

Letní sezona 2007 skončila

Období mezi začátkem dubna a koncem října je pro většinu populace spojeno s pěstitelskými aktivitami na zahrádkách, koupáním, opalováním a dalšími letními činnostmi. Pro všechny pracovníky Provozní divize RLP ČR, s. p., je toto období každý rok spojeno s výrazným zvýšením objemu letového provozu.

I když se postupně rozdíl mezi intenzitou letního a zimního provozu zmenšuje, počet letů směřujících „za sluncem“, které ke svým cestám na jih využívají vzdušný prostor ČR, je pořád značný. Rovněž počty letů z českých mezinárodních letišť nebo letů směřujících na tato letiště jsou v tomto období vyšší než od listopadu do konce března. Všichni, kdo v letní sezoně usedají za radarové obrazovky na sále ATS v IATCC nebo na TWR letiště v Ruzyni, případně na podobných stanovištích v Ostravě, Brně, nebo Karlových Varech vědí, že toto období je doslova bojem o každou minutu zpoždění, bojem o co nejefektivnější využití dráhového systému letiště, ale také bojem alespoň o pár dnů dovolené a hlídáním každé přesčasové hodiny. Úplně stejně je na tom technický personál, který zajišťuje provozuschopnost systémů a technologií, jež jsou pro poskytování letových provozních služeb nezbytné. Funkčnost systémů a jejich kapacitní možnosti jsou v tomto období každoročně vystaveny velké zatěžkávací zkoušce. Ta letošní letní sezona byla navíc ovlivněna únorovým přechodem z TB do IATCC. V lednu a únoru byly všechny aktivity soustředěny na testování systémů v Jenči, výcvik personálu a přípravu

na vlastní přechod. Byl výrazně omezen výcvik nových řidičů na APP Praha, zcela zastaven na ACC, dovolená byla pro personál DPRO jen pikantní představou. Kumulace těchto faktorů tak ovlivnila i průběh letních měsíců, kdy naopak pokračovací výcvik nových řidičů probíhal s vysokou intenzitou. Fakt, že předběžné vyhodnocení provozních údajů za celé letní období je pro nás příznivé, je nejen zásluhou schopností pracovníků všech tří sekcí naší divize, ale také jejich osobní obětavosti a pochopení.

ACC Praha

Dvanáct sektorů ACC Praha v IATCC umožňuje aktivaci vyššího počtu řídicích pracovišť, než bylo možno realizovat v TB. Personální situace na ACC dovolila v létě obsazovat až osm sektorů současně, tento počet je historicky nejvyšším počtem aktivovaných radarových pracovišť. Objem letového provozu se zvýšil o 5 %, vykázané zpoždění naopak kleslo o 20 %. Denní počet letů na ACC v tomto období atakoval hranici 2000. Ne všechno se ale podařilo. Plánované rozdělení exponovaného sektoru WL se nepodařilo jak z technických důvodů, tak pro podmínku regionální rady CZATCA na provedení

praktického výcviku všech řídicích na radarovém simulátoru před aplikací změny. Z časových a personálních důvodů tento požadavek nemohl být akceptován. Problém zatížení spodního západního sektoru se ale nakonec v průběhu léta ukázal jako menší v porovnání se zatížením sektoru SEL v době mezi 10.00 a 11.00 UTC, kdy se kumuluje velký počet odletů jak z letiště Praha, tak i z letiště ve Vídni. Současným využíváním RWY 24 pro vzlety proudových letadel a RWY 13 pro vzlety turboprotulových letadel na letišti v Praze se provozně silně zatížil uvedený sektor ACC. Z těchto důvodů se na ACC i APP pro toto období velmi rychle vžil pojem „happy hour“. Ta hodina strávená na TWR, kdy často před dráhou čekalo na vzlet osm letadel, nebo za radarovou obrazovkou na APP a ACC byla totiž skutečně pro všechny účastníky nezapomenutelným zážitkem.

SPLS Praha

Personál střediska SPLS Praha zahájil letní sezónu kompletní rekonstrukcí interiéru TWR a poskytováním služeb z té „staré hranaté“ TWR. Letový provoz na letišti v Praze rovněž významně ovlivnila výstavba nové části pojezdové dráhy D

a v neposlední řadě i dvě dlouhodobé výluky hlavní dráhy 06/24. Zejména oprava a rozšíření protiskluzové vrstvy, která si vyžádala v srpnu uzavření dráhy na celé tři týdny, byla pro provoz letiště citelnou komplikací. Kapacita dráhového systému letiště Praha je v období provozních špiček již zcela vyčerpána, a tak nezbývá než doufat, že problémy spojené s výstavbou nové paralelní dráhy 06R/24L budou vyřešeny co nejdříve. V opačném případě se může zájem leteckých společností zaměřit na některé jiné letiště. V Ruzyni v létě přistávalo nebo startovalo každý den průměrně 550 letadel, maximální počet vzletů a přistání za jednu špičkovou hodinu překračoval běžně číslo 50. Od počátku roku do 15. října letiště Ruzyně odbavilo 10 milionů cestujících, což je meziroční nárůst o 7 %. Tento údaj potvrzuje pozvolný trend přepravců k nasazování letadel s větší přepravní kapacitou a trvale vzrůstající zájem cestujících o pražskou destinaci.

Krajská letiště

Pozitivní vývoj letového provozu je zaznamenáván i na letištích v Ostravě, Brně a Karlových Varech. Investiční politika je-

(pokračování na str. 2) →



Letní sezóna 2007 skončila

→ (dokončení ze str. 1)

již provozovatelů je zaměřena na rozšíření a zkvalitnění služeb, ta naše je zaměřena na kvalitu a efektivitu poskytovaných služeb ATS. Projekt realizace pro přiblížení za podmínek CAT III. a na letišti Ostrava je určitě tou správnou cestou, jak zvýšit významně atraktivitu letiště pro letecké společnosti.

