



Vážení čtenáři,

v květnu posledního roku minulého tisíciletí vyšlo první, pilotní číslo podnikového zpravodaje Strip. Následně začal vycházet pravidelně a v tuto chvíli právě čtete úvodník letošního dvanáctého čísla – včetně pilotního již celkově osmdesátého.

Původně byl Strip tištěn černobíle na kancelářském papíru, s jednou doplňkovou barvou, jeho dva listy byly přeloženy a volně vsunuty do sebe. Postupně se vypracoval k plnobarevnosti, lepší grafické úpravě, křídovému papíru a vazbě.

Strip č. 80

Strip v této své současné podobě je určen nejen všem zaměstnancům Řízení letového provozu České republiky, ale reprezentuje také podnik navenek. Časopis je zasílán Ministerstvu dopravy, zástupcům ČR v Evropském parlamentu v Bruselu, ÚCL, Letišti Praha, ČSA, ÚZPLN, Ministerstvu obrany, zahraničním leteckým společnostem, finančním ústavům, ČVUT ...

Především je ale časopis určen zaměstnancům a na jejich mínění záleží, jak Strip obsahově i graficky naplňuje představy o podnikovém časopisu. Zda v něm nacházejí informace, které je zajímají, zda se mohou sami podílet na obsahu jednotlivých čísel.

Někteří čtenáři takové možnosti využívají a jsou s redakcí ve styku. Ti ostatní, kteří tak chtějí také činit, mohou kontaktovat redakci, a to nejlépe poštou na adresu uvedenou na poslední straně – strip@ans.cz. Od prvního čísla ročníku 2008 jsou členové managementu připraveni odpovědět na každý došlý mail. Reakci najdete ve Stripu v rubrice Došlo na redakční mail.

Věříme, že vzájemná komunikace současně přispěje i k tomu, že se dozvíme víc o vás, našich čtenářích, a budeme tak moci koncipovat podnikový časopis tak, aby vám i v dalších číslech přinášel co nejvíce zajímavých informací a atraktivních fotografií.

MICHAEL SEDLÁČEK, šéfredaktor

*Mnoho pracovních
a osobních úspěchů
všem zaměstnancům
do roku 2008
přeje redakce*

Komorní soubor

Komorní soubor Řízení letového provozu ČR, s. p., vás srdečně zve na adventní koncerty, na nichž uvede vánoční zpěvy ze staročeských kancionálů, vánoční písně a pastorely i tradiční české koledy. Koncerty se konají:

v pondělí 10. prosince 2007 od 17.00 hodin v Domově důchodců, Ke školce 1070, v Rudné u Prahy,

ve čtvrtek 13. prosince od 18 hodin ve Sboru Českobratrské církve evangelické v Kladně, Generála Klapálka 37,

v úterý 18. prosince od 18 hodin v Českobratrském evangelickém sboru u sv. Klimenta v Praze 1 na Novém Městě.

Vstupné na všechny koncerty je dobrovolné.

(red)

Krátce

Výroční zpráva opět úspěšná. Dalšího dobrého výsledku dosáhla výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2006 v soutěži „Nejlepší výroční zpráva“, která je tradičně pořádána sdružením Czech Top 100. V celkovém pořadí obsadila 23. místo ze 149 přihlášených. Grafický design a výrobu výroční zprávy podniku za rok 2006 zajišťovala společnost MDE, s. r. o., která po šesti letech nahradila společnost B.I.G.

Signál T-Mobile v budově IATCC. Dne 13. 11. 2007 v 10:42 hodin byla uvedena do provozu interní BTS operátora T-Mobile, která nyní zajišťuje plné pokrytí GSM signálem této sítě v prostorách budovy IATCC.

CANSO. Organizace pro civilní letectví, oznámila, že Saudi Arabia's General Authority of Civil Aviation (GACA) se stala plnohodnotným členem organizace.

rkl

DPRO

(red)

INZERCE

**Prodáváte byt, dům, chatu
nebo pozemek?**

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

Sport

Pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., je připravována **squashová liga** o „Jenečského krále“. Termín ukončení přihlášek je k 13. 12. 2007. Bližší informace najdete na nástěnce intranetu.

