vzdělávacích pořadů. Publikuje také v novinách či na internetu a často vystupuje v rozhlasu a televizi. Jméno Grygar nese též planetka čís. 3336, objevená 26. října 1971. Využili jsme jeho návštěvy ve středisku IATCC k malému rozhovoru.

Astronomie má v Čechách dlouhou tradici ...

Pěstování astronomie v českých zemích souvisí se vznikem Univerzity Karlovy v polovině 14. století a dále s rudo-finskou dobou, kdy v Praze působili Tycho Brahe a Johannes Kepler. Další rozkvet astronomie podnítili jezuité, když počátkem 18. století založili Klementinum, a koncem 19. století mladí podnikatelé Josef a Jan Fričovi založili observatoř v Ondřejově. V průběhu 20. století se u nás začaly zakládat lidové hvězdárny po celé zemi a vznikla astronomická centra při univerzitách také v Brně, Olomouci a Opavě. Naším nejvýznamnějším astronomickým pracovištěm je dnes Astronomický ústav AV ČR v Ondřejově a Praze.

Na co se vy v tomto oboru specializujete?

Jako student jsem se začal zabývat výzkumem meteorů a komet a po skončení aspirantury zejména těsnými dvojhvězdami a novami. Později pak dálkovým průzkumem Země a nyní se věnuji výzkumu kosmického záření rekordních energií.

Kdy a proč jste se rozhodl věnovat astronomii a jaká byla vaše profesní dráha?

To rozhodnutí přišlo poměrně brzo, když mi bylo 9 let. Líbilo se mi, že astronomové dovedou zkoumat nebeská tělesa na dálku, a přesto o nich dokážou zjistit tolik zajímavých poznatků. Po studiu fyziky na přírodovědecké fakultě MU v Brně a astronomie na matematicko-fyzikální fakultě Univerzity Karlovy v Praze jsem absolvoval vědeckou aspiranturu v astrofyzice v Astronomickém ústavu ČSAV a od roku 1980 jsem přešel do Fyzikálního ústavu Akademie v Řeži, kde jsem se



věnoval fyzice nízkých teplot. Od roku 1991 pracuji v Centru částicové fyziky Fyzikálního ústavu AV ČR v Praze.

Podívejme se nazpět, jak to nejdříve jde. Nejprve byl velký třesk?

Podle toho, co dosud zjistili jak částicová fyzika, tak astronomové, vznikl vesmír opravdu velkým třeskem, tj. z nesmírně husté a žhavé látky, která se od té chvíle zřetelně chladne, protože se vesmír rozpíná.

Vesmír je prý nekonečný. Neumím si to představit. Chybí mi představivost, patřičné vzdělání, inteligence ...?

Především nevíme, zda je vesmír prostоровě konečný nebo nekonečný. Ovšem lidská představivost má své meze dané běžnou každodenní zkušeností, a proto nám dělá takové problémy si představit něco tak vzdálené běžné lidské zkušenosti.

Jaký je vlastně postup vaší práce? Z pozorování odvodíte teorii, nebo naopak teorii můžete potvrdit zkoumáním?

Obyčejně je to tak, že na začátku je nějaké pozorování, z něhož vyplyne určitá domněnka, která se musí potvrdit či vyvrátit dalším pozorováním, a tak to jde pořád dokola.

Jak moc je reálné, že ve vesmíru existují ještě nějaké „lidé“?

To nikdo neví. Na první pohled se zdá vesmír tak rozlehlý a rozmanitý, že by člověk čekal, že tu a tam se musejí vyskytovat rozliční mimozemšťané. Na druhé straně je poměrně překvapující, že nás velmi inteligentní mimozemšťané ani nepřepadli ani nenavštívili a dokonce nám dosud neposlali žádný zřetelný signál o své existenci.

Využijte příležitosti, že si s vámi mohu popovídat, také k položení otázky, co říkáte rozporu mezi teorií evoluce a vědeckého kreacionismu.

Myslím, že jde o rozpor zcela zásadní. Teorie biologické evoluce je zpracovaná vědeckou koncepcí vycházející z poznatků paleontologie i molekulární biologie, kdežto vědecký kreacionismus paradoxně vůbec nepoužívá vědeckou metodu, ale je spíše ideologií, což je pro vědecké bádání v podstatě bezcenné.