ATMS

Pracovníci sekce ATMS se i v průběhu letního období vyrovnávali s celou řadou drobných problémů ATM systémů po přechodu do IATCC nebo realizací jejich úprav v důsledku provozních změn. Hodně vršek na čele všem způsobil zcela nový komunikační systém VCS a certifikace radarového simulátoru. Fakt, že systém VCS „přežil“ léto bez úhony a plnil svoji klíčovou roli mezi řidičmi a piloty a simulátor certifikát od ÚCL úspěšně získal, je jen potvrzením vysoké profesionality celé sekce

ce ATMS a personálu oddělení simulátoru. A že mimo péči o stávající systémy stáli pánové z ATMS ještě instalovat nový radar (TAR), dokončují instalaci ILS na RWY13 a DVOR na letišti Praha, to už je jenom jejich třešničkou na dortu.

Divize provozní

Klíčovým problémem celé provozní divize je úspěšnost výcviku nových řidičů letového provozu. Již v průběhu léta bylo proto věnováno hodně času analýze všech faktorů, které tuto úspěšnost ovlivňují, a snaže zkvalitnit celý proces od výběru vhodných kandidátů do základního kurzu až po kvalitu pokračovacího výcviku. V této oblasti už toho bylo hodně uděláno, ale hodně nás toho ještě čeká.

Tento problém ale přesahuje rámec i téma našeho článku a zaslouží si v některém příštím čísle STRIPU vlastní místo.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Krátce

Organizace **CANSO** (Civil Air Navigation Services Organisation – Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb) oznámila, že Singapurský úřad pro civilní letectví (CAAS) se stal jejím plnohodnotným členem. Prohlášení bylo vydáno 22. října 2007 na setkání generálních ředitelů civilního letectví za oblast Asie a Pacifiku ve městě Xi'an v Číně panem Lim Kim-Choonem, generálním ředitelem CAAS, a Alexandrem ter Kuile, generálním tajemníkem CANSO. **red**

Personálie

JUDr. Jitka Kocourová ukončila k 15. 10. 2007 své působení ve funkci ředitelky divize personální a nadále je zaměstnankyní ŘLP ČR, s. p.

Vedením divize personální pověřil generální ředitel ŘLP ČR, s. p., **ing. Miloslav Mezerovou**. **red**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Na listopad letošního roku připadá kulaté pracovní výročí následujících zaměstnanců:

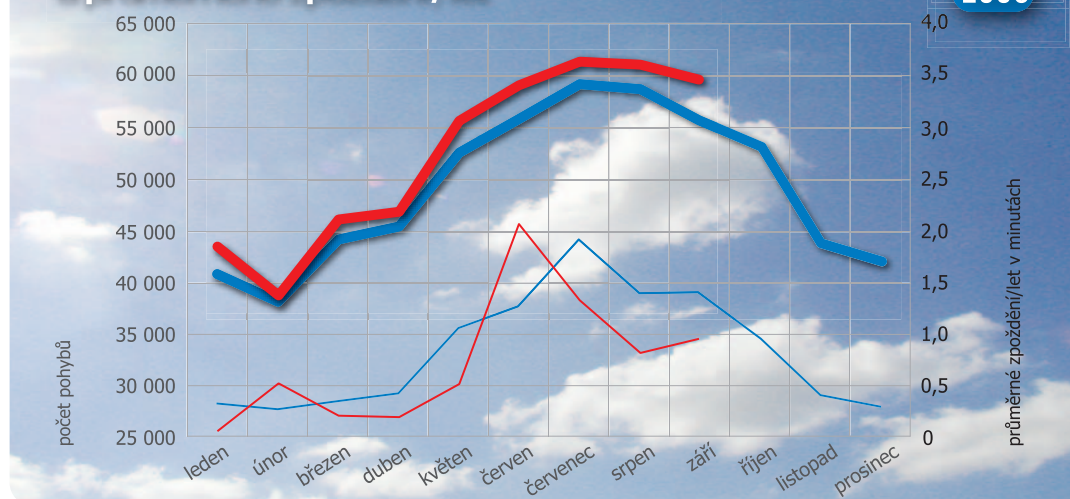
Miroslav Smola, ing., vedoucí OPLNS, oddělení postupů LNS **35 let**
Lubomír Pelinka, ing., vedoucí střediska NAVCOM **30 let**
Miloš Zadák, ing., instruktor stanoviště, oddělení IFR **15 let**
Pavol Antoň, ing., sřlp II, oddělení APP/TWR Praha **15 let**

Zbyněk Hejduk, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Ivan Lacko, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Helena Minaříková, supervisor AFTN/CIDIN, oddělení datových sítí **15 let**
Hana Maříková, spisový manipulant, ekonomicko správní referát centra logistiky **15 let**
Blahopřejeme!