MARTIN ŠTĚPÁNEK

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Blahopřejeme zaměstnancům, kteří oslaví kulaté pracovní výročí v prosinci:

Václav Lacina, sřp II,
oddělení IFR **30 let**

Zdeněk Žák, technický dohled II,
oddělení telekomunikací **25 let**

Jiří Pokorný, pracovník údržby ZLT II,
oddělení radiolokační bod Písek **20 let**

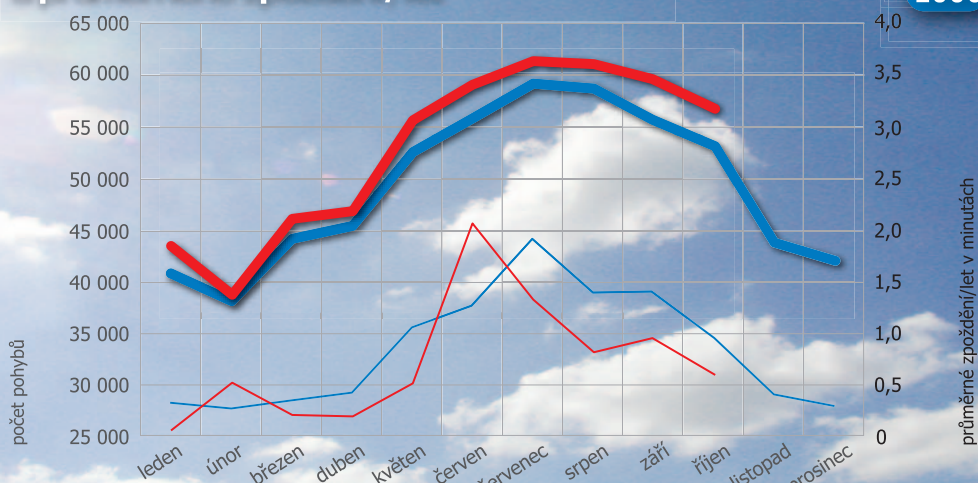
Zdeněk Machovský, ing.,
vřlp II – WS, oddělení IFR **15 let**

Jitka Kocourová, JUDr., metodický
pracovník, oddělení personální **15 let**

Petr Bajer, údržbář, oddělení
technického provozu služby **15 let**

Milena Rýdlová, vedoucí odborný
referent, oddělení právní **15 let**

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

ŘÍJEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
14 243	14 899
nejvyšší počet/den (5. 10.)	
550	570
nejvyšší počet/hod. (11. 10.)	
49	50

Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
52 832	56 344
nejvyšší počet/den (5. 10.)	
1 884	1 988
nejvyšší počet/hod. (23. 10.)	
130	148

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		v %
říjen	52 832	56 344	+ 6,6	0,97	0,60	říjen	847 996 889 254 + 4,9

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
říjen	14 243	14 899	+ 4,6	3 080	2 421	− 21,4	1 716	1 141	− 33,5	857	610	− 28,8

Představte si Ruzyni s otevřenou dráhou 22, trochu to pootočte na sever, a jste v Calgary, říká Lukáš Novák

Letiště v Calgary a v Praze jsou podobná

Rodák z jižních Čech, řídící letového provozu, který studoval v Praze, Luxembourg, Maastrichtu a Calgary, kde v současné době pracuje na TWR. Zajímali nás jeho životní příběh, srovnání provozu na letištích v Praze a Calgary, technické vybavení pracovišť, kapacitní možnosti, personální obsazení i jeho koníček, a proto jsme ho požádali o rozhovor.

V současné době žijete v Kanadě, ale i vaše jméno prozrazuje český původ. Jakou školu jste v Čechách vystudoval, kdy jste se rozhodl pro práci řídicího?