Jak se vám líbí nové středisko IATCC?

Jsem příjemně překvapen jeho moderní koncepcí a technickým vybavením, a navíc také architektonickou krásou této v podstatě přísně účelové stavby.

Jaký je váš vztah k létání?

Poprvé jsem letěl dvousedadlovým jednomotorovým hornoplošníkem Piper, když mi bylo 10 roků, a ten intimní kontakt s krásou létání na mne tehdy udělal hluboký dojem. Vzápětí jsem se dozvěděl

z jedné populární knížky o aerodynamice obtékání křídla a o létání na větronicích v termice, a to mne jako zájemce o fyziku nadchlo snad ještě víc. Líbí se mi, že při konstrukci letadel pomáhá moderní numerická matematika, jsem nadšený tím, jak se při řízení letadel prosadila avionika, a naprosto mne okouzlo nadzvukové dopravní letadlo Concorde, které jsem dokonce v jedné televizní anketě označil za jeden z moderních sedmi divů světa.

Poslední otázka: Dá se vám zavolat na mobil?

Nedá. Vadilo by mi to neustále vyrušování z práce. V současné době, kdy je k dispozici nevtíravá elektronická pošta, tak se dá naprostá většina záležitostí efektivněji vyřídit asynchronně a tvrdím, že i rychleji než při povídání v telefonu.

Děkuji vám za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Dotazník

Jiří Grygar

Narodil jsem se v r. 1936 na nádraží pohraniční stanice Heinersdorf v tehdejší Velkoněmecké říši, kde byl můj otec přednostou čs. celního úřadu, takže na tom nádraží měl služební byt. Vesnice však měla i české jméno – Pruský Jindřichov, což mám zapsané v křestním listě. Brzy po mém narození se vztahy mezi ČSR a Německem prudce zhoršily, takže naši rodinu Němci z té vesnice vyhnali. Po skončení II. světové války se na tom místě posouvaly hranice – celé Polsko bylo obrazně posunuto k západu, takže Němci byli odtamtud také vyhnáni a na jejich místo přišli Poláci z východního Polska, které připadlo SSSR. Takže v současných osobních dokumentech mám zapsáno jako rodiště Dziewietlice. Kromě své práce se zajímám o klasickou hudbu a sport, především cyklistiku. Řídím se heslem Tomáše Bati seniora: „Nemám žádný cíl. Chci dojít co nejdále.“

Objektiv



V minulém čísle Stripu jsme v rubrice Co se děje u ruzyňského letiště přinesli informace o stavebním dění v bezprostředním okolí našeho nového střediska IATCC v Jenči. Otiskujeme další dva dokumentární snímky. Horní je z 15. května 2007, kdy skryvkou ornice začala výstavba „R6 Logistik Park“. Spodní snímek ukazuje, jak se v blízké budoucnosti naše okolí změní. V první fázi bude postavena hala C (na obrázku má na střeše logo projektu R6). Celkově pak tento projekt nabídne v několika fázích až 170 000 m² skladových ploch na pozemku o rozloze 42 hektarů.

(mis), vizualizace: **Skanska R6 Logistik Park, a. s.**



Svět letecké dopravy – v rámci oslav oficiálního termínu otevření IATCC byla také vydána první profesionální publikace v českém jazyce věnující se principům letecké dopravy i strategii leteckých dopravců, podniků řízení letového provozu a letišť. Publikace zahrnuje také základní informace k práci podniků řízení letového provozu i problematice evropského nebe. Vzhledem k těsné spolupráci autorského týmu s ŘLP ČR, s. p., obsahuje publikace také řadu odkazů na náš podnik. Zcela unikátní je část o informačních technologiích v letecké dopravě, která jako první vůbec podává základní přehled o využití IT systémů ve všech součástech leteckého přepravního procesu. (red)



Výroční zpráva ŘLP ČR za rok 2006

Tradičně na konci května vydal ŘLP ČR, s. p., výroční zprávu za rok 2006. Z hlediska výtvarného je výroční zpráva koncipována jako „60 stran o roce 06“ a je tematicky zaměřena na IATCC Praha. Celá publikace obsahuje i CD s filmovými záběry výstavby nového střediska a fotogalerii. Výroční zpráva je v české i anglické verzi ke stažení na www.rlp.cz v části tiskové centrum. (rkl)