Světový den řlp

Více než **padesát tisíc** řidičů letového provozu oslavilo 20. října 2007 Světový den řidičů letového provozu. IFATCA – Mezinárodní federace řidičů letového provozu – ustanovila tento den na počest této profese a jejího přínosu v rámci vývoje letecké dopravy. **red**

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

ZÁŘÍ 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
14 678	15 243
nejvyšší počet/den (7. 9.)	
603	580
nejvyšší počet/hod. (1. 9.)	
48	52

Počet pohybů ve FIR Praha

ZÁŘÍ 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
55 384	59 125
nejvyšší počet/den (14. 9.)	
2 017	2 124
nejvyšší počet/hod. (1. 9.)	
144	156

Statistika provozu

září 2006/2007

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu		Počet zpoždění/ACFT v min.		Počet pohybů v evropském regionu		
2006	2007	06/07 v %	2006	2007	2006	2007	2006	2007	v %
září	55 384	59 125	+ 6,8	1,38	0,92	září	873 284	901 256	+ 3,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
září	14 678	15 243	+ 3,8	3 566	3 101	− 13,0	2 210	1 793	− 18,9	1 114	866	− 22,3

Znám pocit, když stojím na pódiu před vyprodaným sálem, kdy se na mě dívají stovky očí a očekávají ode mě pokaždé perfektní výkon

Fascinuje mě preciznost a vysoká profesionalita

Pořádá-li Řízení letového provozu slavnostní společenskou akci, spoléhá na Gabrielu Demeterovou, že neodmítne vystoupit jako „zlatý hřeb“ v kulturní části. Při svých vystoupeních nám hrála vždy na housle, ale ty nejsou jediným nástrojem, který virtuózně ovládá. Zatím poslední příležitost zažít její mistrovskou hru jsme měli při inauguraci střediska IATCC v Jenči.

Vím, že na housle hraje od tří let. Jaké bylo vaše dětství?

Moje dětství bylo hodně naplněné hudbou. Pocházím z umělecky založené rodiny. Moji prarodiče se věnovali hudbě profesionálně a rodiče amatérsky. Doma se tedy kromě klasického jazzu poslouchala hlavně klasika. Když se u mě ve třech letech objevila spontánní chuť hrát na housle, měla jsem odborné zázemí v mé babičce, která se mnou denně cvičila. I o prázdninách. Mé dětství byl jeden veliký stereotyp a tvrdá profesní příprava, bez které se na vrchol hudebního světa nemůžete dostat.

Co vás vedlo k tomu, že jste začala studovat hru na violu?

Bylo to vnitřní vlnnutí stanovit si další cíl, výzvu a zvládnout je. Chtěla jsem posluchačům na svých koncertech nabídnout něco nového, zvláštního. Zvuk violy mě vždy fascinoval svou sametovostí a hebkostí. Chci ukázat publiku, že i pro violu bylo napsáno mnoho nádherných skladeb. Když mám příležitost střídát housle a violu během koncertu, posluchači tak mají jedinečnou příležitost porovnat rozdíly zvuku obou nástrojů. To mi přijde zajímavé. Ne každý interpret si může tuto flexibilitu dovolit. Tak proč bych toho nevyužila.

Získala jste mnoho ocenění. Je vám některé zvláště milé?

Všech ocenění si nesmírně vážím a beru je jako závazek a výzvu do budoucna. Nezklamat své příznivce a mít je neustále čím potěšit.

Určitě pro mě hodně znamená absolutní vítězství na Mezinárodní houslové

soutěži Yehudi Menuhina v Anglii v roce 1993, které tehdy osobně předsedal dnes již zesnulý houslový mág 20. století Sir Yehudi Menuhin. Jsem dodnes jediná v historii celé soutěže, komu se podařilo vyhrát všechny hlavní ceny. Toto vítězství spolu s osobním setkáním se Sirem Menuhinem pro mě určitě hodně znamená. Velice si toho vážím. Stejně jako nedávného ocenění „Žena roku 2005“, které mi bylo uděleno za přínos v oblasti umění.

Jaká je historie houslí, na které hraje- te?

Velice ráda hraji na nástroj z dílny italského mistra Giusseppe Roccy z roku 1855. Pro barokní koncerty používám krásný nástroj z dílny českého mistra Kašpara Strnada z roku 1795, který mi byl zapůjčen ze státní sbírky Národního muzea Českého muzea hudby.

Založila jste hudební festival, Collegium Gabriely Demeterové, nadační fond ... Jaká vystoupení vás čekají v nejbližší době?

V nejbližší době mám před sebou kromě koncertů po České republice a Slovensku krásný vánoční galakonzert, který jsem se rozhodla uspořádat jako dárek mým fanouškům. Vánoční galakonzert proběhne 9. 12. v Praze na Žofíně. Na koncert jsem pozvala několik zajímavých hostů jako například kytaristu Pavla Steidla, dirigenta Leoše Svárovského, kytaristu a zpěváka Petra Ostrouchova a další. Nebude chybět ani Collegium Gabriely Demeterové. Hudební nadílku jsem koncipovala jako průřez mými aktivitami od baroka po současnost.

Konzert bude tedy plný překvapení a moderovat jej bude svým originálním způsobem Tomáš Hanák. Moji příznivci se budou mít na co těšit. Podrobnosti o koncertu lze najít na mých internetových stránkách www.gabrielademeterova.cz.

Jak na to všechno získáváte energii?

Můj životní styl je hodně atypický. Mnoho let žiji na venkově, kde v přírodě rychle načerpávám síly na procházkách se psem nebo s našimi koňmi. To je pro mě nejlepší styl relaxace. V přírodě člověk nalezne tolik krásné energie. Stačí si o ni jen poprosit. Díky tomuto životnímu stylu jsem schopna rychle regenerovat po náročných cestách a koncertech. Mnohdy v přírodě dostávám úžasné hudební a dramaturgické nápady. Ve městě bych asi nebyla šťastná. Jsem narozená v Praze. Vyrostla jsem v centru. Prahu mám nesmírně ráda a každý týden se v ní pracovně pohybuji. Pro relaxaci však dávám přednost klidu lesa.

Nikdy jste neodmítla potěšit nás svým uměním. Mohu z toho vyvodit nějaký pozitivní vztah k letectví?