Máte pravdu, mé typické české jméno se nezapře, ale to je dobře. Jsem hrdý Jihočech a tím i zůstanu. Vyrůstal jsem v Soběslavi na malém svazarmovském letišti, a tak není divu, že láska k létání se později přenesla i do mé pracovní kariéry v letectví. Studoval jsem na gymnáziu v Soběslavi a dále na Obchodní akademii v Kaplici se zaměřením na výpočetní techniku. K ŘLP jsem nastoupil v roce 1993 jako žák pro APP/TWR.

Jak byste srovnal studium na letecké škole v Praze s pozdějším tréninkem ve světě?

Trénoval jsem v Praze, později v Luxembourg a Maastrichtu pro UACC a v Calgary opět pro TWR. Požadavky na zácvikáře rostou všude na světě, a tak je těžké porovnávat výcvik v různých časech. V Praze byl výcvik velmi lidský a kvalitní, v Eurocontrolu neosobní, ale přesně definovaný a v Calgary velice těžký po provozní stránce.



Zdá se mi, že vaše profesionální dráha se prolíná s cestovatelským duchem. Jak to všechno začalo?

V roce 1995 jsem poprvé vycestoval za velkou louží na krátký výlet do USA.

Navštívil jsem také věž na letišti v Chicagu, ale náladu mi dost zkazila moje neschopnost dobře konverzovat s místními řidiči. A tak bylo na čase, abych na sobě zapracoval ... Zorganizoval jsem si studium angličtiny v USA a měl to štěstí, že

moji nadřízení podpořili tento nápad a umožnili mi jedenáct měsíců neplaceného volna. To bylo v roce 1997. Z Prahy jsem se rozhodl odejít v roce 2000 a začít tak svou cestu do neznáma.

Proč vaše cesta, jak sám říkáte do neznáma, začala právě v Kanadě?

Západ severoamerického kontinentu mi učaroval svými přírodními krásami a velkými vzdálenostmi s malým osídlením. Kanadské ŘLP mělo program pro nábor zkušených řidičů ze světa a já chtěl opět pracovat na věži. V té době jsem nepracoval jako řidič, což nebylo v mých původních plánech, a tak jsem se rozhodl odejít z Eurocontrol, podruhé opustit „sociální jistoty“ a pokračovat za svým cílem ...

První kroky k vašemu cíli proběhly bez komplikací?

Na mé začátky v Kanadě docela rád vzpomínám. V Calgary jsem přistál jen se dvěma kufry, dokonce i manželku jsem raději nechal první tři měsíce doma v Evropě. V západní Kanadě jsem nikdy předtím nebyl, a tak jsem přesně nevěděl co očekávat. Během prvních dvaceti dní jsem si musel najít ubytování a koupit do-

pravní prostředek. Pak jsem podle mapy dorazil do práce, následovaly tři týdny teorie, dva týdny na simulátoru a hned do živého provozu s instruktorem. Ještě jsem neměl ani založený účet v bance a už jsem vydával letová povolení ... dnes se tomu musím smát.

Takže jste se ocitl opět na věži s výhledem do kraje plného hor a jezer, tak jak jste si přál? A je tam vůbec co řídit v té vzdálené prérii s tak málo lidmi? (☺)

Vidím, pane redaktore, že mi oplácíte můj humor! (☺) Letiště v Calgary je v mnoha věcech velice podobné Praze. Srovnatelná velikost, počet přepravených cestujících a do jisté míry i dráhový systém. Představte si Ruzyni s otevřenou dráhou 22, trochu to pootočte na sever a jste v Calgary. Dokonce i plánování výstavby paralelní dráhy se tu nosí jako obnošená vesta již přes deset let ... Avšak na rozdíl od Prahy těmito dnům „usilovného plánování“ není zdaleka konec a nová „paralelka“ je zatím v nedohlednu.

Lukáše Nováka zpovídal
MICHAEL SEDLÁČEK

(dokončení v příštím čísle)



Objektiv



Cesta k integraci otevřena.