Hydromasážní bazén Whirlpool

V IATCC slouží jako relaxačně rehabilitační zařízení k individuální relaxaci zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., dva bazény Whirlpool bez stálé obsluhy. Abyste mohli toto zařízení navštívit, je třeba se nejprve zaregistrovat do provozní knihy whirlpoolu v recepci IATCC. To můžete učinit buď osobně, nebo telefonicky na lince 3857. **Pár technických údajů:** Whirlpool 575 je vybaven perličkovým systémem (8 trysek) s aromaterapií a 40 hydromasážními tryskami. Ovládán je plně elektronicky. Jsou zde programovatelné filtrační cykly, rozdělovač intenzity proudu do hydromasáže a ozonátor pro částečnou dezinfekci vody.

Kapacita: 5 až 6 dospělých osob

Objem vody: 1360 litrů

Teplota vody: 27 °C až 38 °C

Doba pobytu: max. 20 minut

Výběr informací z provozního a návštěvního řádu:

Všichni zaměstnanci jsou povinni se

seznámit s návštěvním řádem a dodržovat jeho ustanovení.

Provozní doba je od pondělí do pátku od 7:00 do 20:00 hod. Mezi 14:00 až 20:00 hod. mohou navštívit každý bazén maximálně 4 zaměstnanci.

Pro cizí osoby je vstup zakázán.

Zaměstnanci jsou povinni mít své vlastní hygienické potřeby tzn. ručník a mýdlo.

Vstup do bazénu je povolen zaměstnancům pouze v plavkách.

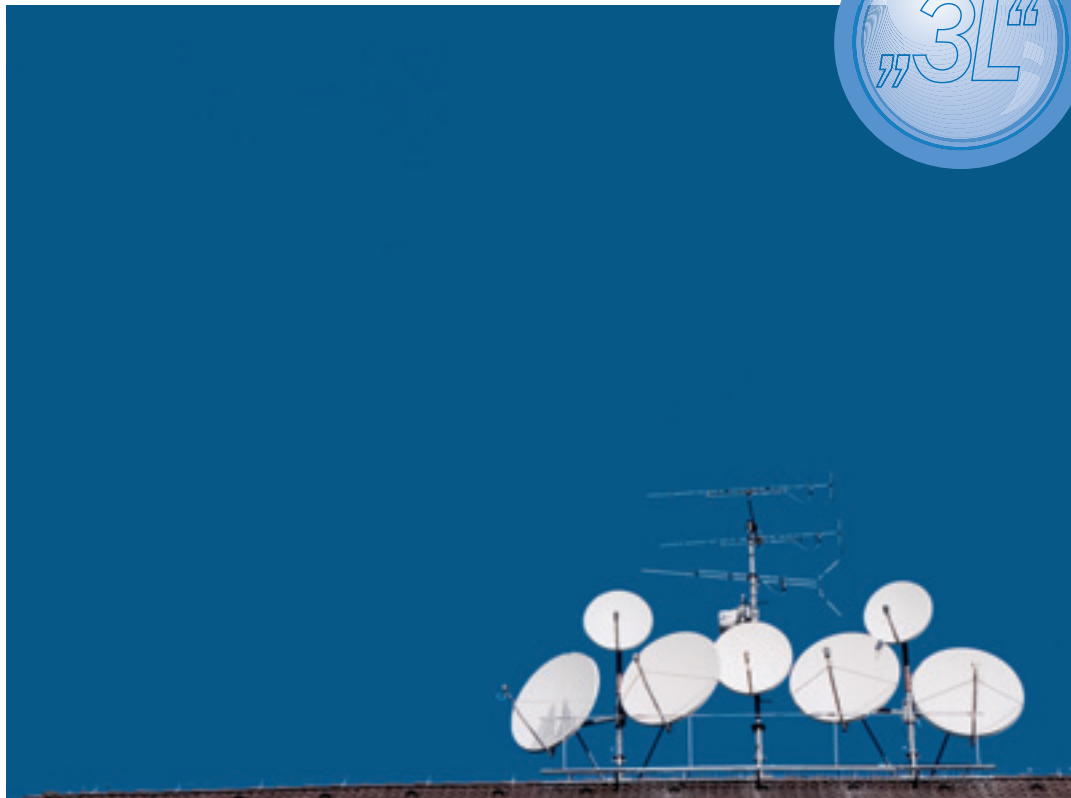
Před lázní zaměstnanci sejmou termokryt z bazénu a opřou jej o stěnu místnosti. Po lázni jsou povinni bazén opět zakrýt, aby nedocházelo k prochlazování vody, jejímu odpařování a rychlému unikání sanitacních přípravků.