K letectví mám nesmírně pozitivní vztah. Mým tajným snem pro příští život by bylo stát se pilotkou. Mám nesmírný obdiv ke všem lidem, kteří se kolem letectví pohybují. Díky jejich odpovědné a kvalitní práci mohu cestovat bezpečně po celém světě a rozdávat lidem na druhém konci světa radost hudbou. Bez letectví si svou profesi nedokážu v dnešní době představit.

Je to pro mě vždy svátek, když mohu přijmout pozvání na vaše význam-

né akce, například na otevření nového střediska řízení letového provozu ČR.

Máte představu o práci řídícího letového provozu?

Při inauguraci střediska řízení letového provozu ČR v Jenči jsem absolvovala exkurzi do míst, kam se normální smrtelník nedostane.

Nesmírně si toho vážím a jsem ráda, že dnes vím, co se odehrává na zemi v řídicím středisku, když moje letadlo přistává nebo startuje. Fascinuje mě ta preciznost a vysoká profesionalita, na které závisí životy nás, cestujících, ve vzduchu. Uvědomuji si vysokou míru osobní odpovědnosti vašich zaměstnanců a tlak, který je na jejich výkon kladen. Znáám podobný pocit, když stojím na pódiu před vyprodaným sálem, kdy se na mě dívají stovky očí a očekávají ode mě pokaždé perfektní výkon.

U vašich zaměstnanců jde navíc o lidské životy.

Párkrát jste náš podnik navštívila. Jak se vám líbí naše nová budova a její vybavení?

Vaše budova i vybavení je pro mě fascinující. Miluji techniku a letadla vůbec. Pocit, jaký jsem měla při mém vystoupení na inauguraci nové budovy v Jenči, kdy mi při hře Paganiniho Capriccia nad hlavou přelétal boeing, byl neopakovatelný! Myslím, že i pro hosty to byl unikátní okamžik. Hudba se snoubila s technikou 21. století. Jsem stavbou v Jenči nadšena a přeji vám všem, ať se vám daří a nemusíte pokud možno nikdy řešit krizové situace!

MICHAEL SEDLÁČEK

dotazník

Gabriela Demeterová

narozena: 17. 5. 1971

rodina: svobodná

oblíbená literatura:

Umberto Eco – Jméno růže

oblíbené divadlo: William

Shakespeare – Richard III.

nejmilejší film: Miloš Forman –

Amadeus

gurmán: carpaccio, šneci,

sushi a sashimi

plány pro budoucnost: Co nejdéle

přinášet radost lidem

na celém světě hudbou

životní krédo nebo zkušenost:

S poctivostí nejdál dojdeš

Objektiv



Dne 10. října 2007 se sešel veliký počet gratulantů, kteří přišli popřát panu Karlu Dvořákovi, bývalému šéfovi APP Praha, k jeho 80. narozeninám. **Karel Dvořák** nám na APP/TWR Praha šéfoval až do prověrek, které probíhaly počátkem sedmdesátých let a v jejichž důsledku musel z funkce odejít. Většina tehdejšího personálu APP si ho za jeho postoj celý život vážila, a asi i proto byla účast na oslavě skoro stoprocentní. Nepřišli jen ti, kteří už nikdy nikam přijít nemohou, nebo ti, kteří byli ten den ve službě!

JAROSLAV VLASÁK



Ve čtvrtek 18. října 2007 se v konferenčním sále IATCC konal **V. ročník** jednání leteckých dopravců se zástupci ŘLP ČR, s. p. Na snímku zleva: Luboš Hlinovský (ŘDFIN), Ivan Hubert (ŘDPRM), Jiří Nedoma (senátor), Jan Klas (GŘ). **mis**



Vernisáž první části výstavy obrazů Theodora Pištěka v Museu Kampa proběhla 22. října za účasti ministra zahraničních věcí ČR Karla Schwarzenberga (vlevo). Výstavu pořádá **Nadace Jana a Medy Mládkových**, která v roce 2004 obdržela od našeho podniku sponzorský dar. **mis**

24. ročník zasedání evropské

Ve dnech 26.–28. října 2007 se v pražském hotelu Pyramida sešli v rámci evropského regionu IFATCA zástupci 44 členských asociací řídicích letového provozu na svém 24. výročním zasedání. Na přípravě a vlastní realizaci celé akce pořádané pod garancí IFATCA se významně podílel i její český člen CZATCA a jako generální partner i ŘLP ČR, s. p. Program jednání odrážel především aktuální situaci a budoucnost vývoje evropského ATM, zejména dopad aplikace legislativy Single European Sky na provozní a institucionální strukturu služeb řízení letového provozu v evropském prostoru. Mezi další diskutovaná témata patřila problematika důchodového věku nebo ověřování znalostí anglického jazyka podle požadavků ICAO. Důraz na komunikaci se všemi zainteresovanými subjekty se projevil prostřednictvím účastí a prezentace-

mi členů Mezinárodní federace dopravních pilotů (IFALPA) nebo European Cockpit Association (ECA) a zástupců dodavatelského průmyslu (Airbus, ICC a Thales). Potřebu vzájemné spolupráce a intenzivní komunikace zdůraznil ve svém závěrečném komentáři i výkonný viceprezident IFATCA Patrik Peters: „*Flexibilita a široká spolupráce všech subjektů v civilním letectví umožní rozvíjet budoucí podobu ATM v Evropě tak, aby bylo možné zvládnout rychle rostoucí požadavky na kapacitu a v této souvislosti samozřejmě i nadále zvyšovat úroveň bezpečnosti poskytovaných služeb. Je to právě dnešní spolupráce, která ovlivní prostředí, ve kterém budeme dříve či později pracovat.*“ Další informace jsou na www.ifatca.org.