Dne 29. 11. 2007 se uskutečnilo setkání mezi NGŠ generálporučíkem ing. Vlastimilem Pickem a GR ŘLP ČR, s. p., ing. Janem Klasem. Jenání se dále zúčastnil plukovník generálního štábu ing. Josef Otta a ŘDPLR pan Petr Fajtl. Hlavním cílem setkání bylo definovat jednotlivé kroky k dosažení cílového stavu integrace oblastních letových provozních služeb. Setkání proběhlo v přátelské a konstruktivní atmosféře. Byla nalezena shoda v základních principech řešení, které budou dále rozpracovány realizačním týmem cílového stavu integrace oblastních letových provozních služeb. Detailnější informace o výsledcích jednání a dalším postupu budou zveřejněny v příštím čísle Stripu.

PETR FAJTL, foto: mis



Snídaně s novináři. Výsledky letní letové sezóny 2007 a předpokládaný rozvoj obou společností byly hlavním tématem pravidelné neformální snídaně generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Klase a generálního ředitele Letiště Praha ing. Dvořáka s novináři, která se konala 21. 11. 2007 v pražském hotelu Adria. Přítomné novináře zaujaly především informace o privatizaci letiště Ruzyně, nové ceny za služby ŘLP ČR, s. p., od 1. 1. 2008 a stav příprav výstavby RWY 06R/24L. Tiskovou zprávu ŘLP ČR, s. p., která byla u této příležitosti vydána, můžete najít v tiskovém středisku na www.rlp.cz.

rkf, foto: mis



Vernisáž výstavy a předání cen vítězům fotosoutěže „3L“ se uskutečnily v pondělí 12. listopadu ve vestibulu IATCC. Vedoucí oddělení komunikace Richard Klíma (vlevo), předává ocenění a peněžní poukázky Janu Synakovi (SLNS Brno) za Zvláštní cenu poroty (fotografie Dusná atmosféra) a za 3. místo (fotografie Výletníci).

mis

Vánoční charitativní sbírka

Pomalu ale jistě se nám blíží konec roku. Stejně jako v předešlých letech i letos jsme se rozhodli zorganizovat „Vánoční charitativní sbírku“. Pro ty z vás, kteří by se chtěli sbírky zúčastnit, několik informací.

Sbírka bude opět organizována za pomoci PV OSD ŘLP ČR, s. p. Prostřednictvím nadace Divoké husy (www.divokehusy.cz), se kterou máme velmi dobré zkušenosti z minulých let, budou finanční prostředky odeslány námi vybrané organizaci či sdružení.

Nadace Divoké husy kromě jiného podporuje nestátní neziskové organizace působící v sociální či zdravotní oblasti. V České republice byla založena jako partnerská organizace nizozemské nadace Wilde Ganzen v roce 1997. Od svého partnera převzala model organizování veřejných sbírek a zdvojnásobování výtěžku benefičních akcí.

Tato myšlenka se nám zdá velmi motivující – nestátní nezisková organizace si zadá účel i předpokládanou finanční výši grantu. Jakmile naspoří nebo jiným způsobem získá polovinu prostředků, druhou polovinu mu věnuje nadace Divoké husy ze svých charitativních sbírek. Další důvod, proč jsme se rozhodli právě pro tuto nadaci, jsou její minimální provozní náklady.

Poslední a pro nás nejdůležitější je skutečnost, že peníze věnované této nadaci naší sbírkou budou pod naší kontrolou do okamžiku, kdy se rozhodneme, na který grant je použít.

Vybrané peníze budou ukládány na účet nadace Divoké husy s naším variabilním symbolem. Po ukončení sbírky nám nadace, stejně jako v předešlých letech, pošle návrhy, ze kterých vybereme anketou umístěnou na podnikovém intranetu organizaci či sdružení. Teprve na náš pokyn nadace Divoké husy peníze ze svého účtu odešle. My tak máme kontrolu, jak se s vybranými penězi naloží.

Sbírka bude opět probíhat v období prosinec 2007–únor 2008.

Letos uvažujeme o možnosti předpokládaný výtěžek rozdělit mezi dvě organizace. Na internetových stránkách Nadace Divoké husy je nabídka – „Vánoce s Divokými husami“. Pod každou koulí na vánočním stromku se skrývá název neziskové organizace, kterou je možné podpořit. Nabízí se možnost první část peněz vybírat přímo na konkrétní projekt, druhou část pak po ukončení sbírky věnovat podle osvědčeného scénáře z předešlých let.