Provozovatel je povinen zajistit, aby voda v bazénu vyhovovala hygienickým limitům stanovených vyhl. č. 135/2004 Sb. a zajistit stanovenou četnost kontrol.

(mis)



Fotosoutěž zaměstnanců



Do letošního, šestého ročníku amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p., bylo odevzdáno přes pět desítek fotografií od devíti autorů. Zastoupeny jsou všechny vypsání kategorie v soutěži „3L“ – lidé, letadla, létání; řízení letového provozu; volné téma.

Jako předzvěst tradiční podzimní výstavy přinášíme malou ukázkou soutěžních snímků. Autorem první fotografie s názvem Čistý signál je **OTA VÁCLAVÍK** (LŠ), v Marinelandu fotografoval **ZDENĚK MORÁVEK** (CL), snímek nazvaný Jarmila je od **ROMANA NEDBALA** (DPRO) a dole vpravo je pohled na Prahu, který zachytil **ROSTISLAV BRODA** (SLNS Karlovy Vary).

Vítězné snímky představíme v některém z příštích čísel Stripu. (red)



Inspiromat

Díky novým ATM postupům, zaměřeným na snížení spotřeby paliva, emisí způsobujících skleníkový efekt a hluku, mohou poskytovatelé letových navigačních služeb významně přispět ke snížení vlivu letecké dopravy na životní prostředí. Dne 22. května 2007 výkonný výbor CANSO schválil dodržování dobrovolného environmentálního kodexu pro poskytovatele letových navigačních služeb.

„Tento kodex je důležitým krokem, který pomůže zlepšit postavení navigačního sektoru v rámci ochrany životního prostředí a zároveň přispěje k harmonizaci práce poskytovatelů letových navigačních služeb v této oblasti a následně pak k určení a zveřejnění těch nejlepších metod.“

Alexander ter Kuile,
CANSO – Secretary General,
CANSO Press Release 23. 5. 2007

„Je zásadní věcí zajistit dostatečný komfort pro souběžné odbavení cestujících z schengenského prostoru i mimo něj ze dvou dopravních letadel s kapacitou až sto osmdesát cestujících. Pokud bychom to nesplnili, nebyl by letišti přiznán mezinárodní statut.“

Václav Černý,
ředitel karlovarského letiště

„SESAR představuje především úplně odlišný přístup k výzkumu. V první řadě celý výzkumný program vychází z hlavního společného plánu ATM, který se formuluje zároveň s vývojem projektu. Druhým důležitým faktorem je skutečnost, že ministři dopravy zemí EU si uvědomují, jak naléhavá je otázka modernizace technické infrastruktury ATM v Evropě, a proto se rozhodli vytvořit organizaci, která se bude věnovat výhradně této problematice. SESAR je vůbec prvním projektem v této oblasti na světě, ve kterém spolupracují veřejné instituce (Evropská komise, Eurocontrol) a zástupci průmyslu (včetně některých členů CANSO). Evropská unie na tento projekt přispěje částkou 700 milionů euro, což je dvojnásobek toho, co přispívá na výzkum ATM v současné době. Eurocontrol také činnost SESAR podpoří a přispěje dalších 700 milionů. A stejnou částku očekáváme i od zástupců průmyslu. Díky SESAR bude oblast výzkumu a rozvoje méně roztržštěná, více evropská a zaměřená na společné cíle. SESAR nechce měnit dosavadní výzkum a rozvoj ATM jako takový, ale chce změnit způsob a celkový ráz, v jakém je veden.“