RICHARD KLÍMA, VOK
foto: **DAVID TOMAJER, LŠ**

Fotografie (nejen) z dovolené

Při letu L410 Calibra od ÚCL na měření leteckých frekvencí a navigačního bodu VOR Vožice byl krásný slunečný den. **Ivan Holobradý** (DPRO) si pořídil řadu snímků podzimmě probarvené jihočeské přírody a pak si všiml letadla letícího v podobném směru jako „jeho“ L410, a tak vznikl snímek linie s křídlem v zajímavé modrobílé kombinaci.

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu. **(mis)**



INZERCE

Prodáváte byt, dům, chatu

nebo pozemek?

RE/MAX

Jde to jednoduše, rychle a bezpečně. Máme 30 let zkušeností v 60 zemích.



Ing. Libuše Humplová
libuse.humplova@remax-czech.cz

731 618 384

RE/MAX Invest, Velehradská 1, Praha 3
info-linka zdarma 800 222 223, www.remax-czech.cz

ých řídicích letového provozu



Drama na ruzyňském letišti

Boeing 737 hamburské společnosti ABC se 149 cestujícími na palubě odstartoval ve středu 24. října v 9.30 z mnichovského letiště. **Během letu byl unesen.** Ve 12.43 se posádka letadla spojila s ACC Praha a oznámila jí úmysl přistát na ruzyňském letišti. Okamžitě vzletly dvě stíhačky České armády JAS-39 Gripen, které od českých hranic stroj doprovodily. Ve 13.03 dosedl unesený boeing na pražském letišti a byl naveden na určené místo daleko od běžného provozu, kam se okamžitě sjeli policisté z Útvaru rychlého nasazení, hasiči a zdravotníci. Přítomen byl i vyjednavač, který

se snažil s únosci vyjednat. Teroristé ale postupně vyhodili z letadla na letištní plochu pět „mrtvol“.

V tomto okamžiku ta část cvičení, která se uskutečnila v Praze, skončila a „unesené“ letadlo se následně vrátilo zpátky do Mnichova.

Řízení letového provozu poskytovalo při akci standardní služby. Uskutečněné cvičení mělo především prověřit připravenost integrovaného záchranného systému na letišti, a současně i koordinaci společných postupů při případném únosu letadla za letu. **mis**

Výstava fotografií zaměstnanců

Ve vestibulu budovy IATCC se 12. listopadu 2007 ve 14 hodin uskuteční slavnostní vernisáž fotografií soutěže „3L“. V letošním ročníku měla odborná porota za úkol posoudit celkem **72 snímků** od zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Z tohoto počtu vybrala pět vítězných, které jsme vám ve Stripu již představili a dalších patnáct, rovněž kvalitních fotografií, které sice tentokrát nedosáhly na finanční ocenění s vítěznými snímky spojené, ale rozhodně si také zaslouží vaši pozornost. Otiskujeme snímek Zimní Jeneč od **Miroslavy Macurové** (LIS). Putovní výstavu si můžete prohlédnout do 23. listopadu v Praze, od pondělí 26. 11. do pátku 30. 11. v Brně a následující týden (3. až 7. prosince 2007) v Karlových Varech. **mis**



Dětský den s letadly i díky ŘLP ČR, s. p.

Jedním ze sdružení, které **ŘLP ČR, s. p., podporuje** formou finančního příspěvku v rámci svých sponzorových aktivit, je i občanské sdružení Heritage of Flying Legends a jeho organizační složka Junior klub. Částkou v hodnotě 100 000 korun českých jsme přispěli na pořádání akce nazvané „Dětský den s letadly“, která se konala 28. 8. 2007 na letišti Náchod-Výsokov.

V duchu hesla „Vše, co děláme, děláme pro radost z létání“, byl koncipován celodenní herně-soutěžní program, při kterém byly v průběhu dne předváděny letové ukázky, které zajistila téměř desítká aeroklubů.

Výherci jednotlivých dětských soutěží měli v doprovodu rodičů možnost vyhlídkového letu v letounu AN-2 a Cessna 174.

Cílem leteckého dne bylo především motivovat děti ke vztahu k technice a k letadlům. Mimořádnost celé akce byla umocněna skutečností, že se společností BMZ AIR Service, s. r. o., se podařilo dojednat předvedení historického letounu Jak 11 (C11), který se jako jediný létající originál v Evropě může předvést v letové ukázce s plnou akrobacií. Pilotem letounu je cpt. Vladimír Peroutka, šéfpilot Heritage of Flying legends, s nálezem 16 500 hodin na různých typech letounů.

Jsmo rádi, že náš příspěvek pomohl k realizaci tohoto nápadu a že můžeme podporovat takovéto ušlechtilé aktivity pro širokou veřejnost. **NWT**

Polští studenti v letecké škole

Nebyvalým ruchem ožila Letecká škola Řízení letového provozu České republiky, s. p., v polovině měsíce října, kdy byl zahájen základní výcvik 24 studentů PAN-SA (Polish Air Navigation Services Agency). Devatenáct mužů a pět žen v současné době prochází teoretickou částí základního výcviku, který bude zakončen závěrečnými zkouškami těsně před vánočními svátky. Po Novém roce budou polští studenti pokračovat kvalifikačním výcvikem letištního přístrojového a přiblížovacího procedurálního řízení. Ukončení této části počátečního výcviku je plánováno na březen 2008. Závěrem zbývá jen popřát našim zahraničním studentům pevné nervy a úspěšné zvládnutí všech fází výcviku. **DT**

Inspiromat

„CANSO je klíčová organizace pro poskytovatele letových navigačních služeb, co se týče sdílení informací o realizaci a zkušenostech z provozu, a dosahuje celosvětového a vyváženého přístupu, jež je přínosem pro všechny zákazníky.“