Věříme, že i letos se k nám připojíte a prospějete tak dobré věci.

Předem Vám všem děkujeme za podporu a ochotu myslet i na druhé.

Charitativní sbírka 2006/2007



Stejně jako vloni i letos vám přinášíme informace o charitativní sbírce uskutečněné na přelomu roku 2006/2007. Potěšilo nás, že se jí zúčastnilo více zaměstnanců než v předešlém roce a konečná částka byla více než dvojnásobná – 41 650 korun. Peníze prostřednictvím nadace Divoké husy dostal opět výherce naší ankety. Tentokrát jsme potěšili „Dětskou léčebnu Charlotty G. Masarykové v Bukovanech“. Za tyto peníze pořídili pro své malé pacienty dva ultrazvukové inhalátory. Tyto nové přístroje mají schopnost rozptylovat kapalinu na drobné částičky tvořící mlhu vhodnou pro vdechování. Se schopností přeměnit medikament ve velmi jemnou mlžinu s průnikem hluboko do plic jsou proto velice efektivní pro léčbu chronického onemocnění plic a astmatu. Koncentrace léků jsou dodávány přímo do průdušek, a proto je léčebný efekt velký a riziko nežádoucích účinků malé.

Ještě jednou děkujeme všem, kteří se k nám přidali a poslali peníze na prospěšnou věc. Doufáme, že ani při letošní sbírce nezklamete a vzpomenete na ty, kteří peníze potřebují, ale ani vlastním přičiněním na požadovanou částku nedosáhnou.

EVA PELIKÁNOVÁ, NOTOF, ZDENĚK MICKA, RIS, foto: archiv

Tradiční obnovovací výcvik CISM týmu

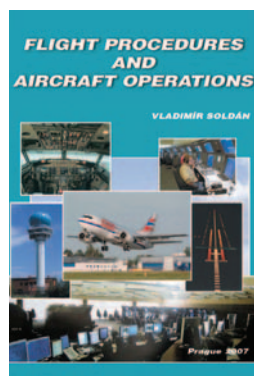
Tradiční každoroční výcvik se letos uskutečnil ve dnech 17., 18., 24. a 25. října v malebných jihočeských lázních Třeboň. Vzhledem k většímu počtu nových peer-debrieferů, kteří vstoupili do programu již v jeho průběhu, se letos výcvik uskutečnil ve čtyřech dnech, aby i noví členové týmu získali potřebné znalosti a dovednosti. Výcvik vedli a moderovali PhDr. Marie Sotolářová, certifikovaná lektorka CISM, a PhDr. Michal Walter, koordinátor CISM. Účastníci byli podrobně seznámeni se základními principy zvládání stresu a měli rovněž možnost procvičit si formy poskytování „první psychologické pomoci“. Velký prostor byl věnován diskusi a praktické aplikaci CISM programu v podmínkách našeho podniku. V tomto směru existují úkoly, které je třeba postupně naplňovat. Výcvik splnil svůj účel



a vyšly z něj zajímavé náměty a doporučení, jejichž realizace přispěje ke zkvalitnění práce celého CISM týmu ve prospěch řídicích letového provozu.

Více informací o CISM týmu naleznete na intranetu ŘLP ČR, s. p. – nástěnka – Řízení stresu (CISM).