Lucas Tytgat, Evropská komise,
vedoucí oddělení pro SES
a modernizaci ATC, odpovídá na otázku: Jaký význam má SESAR pro budoucnost výzkumu a rozvoje v Evropě? (CANSO, 12. vydání, duben–květen 2007, Update Europe)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Prodloužení pojezdové DELTA

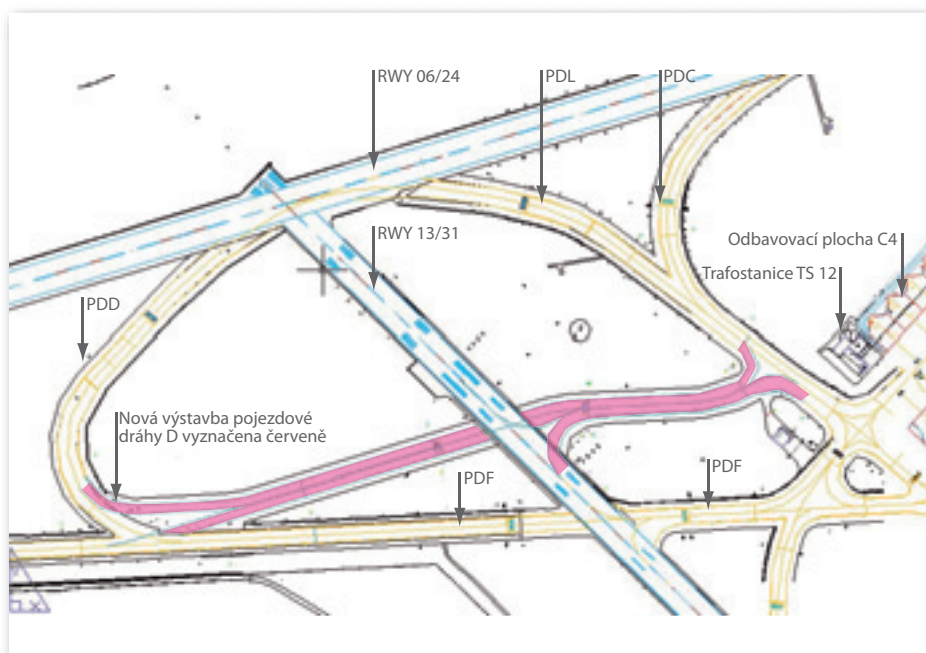
Počátkem dubna se stavební stroje zakously do pruhu země mezi stávající pojezdovou dráhou Delta a Lima. Souběžně s pojezdovou Foxtrot tak vznikne nová část pojezdové dráhy Delta, která umožní objezd pojezdové dráhy Foxtrot, jež byla jedinou spojnici s odbavovacími plochami po opuštění RWY 24 po přistání. Jakékoliv vyřazení této části Foxtrotu z provozu pro opravy povrchu přinášelo velké provozní problémy, o kterých řídící z TWR vědí své. Proto se opravy povrchu nemohly s ohledem na čas udělat tak důkladně, aby se nevyhovující stav povrchu pojezdové dráhy F nezhoršoval. Však také se už připravuje velká rekonstrukce této části Foxtrotu.

Nová prodloužená pojezdová Delta je navržena pro letadla kódového písmene E, to je do rozpětí 65 m. Napojení na PD F bude řešeno tak, že umožní paralelní pojezd letadel s rozpětím do 36 m. Bude mít standardní šíři 23 m, zpevněné postranní pruhy, osa bude vyznačena zapuštěnými návěstidly a postranní značení bude provedeno modrými reflexními značkami. Stavba bude uvedena do provozu počátkem srpna.

V roce 2008 bude podél severozápadního okraje odbavovací plochy C4 prodloužování Delty pokračovat až ke křižovatce PD Alfa a Bravo. Vyroste i další odbavovací plocha C5 pro turbovtulová letadla.

OLDŘICH STANĚK, AI,

Vizualizace a foto: LETIŠTĚ PRAHA, s. p.



1927: New York

Newyorský hoteliér Raymond Orteig vyhlásil v roce 1919 prémii 25 000 dolarů pro toho, kdo první překoná bez mezipřistání trasu mezi New Yorkem a Paříží. Dne 20. května roku 1927 pár minut před osmou hodinou ráno Charles Lindbergh odstartoval z newyorského Rooseveltova letiště v jednomotorovém letadle *Spirit of St. Louis*, aby se jako první za stanovených podmínek pokusil překonat Atlantský oceán.