Alexander ter Kuile, generální tajemník CANSO

■ ■ ■

„Když někomu můžete pomáhat odletat povinných 3000 hodin a pak se stát kapitánem, přináší to velké uspokojení. A také tu je ta krásná dvojitá věc – stále mám rád létání a jsem stále v provozu, létám dva dny v týdnu. Pomáhá mi to neztratit kontakt s prací.“

Andy Chadderton, manažer pro letecký výcvik u nízkonákladového dopravce Jet2.com

■ ■ ■

„Ještě to není na pořadu dne. Ale pokud budu cítit, že by to bylo správné, nebudu váhat ani chvíli.“

Výkonný ředitel společnosti Raynair Michael O'Leary na otázku, zda by uvažoval o low-cost dopravě na dlouhých tratích přes Atlantik

■ ■ ■

„Jsme přesvědčeni, že náš nový návrh nás přibližuje k myšlence umožnit až třináásobné zvýšení kapacity v evropské letecké dopravě, zatímco omezíme dopad na životní prostředí každého letu. Na konečné analýze nákladů a výnosů se právě pracuje a jsme si jisti, že se ukáže, že do našeho návrhu má cenu investovat.“

Olaf Dugi, předseda výkonného výboru SESAR

■ ■ ■

„Plot je nezbytný, protože jinak by snad lidé začali stavět i na přistávací dráze.“

Christoph Franz, výkonný ředitel Swiss International, komentuje stížnosti na hluk od lidí, kteří si staví domy na pozemcích hned vedle letiště v Curychu

■ ■ ■

„Regionální aerolinky jsou velice přizpůsobivé. Pokud se jeden trh stane neudržitelným, okamžitě se mohou přemístit na jiný.“

Andrew Clarke, ERA, ředitel politiky letecké dopravy

■ ■ ■

„Nejkrásnější sen, který kdy existoval v srdci muže, je od dob Ikara dnešní svět letectví.“

Louis Blériot, francouzský letec

■ ■ ■

„Lidstvo musí vystoupit až nad planetu Zemí – na samý okraj atmosféry a ještě dál – jedině tak plně porozumí světu, ve kterém žije.“

Sokrates Připravila NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Říjen plný událostí

Provoz na ruzyňském letišti utěšeně houstne. 15. října odbavilo už 10 milionů cestujících, což je meziroční růst o 7 %. Očekává se, že za celý rok 2007 by mohl být ustanoven nový rekord – 12,4 mil. cestujících, což by bylo meziroční zvýšení o 900 000.

Průměrný denní počet pravidelných příletů a odletů – 403 – řadí pražské letiště ve střední a východní Evropě na druhé místo hned za Moskvu.

Do Prahy létá 53 leteckých společností, z toho 31 standardních osobních společností, 16 nízkorozpočtových a 6 nákladních společností. Největším přepravcem na pražském letišti jsou stále ČSA (43% podíl), ale stále roste podíl nízkorozpočtových dopravců a koncem roku dosáhne 25 %.

Kvapem se blíží vstoup České republiky do schengenského prostoru, a tak spolu s novým zimním letovým řádem ruzyňské letiště připravilo řadu změn.

Přejmenování terminálů

Pro usnadnění orientace cestujících a zjednodušení práce pro rezervační systémy, cestovní kanceláře i prodejce letenek jsou od 10. října dosavadní čtyři terminály Sever 1, Sever 2, Jih 1 a Jih 2 přejmenovány na Terminál 1 pro lety mimo schengenský prostor, Terminál 2 pro lety uvnitř schengenského prostoru, nový terminál z roku 1997 na starém letišti bude Terminál 3 General Aviation a vedle stojící původní terminál z roku 1937, který užívá armáda, se bude jmenovat Terminál 4 Military.

Nové jednotné balení zboží zakoupeného v bezcelních obchodech

Na základě mezinárodní dohody pražské letiště zavádí jednotné balení, které si uznávají letiště navzájem. Cestující tedy nebude mít potíže s takto zakoupeným zbožím zejména při přestupech, kdy na přestupním letišti mu zboží bylo zabaveno pro nejasný původ. Jedná se o igelitovou tašku s čárovým kódem a jednotným označením.

Nová pošta

Dne 17. října otevřela Česká pošta novou pobočku Praha 67, která je umístěna ve spojovací chodbě mezi Terminály 1 a 2. Pošta bude otevřena 23 hodin denně, uzavírá bude jen od půlnoci do jedné hodiny ranní. Jednání předcházející otevření byla komplikovaná, protože všichni zaměstnanci pobočky, včetně řidičů, kteří budou přepravovat zásilky, musejí projít prověrkou Národního bezpečnostního úřadu.

Nový zimní letový řád

Od 28. října do 29. března platí zimní letový řád. Reaguje na stále rostoucí zájem společností o lety do Prahy. I v zimě přilétá do Prahy stále více cestujících, a tak se postupně vyrovnávají rozdíly mezi zimním a letním obdobím. Před dvěma roky byl rozdíl 18 % proti letnímu období, letos už je zimní provoz slabší pouze o 15 %. Přímé linky vedou z Prahy do 105 destinací ve 45 zemích.

Nové linky

Na pražském letišti začnou operovat další tři letecké společnosti: irská Ryanair, španělská Iberia a dánská Cimber Air.

Přibudou nové pravidelné linky z Prahy do Trevisa a Bordeaux. Nově se v letovém řádu objevuje též Atlanta, Kaliningrad, Karlovy Vary, Poprad, Stavanger a Verona. Letos nejvíce stouply počty cestujících do Švýcarska, Ukrajiny a Egypta. Opadá naopak boom pro lety mezi Prahou a šestnácti britskými destinacemi.