MICHAL WALTER, podnikový psycholog



Na jaře letošního roku vydala Letecká informační služba ŘLP ČR, s. p., novou knihu **Letové postupy a provoz letadel**. Autor ing. Vladimír Soldán, PhD., knihu koncipoval jako učebnici určenou především pro piloty, řídící letového provozu a letecký personál všeobecně. Kniha je ale srozumitelná i běžným čtenářům, kteří si kladou otázku, jak je letadlo zabezpečeno před srážkou se zemí nebo jiným letadlem a jak to, že piloti téměř vždy najdou to správné letiště i v mlze. Velký zájem o tuto učebnici na našem trhu a nedostatek podobné literatury ve světě přiměl čtyři kapitány Českých aerolinií přeložit knihu do angličtiny. Proč právě do tohoto jazyka? Většina leteckých škol nejen ve světě, ale i u nás provádí výcvik leteckého personálu v angličtině. Například Letecká škola ŘLP ČR, s. p., za období od 1. 1. 2006 do 15. 12. 2006 vedla v 17 kurzech se 125 studenty výuku a výcvik v anglickém jazyce. Dne 10 listopadu 2007 byla publikace „FLIGHT PROCEDURES AND AIRCRAFT OPERATIONS“ úspěšně představena na odborné konferenci v německém Langenu. Pokud získané vědomosti z této učebnice pomohou zabránit jen jediné mimořádné letecké události, stálo to za tuto práci. Všem, kdo se podíleli na vydání knihy, touto cestou děkuji.

JÍŘÍ LÁNĚ, LŠ

Průzkum spokojenosti zaměstnanců

V září tohoto roku byl v našem podniku proveden formou dotazníkové akce průzkum spokojenosti zaměstnanců, jehož cílem bylo zjistit míru jejich spokojenosti, motivaci, identifikovat případné negativní signály a porovnat s výsledky průzkumu z roku 2004. Otázky v dotazníku byly zaměřeny na jednotlivé tematické okruhy týkající se pracovního klimatu – tj. obsahu práce, oblasti řízení, funkčnosti pracovního kolektivu, individuálního rozvoje, pracovního hodnocení, motivace a pro zaměstnance pracující v IATCC i spokojenosti s dopravou, stravou a relaxačním centrem. Průzkum byl anonymní a dotazník vyplnilo celkem 26 % pracovníků.

Z výsledků průzkumu vyplývá, že zaměstnanci jsou spokojeni s obsahem a rozmanitostí své práce, s požadavky, které jsou na ně kladeny, s možnostmi se dále rozvíjet a s využitím své kvalifikace.

Na otázku „Doporučil/a byste práci v ŘLP ČR, s. p., svým příbuzným a známým“, kterou považují za velice důležitou z pohledu míry spokojenosti zaměstnanců, vyšla spokojenost téměř sto procentní. Pracovníci jsou výrazně spo-

kojeni i se sociálními podmínkami (ve srovnání s rokem 2004 došlo ke zvýšení spokojenosti o 11 %). Celkově je se svou mzdou spokojeno 89 % zaměstnanců, což je o 5 % více než v roce 2004.

Je možné konstatovat, že v porovnání s rokem 2004 došlo ve výše uvedených oblastech k mírnému zvýšení spokojenosti.

Cílem průzkumu není hledat pouze pozitivní signály, ale důležité je odhalit slabé stránky v podniku a kvalifikovaně je specifikovat tak, aby mohly být řešeny a následně odstraněny. Stejně jako v roce 2004 pocítují zaměstnanci určité nedostatky v systému informovanosti a mezi negativní signály zařadili na první místo „problémy se odsouvají“, dále „neexistence zpětné vazby“ a „nedostatečné řešení problémů“. Je proto nutné se na tento negativní jev soustředit a klást důraz na pravdivost, jednoznačnost argumentů a zabývat se problémy s cílem vyřešit je, a hlavně o výsledku a důvodech informovat ty, kterých se řešení dotýká.

Průzkum se dále zaměřil na zjištění spokojenosti se stravováním v IATCC a výsledky ukazují, že s jídelnou převažuje spíše nespokojenost. Mezi hlavní nedo-

statky zaměstnanci uvedli: neexistenci vlastní kuchyně, nemožnost stravování v různých cenových relacích, nemožnost připlatit si za kvalitnější jídlo a obecně kvalitu jídel. Naopak dobře hodnotí týdny zahraniční kuchyně. S relaxačním centrem v IATCC jsou zaměstnanci výrazně spokojeni. Co se týká dopravy, zde zaměstnanci nejčastěji uvádějí problémy s vynecháváním spojů, s komplikovanou návazností na ostatní autobusové linky, vlaky, na absenci rychlejších spojů z Prahy.