Tento výkon sice nebyl prvním letem bez mezipřistání mezi Evropou a Amerikou, prvenství mu ale patří na trati mezi důležitými městy. Britové John Alcock a Arthur Whitten Brown šest let před Charlesem Lindberghem přelétli za 16 hodin z Newfoundlandu do irského Clifden. Na rozdíl od nich ale letěl Lindbergh sám, a navíc v malém letounu, zatímco britská dvojice upraveným bombardérem.

Pěťadvacetiletý Charles Lindbergh měl v roce 1927 za sebou sice mnoho letů, ale na ten, který byl před ním, si zatím nikdo jiný netroufl. Nasedl tedy do jednoplošníku, připoutal se, nasadil kuklu i brýle a k mechanikům řekl: *Zkusme to*. Odstartoval. Po hodině letu se ocitl mimo vzdušný prostor nad Long Islandem, za soumraku pod ním zmizela pevná zem a čekal na něj už jen oceán a s ním tma, bouře, mlha. A také přízraky. Přestože byl jeden a půl tisíce kilometrů od pobřeží Irsku, viděl pod sebou pobřeží s ostrůvky. Nebylo divu, bez spánku musel včetně předstartovních příprav vydržet celých 55 hodin. Všechny komplikace však nakonec úspěšně překonal.

Při letu v noci se svým strojem vystoupal až do výšky tři tisíce metrů, ale s rozbřeskem se vrátil do hladiny zhruba třiceti metrů nad oceánem, aby se nechal osvěžovat sprškami z vln.

Seriál pohled

18

(pokračování z minulého čísla)

Kbelský maják měl být podle původního projektu firmy Ing. B. Hollmann a Ing. B. Babuška založen na betonové desce uložené v hloubce jednoho metru. Stavbu nakonec prováděla firma Ing. V. Diviš & Ing. J. Blažek v Praze, která ji založila v hloubce 4 m na opukové skále. Dohotovný maják je vysoký 43 m. Ve výši 28 m je v něm uložena nádrž vodojemu, což umožnilo na letišti zlikvidovat dosavadní provizorní vodojemy a vybudovat vodovod i v obci, která se ostatně v souvislosti s letištěm od poloviny dvacátých let rychle rozvíjela. Hloubka vody ve vodojemu byla 3,6 m, nádrž byla schopna pojmout 150 m³ vody. Uvnitř věže majáku byl vybudován výtah pro 6 osob nebo 480 kg nákladu. Ve výši 34 m vznikl ochoz, ve 40 m plošina nesoucí reflektor francouzské firmy Barbier, Ténard & Turenne, který byl za jasného počasí viditelný až do vzdálenosti 80 km. V suterénu bylo umístěno vytápění věže zabraňující zamrznutí vody ve vodojemu a elektrický agregát pro případ výpadku elektrické sítě. Vnější podobu majáku navrhl architekt Otakar Novotný, čtyři reliéfy s tematikou letecké dopravy umístěné na nádrži vodojemu zhotovil akademický sochař Jan Lauda. Náklad na stavbu byl 830 000 Kč.

V roce 1928 Mezinárodní komise pro letectví rozhodla o povinném předávání zpráv o odletu a přeletu dopravních letadel a stanovila též body povinného radio-

–Paříž poprvé bez mezipřistání



Když konečně přistál na letišti Le Bourget v Paříži, uplynulo od jeho startu v New Yorku 33 hodin a 34 minut. Za tu dobu uletěl 5800 kilometrů. Jeho přelet očekávalo na 150 000 lidí, kteří se spontánně rozběhli ke zbožňovanému hrdinovi, nazvanému „muž 20. století“. Lindberghův čin se stal obrovským impulzem pro další vývoj letadel.

Charles Lindbergh

Americký průkopník letectví Charles Lindbergh se narodil 4. února 1902 v Detroitu v rodině právníka. V roce

1920 začal navštěvovat vysokou školu ve Wisconsinu, obor strojírenství. Po dvou letech však studia ukončil, aby se mohl věnovat letectví. V roce 1925 nastoupil vojenskou službu a po roce absolvoval jako premiant třídy leteckou školu. Po skončení vojny začal létat jako pilot vnitrostátní letecké služby mezi St. Louis a Chicagem.