Příchod španělské Iberie na Letiště Praha

Je to pro pražské letiště významná událost. Iberia byla založena před 80 lety, loni přepravila 33 mil. cestujících. Dlouhodobě se jí daří generovat zisk, loni to bylo 116,1 mil. EUR. Disponuje 214 letadly a z domovského letiště Madrid-Barajas obsluhuje síť 107 destinací. Flotila vyhradně tvořená Airbusy má průměrné stáří 7,9 roku.

Iberia nabídne českým cestujícím spojení do 35 španělských a dvou portugalských destinací (Lisabon a Porto) a na některá letiště v Africe a USA.

Jako jednička na trhu letecké dopravy mezi Evropou a Jižní Amerikou však spojí Prahu přes Madrid se všemi hlavními městy zemí Jižní Ameriky s výjimkou Paraguaye.

Iberia je členem aliance „Oneworld“, kam patří i British Airways či Qantas.

Spojení Prahy s Tchaj-wanem

Je zatím v jednání, ale od letní letové sezóny 2008 by mohla společnost China Airlines létat 3krát týdně s mezi-přistáním v Dubaji na Tchaj-wan na letiště v Tchaj-peji. Lety letouny Airbus A330-300 by trvaly 14 hodin.

Zatím jedinou dálkovou linku s Asíí zajišťuje od roku 2004 společnost Korean Air, která létá Praha – Soul 4krát týdně.

Z tiskových zpráv připravil OLDŘICH STANĚK, AI

Airbus versus

S osmnáctiměsíčním zpožděním předala v říjnu 2007 společnost Airbus ve francouzském Toulouse první největší dopravní letoun světa **Airbus A380** leteckému dopravci Singapore Airlines. Jedná se o největší dopravní letadlo, nepočítaje ruský Antonov An-225, který ovšem existuje jen v jediném exempláři a je využíván výhradně pro nákladní dopravu.



Do pravidelného provozu byl Airbus A380 nasazen 25. října – první let se uskutečnil za obrovského zájmu cestujících mezi Singapurem a Sydney. Tento typ stroje, jehož posádku tvoří téměř 30 lidí, pojme 471 cestujících, z toho dvanáct v luxusní první třídě a šedesát v business class. Nejúspěšnější verze A380 však pojme až 853 cestujících.

Společnost Singapore Airlines následně převezme další tři vyrobené stroje. Pak přijdou na řadu ostatní zákazníci, jako je společnost Emirates, která si objednala napevno vůbec nejvíce kusů – 47 – a kromě toho 8 předběžně, dále Qantas s 20 a opět Singapore Airlines

Seriál pohled

22

(pokračování z minulého čísla)

V roce 1933 mírně poklesl počet povětrnostních informací podaných osádkám letadel, o 2267 na 25 640, opět však vzrostl počet sdělení předaných osádkám radiotelegraficky za letu. Podstatnou změnou však bylo, že osádky letadel již nedostávaly aktuální počasí na trati v době nedlouhou před startem, nýbrž krátkodobou předpověď vývoje počasí na trati v době po vzletu. Aby bylo možno takové předpovědi podávat, působili na letištích Praha (Kbely) a Bratislava studování meteorologové.

V tomto roce byla dokončena stavba hangáru na státním civilním letišti Karlovy Vary. Železobetonový hangár měl plochu 985 m², vrata byla široká 30 m a 8 m vysoká.

Telefonní a radiotelegrafní služby pro civilní letectví zajišťovalo stále Ministerstvo pošt a telegrafů, které si již při vzniku samostatného Československa pečlivě hlídalo monopol na veškeré služby tohoto typu s výjimkou vnitřní telegrafní sítě železnic. Rok 1933 a léta následující byly rozhodující pro výstavbu radiotelegrafní sítě pro potřeby letecké dopravy. V tomto roce 1933 byla dálkovým telefonním kabelem přímo spojena letiště Praha (Kbely), Brno a Bratislava, stejným způsobem byla spojena Praha i s Norimberkem. Goniometrické stanice byly zatím pouze dvě – v Praze a v Brně; jak jsme viděli, jejich rychlejší výstavbu komplikovala obtížná finanční situace let hospodářské krize. Stále se však pro další roky počítalo se stanicemi v Českých Budějovicích (pro zajímavost – tam byla později stanice umístěna velmi příhodně, v prvním patře objektu v Plané u Č. Budějovic,

Boeing

s 19 stroji. Celkem má Airbus v současné době 165 pevných a 24 předběžných objednávek. Aby byla výroba zisková, musí Airbus prodat 250 letadel A380.

Na tiskové konferenci prohlásil generální ředitel společnosti Thomas Enders, že dalšího zpoždění při výrobě se už neobává.

Díky zpoždění výroby A380 měl zatím Boeing v boji o zákazníky v ruce velký trumf. Nyní o něj přichází, protože výroba jeho typu **Dreamliner 787** se potýká s podobnými problémy jako A380. Už dnes má nový typ půlroční zpoždění.

Boeing nevsadil jako Airbus na filozofii přepravovat najednou co nejvíce pasažérů, ale na nové materiály. Například křídla nebo nádrže, které se vyrábějí v Japonsku, jsou namísto z hliníku z kompozitních karbonových materiálů. Výhodou takového řešení je, že se výrazně sníží celková váha letadla a úspora paliva by měla dosáhnout 20 procent. Dreamliner 787 bude vyráběn ve třech verzích pro 210 až 330 pasažérů.

Odběratelům ovšem Američané, stejně jako Francouzi s Airbusem, komplikují život. Společnosti All Nippon Airways, Air China, Shanghai Airlines nebo Hainan Airlines chtěly využívat nové stroje již během letních olympijských her, které se konají už za 9 měsíců v čínském Pekingu.

mis, foto: AIRBUS a BOEING

Steve Fossett záhadně zmizel



Pokořitel mnoha světových letových rekordů, třiašedesátiletý Američan Steve Fossett, **beze stopy zmizel** 3. září 2007 během standardního letu nedaleko svého ranče v Nevadě.