Největší a zároveň téměř shodnou motivací zaměstnanců je „mzda“ a „obsah práce seberealizace“. Dále „jistota pracovního místa“, „mezilidské vztahy na pracovišti“ a „sociální výhody“.

Lze tedy konstatovat, že výzkum spokojenosti zaměstnanců splnil svůj cíl – zjistil postoje a názory zaměstnanců.

Výsledky průzkumu jsou uveřejněny na nástěnce podnikového intranetu. Náměty a připomínky, které uvedli zaměstnanci v dotazníku, budou předány vedoucím pracovníkům k řešení.

Všem, kteří se průzkumu účastnili, děkuji za spolupráci.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPER

Inspiromat

„Byl jsem nesmírně šťastný, že jsem měl podporu od mých výkonných ředitelů – včetně současného Ashleyho Smouta. Bez ní prostě nemůžete mít efektivní systém řízení bezpečnosti práce.“

Phil Peguero, manažer pro bezpečnostní systémy, nyní v důchodu, Airways New Zealand

„Život na letišti je pořád zajímavý. Neustále se něco různého děje a vy jste povolán, abyste to vyřešil.“

Paul Fischer, velitel letištních hasičů na letišti Ashford v Londýně, na otázku, proč by doporučil stát se hasičem na letišti

„Je tu nebezpečí, že letectví se stane tabákovým průmyslem 21. století a bude chápáno jako produkt zla.“

David McMillan, generální ředitel Eurocontrol, potvrzuje svou pověst vášnivého ochránce životního prostředí a obhájce dokonalejších leteckých a přepravních postupů na konferenci odborových organizací

„Může být vůbec někdy kouzlo letu vyjádřeno slovy? Myslím, že ne.“

Michael Parfit

„Chceme, aby vzduch lidí spojoval, ne aby je rozděloval.“

Lord Swinton

„Nikdy jsem nepoznal průmysl, který by se dostal do lidské krve tak hluboko, jako se dostalo letectví.“

Robert Six, zakladatel Continental Airlines

„Pro odlety do zemí schengenského prostoru a non-schengenského prostoru stačí jen přejít z jednoho patra do druhého.“

Herbert Kaufmann, výkonný ředitel vídeňského letiště, o probíhající stavbě terminálu, který bude mít dvě patra

„Nejsou to dobré postupy, díky kterým jsou realizace plánů úspěšné; jsou to spolehliví lidé činící dobrá rozhodnutí.“

Mike Gibbons, programový manager pro Boeing EA-18G

„Hrozby dnešní doby nebyly vůbec brány v úvahu. Mnoho letišť je 10 až 25 let starých. Všechna byla postavena za účelem poskytnout pohodlí cestujícím a fungují na základě nedostatečných bezpečnostních pravidel.“

Tom Bonsaint, bezpečnostní manažer, Raytheon Network Systems

Připravila NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Civilní proudová doprava v Ruzyni slaví padesátku!



Tu-104A

Jak to letí, je tomu už 50 let, kdy Československé aerolinie začaly používat pro pravidelnou civilní leteckou dopravu proudová letadla. Staly se tak po sovětském Aeroflotu druhou leteckou společností na světě a první mezi leteckými společnostmi sdruženými v IATA. ČSA se staly průkopníky nové, kvalitativně zcela odlišné éry dopravního letectví. Pro západní svět bylo představení letounu TU-104 na aerosalonu v roce 1956 tak trochu překvapením, ale nasazení do pravidelného civilního provozu bylo téměř šokem. Vždyť západní stroje Caravelle a Comet teprve léčíly dětské neduhy a na zařazení do civilní letecké dopravy se chystaly.

TU-104 byly vlastně upravené vojenské konstrukce, letové charakteristiky byly úměrné době vzniku. Vzletová rychlost a hlavně rychlost během přiblížení a podrovnání byla značně vysoká a brzdy zase rychle slábly. Pětičlenná posádka v kokpitu měla plné ruce práce a často se házel i brzdicí padák. Hlučnost, spotřeba paliva, ekonomie provozu byly z dnešního pohledu zcela nevyhovující. Ale před 50 lety to byla převratná změna. Letoun o vzletové hmotnosti 76 tun přepravil 75 cestujících rychlostí 840 km/hod. na vzdálenost 3100 km.