Lindbergh si uvědomoval, že kdyby měl dobré letadlo, mohl by se pokusit splnit podmínky vypsane Raymondem Orteigou. Zajistil si tedy finance, spojil se s výrobcem letadel a sám navrhl speciální letadlo pro takový let. Dostalo název Spirit of St. Louis. Začátkem května roku 1927 stroj otestoval na trase mezi St. Diegem a New Yorkem s jediným mezipřistáním právě v St. Louis. Let mu trval 20 hodin a 21 minut.

Po přeletu Atlantiku se Lindbergh okamžitě stal jednou z největších mediálních hvězd minulého století. Život byl krásný – byl úspěšný a šťastný. Manželkou se mu stala dcera amerického velvyslance v Mexiku Anna Morrow, se kterou měl posléze šest dětí. V roce 1932 však přišla osobní tragédie. Dvacetiměsíční prvorozený syn Charles Augustus byl unesen a zavražděn, přestože za něj rodiče zaplatili výkupné.

Jinak ale život Charlese Lindbergha pokračoval řadou úspěchů, byl poradcem mnoha leteckých společností, také americké vlády a prezidentů. V roce 1938 byl v Německu vyznamenán ministrem Goeringem (mj. říšským komisařem pro letectví), což mu následně přineslo značné potíže. Později byl ale prezidentem Eisenhowerem rehabilitován a pracoval dále pro americkou vládu.

Po válce působil mimo jiné jako poradce náčelníka amerického letectva a v roce 1954 byl jmenován brigádním generálem. Zemřel 26. srpna 1974 na Havaji.

(mis), foto: archiv

Zahájení výroby novinky Boeing 787 Dreamliner

Zhruba sedm týdnů bude trvat montáž prvního dreamlineru, kterou největší světový výrobce civilních letadel Boeing zahájil v květnu 2007 ve svém závodě v Everettu u Seatlu. Jednotlivé komponenty byly vyrobeny v různých závodech, některé mimo území Spojených států, například křídla v Japonsku nebo palivové nádrže v Itálii. Většinu částí vyrobily továrny v USA. V srpnu by měly začít zkušební lety a prvních strojů by se zákazníci měli



dočkat v květnu 2008. Následně by mělo být vyrobeno 112 dreamlinerů. Zatím má Boeing objednávky na celkem 568 kusů od 44 leteckých dopravců.

Největší novinkou je, že poprvé byla křídla (rozpětí 60 metrů) zkonstruována z kompozitních karbonových materiálů namísto hliníku. Díky tomu bude dreamliner mnohem lehčí než jiná letadla, a tím také o zhruba dvacet procent úspornější. Vyrábět se má ve třech verzích, pojme 210 až 330 pasažérů a jeho dolet bude až 15 000 kilometrů.

(mis), foto: Boeing

Ú do historie řízení letového provozu

telegrafického hlášení dopravních letadel. Vybaveny radiospojením měly být zejména stroje využívané k mezinárodním letům.

Letecká povětrnostní služba dosud poskytovala pilotům vzlétajících dopravních letadel informace o aktuální situaci na trati. Při letech na větší vzdálenosti se však

mohlo v průběhu letu počasí výrazněji měnit, avšak posud používaný systém nebyl schopen tyto informace aktualizovat. Teprve pozvolný rozvoj radiokomunikace, s nímž se počítalo od roku 1929, měl umožnit předávání povětrnostních informací osádkám letadel i v průběhu letu. Za celý rok 1928 bylo československými povětr-

nostními hlídkami posádkám letadel poskytnuto 8402 sdělení.