O jeho v historii lidstva prvním sólovém nonstop obletu zeměkoule bez mezipřistání či dočerpání paliva – v letounu GlobalFlyer Virgin Atlantic – jsme psali v dubnovém čísle Stripu ročníku 2005.

Do hledání Fossetta se zapojilo armádní letectvo USA, dvě stovky dobrovolníků z různých částí Spojených států a tisíce počítačových nadšenců, kteří prozkoumávali satelitní snímky v aplikaci Google Maps na internetu. Jak důkladné byly pátrací akce, dokazují jejich pozoruhodné výsledky. Našlo se osm vraků letadel, o nichž se léta soudilo, že už je pohltila země. Rozlišovací přesnost satelitních snímků pomohla upozornit na podezřelé objekty po celém nevadském území. Byla tak například zaregistrována i stará rezavá roura o půlmetrovém průměru.

Přestože britský přítel, kolega a také dobrodruh, miliardář Richard Branson, investoval do hledání pohřešovaného Fossetta nemalé finanční částky, naděje na jeho nalezení se zdá být dnes již nulová. Také vyjádření záchranářů, že nikdo z nich neztrácí naději, pátrání bude pokračovat, prozatím se jenom omezí jeho rozsah, zní jako diplomatické sdělení, jehož obsah by se dal shrnout do věty: Nevěříme, že by mohl být ještě naživu.

Napadá mě otázka. Nerozhodl se třeba Steve Fossett pro vytvoření nového světového rekordu, tentokrát v nepolapitelnosti? Jaký je pro tuto disciplínu stanoven časový limit ovšem netuším.

mis, foto: virginatlanticglobalflyer.com

Ú do historie řízení letového provozu

v blízkosti dnešního letiště – v jehož přízemí se nacházela restaurace), dále v Mariánských Lázních, Bratislavě, Žilině, Košicích a v Užhorodu.

Radiotelegrafní vysílací stanice byly v tomto roce umístěny na letištích Praha (jedna stanice, v Satalicích za kbelským letištem, vysílala na frekvenci 248 kHz a byla určena pro spojení se zahraničními letišti; druhá a třetí stanice vysílaly na frekvencích 238 kHz a 333 kHz a byly přímo na letišti), Karlovy Vary (248 kHz a 333 kHz), Brno (333 kHz) a Košice (248 kHz), s instalací dalších se pro budoucnost počítalo v Českých Budějovicích, Mariánských Lázních a Bratislavě. Stanice přijímací pak byly

v Praze (přímo na letišti Kbely), v Košicích a Užhorodu, s výstavbou se počítalo v Mariánských Lázních.

Spojení hlavních československých dopravních letišť telefonními linkami bylo výhodné pro možnost většího rozsahu a větší rychlosti přenosu zpráv, než umožňovalo spojení radiotelegrafické. Navíc četností služebních sdělení mezi letišti se značně vytěžovala zvláště pražská radiostanice, která se po vybudování telefonního spojení zcela uvolnila pro spojení s letadly.

K dalším zajímavým plánům Ministerstva pošt a telegrafů v této době patřila výstavba dálkopisného spojení Prahy a Norimberka.

1934

V roce 1934 pokračovalo zavádění radiospojení letadel s československými civilními letišti. V jeho rámci bylo příslušnou stanicí vybaveno také státní civilní letiště v Karlových Varech, které ovšem zajišťovalo radiové služby i pro nedaleké letiště Mariánské Lázně. Na letišti byl instalován vysílač Telefunken o výkonu 800 W. Zpočátku byla provizorní anténa umístěna na střeše hangáru, v průběhu roku pro ni byly vybudovány dva 30 m vysoké, 90 m od sebe vzdálené ocelové stožáry a mezi ně napnuta definitivní anténa. Tato nová instalace zajišťovala větší dosah radiového spojení. Vlastní radiozařízení bylo umístěno v nádražní budově a mimo hlášení se přilétávajících letadel poskytovala osádkám také meteorologické informace. Protože ovšem stožáry představovaly překážky pro letový provoz, byly v souladu s dobovými předpisy patřičně označeny: v horní polovině stožárů se objevily bílé a červené pruhy, na jejich vrcholu pak byla jako výstražná světla umístěny 1,6 m dlouhé neonové trubice.

1935

I v roce 1935 se dále rozvíjely letecké spoje Prahy s významnými zahraničními městy, potíže však dlouhodobě zůstávaly u přímého spojení Prahy s Londýnem. To již zhruba deset let ztroskotávalo na britském požadavku na monopolní provoz spoje britskou společností. V létě roku 1935 sice krátký čas britská linka Londýn – Budapešť přistávala v Praze, od podzimu však, tak jako dříve, bylo mezipřistání opět přeneseno do Vídne a při cestě z Prahy do Británie bylo nutno v Amsterdamu přestupovat.

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



Junkers G 24 společnosti Lufthansa na letišti Praha-Kbely v roce 1932



Žofín 2007

*Letošní setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.,
se uskuteční v pražském Žofínském paláci
14. prosince 2007
od 18 hodin*

Večer zpříjemní melodiemi ze 70. a 80. let skupina Jam and Bazar,
vystoupí skupina akrobatického rokenrolu,
přípravena bude ochutnávka moravských vín, japonského sushi a bohatý raut.
V závěru večera zahraje Vítkovo kvarteto.
Pozvánku na vánoční setkání obdrží všichni zaměstnanci podniku během listopadu.