1929

Na přelomu let 1928 a 1929 došlo k reorganizaci odboru IIIB na Ministerstvu veřejných prací. Mělo na starosti leteckou, automobilovou a vodní dopravu. Jeho tehdejší přednostou byl ing. Václav Roubík. V rámci odboru existovala od počátku roku 1929 tři oddělení, zabývající se letectvím: oddělení 13a, vedené ing. Zdeňkem Janákem, mělo v referátu technické a technicko-správní záležitosti dopravních leteckých linií, oddělení 13b, vedené ing. dr. tech. Gustavem Štichou, se zabývalo zkoušením letadel a motorů, zkoušením leteckého personálu a vedlo rejstříky letadel a letců. Oddělení 14 (vedoucí ing. Jaromír Najbrt) pečovalo o pozemní organizace pro létání – letiště, jejich výstavbu, o pozemní signalizaci, pozemní zařízení pro noční lety a příbuzné záležitosti. Do oblasti letectví zasahovalo také oddělení 26b VI. odboru, jehož starostí byly zákonodárné a právně správní věci letectví (ovšem i automobilismu) a agenda mírových smluv. Vedoucím oddělení byl JUDr. Josef Netík. Poprvé se tu ve struktuře ministerstva objevuje organizační schéma, které alespoň vzdáleně připomíná současnou či nedávnou organizaci našeho civilního letectví – vzniká tu jednak dohlédací orgán svou náplní nikoli vzdálený současnému Úřadu civilního letectví, jednak orgán spojující správu letišť a traťové zabezpečení letového provozu.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Předávání pošty k letecké přepravě – patrně někdy okolo roku 1930. Budova vpravo je zřejmě Hlavní pošta v Jiněšské ulici

Oficiální uvedení IATCC do provozu

1 Přípitek stvrdil oficiální část slavnostního zahájení

2 Fenomenální houslistka Gabriela Demeterová vystoupila v kulturní části

3 Akci zaznamenávala také kamera

4 Jízda výtahem v průběhu inaugurace nabídla zaměstnancům pohled na akci z ptáčích perspektivy

Více fotografií najdete na webových stránkách www.rlp.cz ve fotogalerii v rubrice tiskové centrum. (mis)



Misheard English

WAS MARILYN MONROE MURDERED? (IV.)

The main murder theories that have been put forward centre round two motives. The first motive concerns Robert and J. F. Kennedy – according to this, Marilyn had threatened to reveal the details of her relationship with them to the press ... so the Kennedy's, and anyone interested in protecting their political careers, had an important reason to silence her. In addition, it is claimed that Marilyn had found out confidential information from Robert, that she was also threatening to reveal. This was alleged in 1974 (Marilyn and Me) by Robert Slatzer, Marilyn's husband for three days in 1952.

THE KENNEDY CONNECTION:

After she had divorced a prominent playwright Arthur Miller in November 1960, she befriended several high-profile personalities – (a short-lived affair with) Frank Sinatra in 1961, Peter Lawford and his wife Pat Kennedy, Pat Newcomb, who became her best friend, the Kennedy's brothers. It was during these gatherings at the Lawford home that Marilyn and the Kennedy brothers became acquainted during the beginning months of 1962. She had separate affairs with Robert and John simultaneously, but her heart belonged to the elder brother, then president John F. K. and soon their relationship became the talk of Hollywood. At the same time the FBI began to obtain information on Marilyn, as well as the Mafia, interested in her affairs with the Kennedy's.

Soon after she moved to her new house in California to be close to the nearby Lawford's house but also to her new psychiatrist dr. Ralph Greenson from Santa Monica, whom she saw on a daily basis.

She was regularly in and out of psychiatric clinics seeking treatment for her diagnosis of personality disorder and she was also being treated for her severe addiction to barbiturates and alcohol. She began to develop a strange relationship with her new psychiatrist dr. Ralph Greenson built on dependency and uncommon medical practices ... Marilyn's depression under his therapy began to worsen – on several occasions she accidentally overdosed on sleeping pills and had to be rewired. Marilyn became extremely dependent on Greenson and would consult with him on her chaotic and troublesome life. Taking care of Marilyn became a full-time job for Greenson and he employed a companion for Marilyn named Eunice Murray ... who both performed duties for Marilyn and monitored Marilyn's activities which she would report to Greenson daily. Friends of Marilyn found Murray and Greenson unusually involved in most aspects of Marilyn's life and believed that Greenson's interest exceeded his professional relationship with Marilyn, others believed that he was either after her money or hired by the FBI.

To be continued
V textu je jedna slovní záměna.

Řešení ze Stripu 4/2007:
not indigestion but ingestion. (ak)