Tu-124V



Tu-134

Rozšiřování proudového letadlového parku ČSA v následujících letech bylo orientováno výhradně na sovětskou letadlovou techniku. Tři „malá Tůčka“ TU-124V pro 56 cestujících byla nasazena v letech 1964–1972. Jedno z nich ale zapomnělo v roce 1970 v Zürichu vytáhnout podvozek a bylo tam, naštěstí bez zranění, zrušeno jako náhrada za dosluhující TU-124V začaly od roku 1972 přicházet TU-134A a do roku 1978 jich v Ruzyni bylo 14. Stotřicet čtyřka pobrala 76 cestujících a měla dolet i rychlost jako 104, ale vzletová hmotnost byla 49 000 kg, to je o 27 tun méně! Výsledek 15 let vývoje. Jako poslední se v Ruzyni do rodiny Tupolevů zařadilo 7 třímotorových TU-154M v letech 1988–1990. Stopadesátčtyřka byla pro až 142 cestujících při vzletové hmotnosti 100 000 kg, cestovní rychlosti 870 km/h a doletu 3640 km.

Vedle popsané rodiny Tupolevů ještě ČSA využívaly letounů Jak 40 a IL 62. Sovětská letadlová technika byla v ČSA v první třetině devadesátých let nahrazena modernější a ekonomičtější západní produkcí. Sehrála však důležitou roli v kapitálách proudové civilní letecké dopravy.

Dne 7. 12. 2007 se jménem prezidenta Českých aerolinií Radomíra Lašáka, generálního ředitele Letiště Praha Miroslava Dvořáka a generálního ředitele Řízení letového provozu Jana Klase konalo slavnostní setkání u příležitosti oslav padesáti let od zahájení proudové civilní dopravy. Rozhodně bylo na co vzpomínat.

Podle historických Letectví + kosmonautika zpracoval **OLDŘICH STANĚK, AI**, foto: **L+K**



Tu-154M

Praha má

Nová věž a obnovená budova, to jsou zevní znaky nově instalovaného radarového zařízení na letišti Praha. Co se však změnilo uvnitř? Nový primární okřskový radar STAR 2000 se zcela revolučně odlišuje od doposud používaného typu TA 10 MTD. Zatímco původní radar generoval vysokofrekvenční vysílané impulzy pomocí samooscilující elektronky, tzv. magnetronu, nový radar používá přesný základní oscilátor a lineární výkonový zesilovač ke generování vysílaného výkonu. To vše polovodičové, žádné vakuové prvky. Výkon jednoho zesilovače činí 2000 W a paralelně jich pracuje 16. Vysíláme tedy výkonem 32 kW namísto původních 500 kW vyzařovaných magnetronovým vysílačem, tedy asi patnáctkrát menším výkonem. Jak to přijde, zeptají se bystrí čtenáři, že k detekci cílů na stejné maximální vzdálenosti potřebujeme nyní menší výkon. Věc souvisí s protikladným požadavkem: udržet časovou šířku vysílacího pulzu co nejmenší, neboť to souvisí s rozlišovací schopností radaru v dálce, a současně ozařovat cíl co nejdéle, neboť vyzařovaný výkon násobený dobou ozaření cíle se nazývá energie cíle a z hlediska detekce odrazů je žádoucí mít tuto energii co největší. STAR 2000 používá tzv. techniku komprese pulzu. V blízké zóně je okolí ozařováno klasickým úzkým pulzem o šířce 1 μsec, zatímco vzdálená zóna je ozařována dlouhým pulzem o šířce 98 μsec. Během vysílání dlouhého pulzu dochází ke změně vysílaného kmitočtu. Při příjmu potom přijatý dlouhý pulz projde frekvenčně závislým zpožďovacím členem – je časově komprimován – a na výstupu pro další zpracování

Seriál pohled

23 (pokračování z minulého čísla)

V roce 1935 intenzivně pokračovala výstavba nového státního civilního letiště

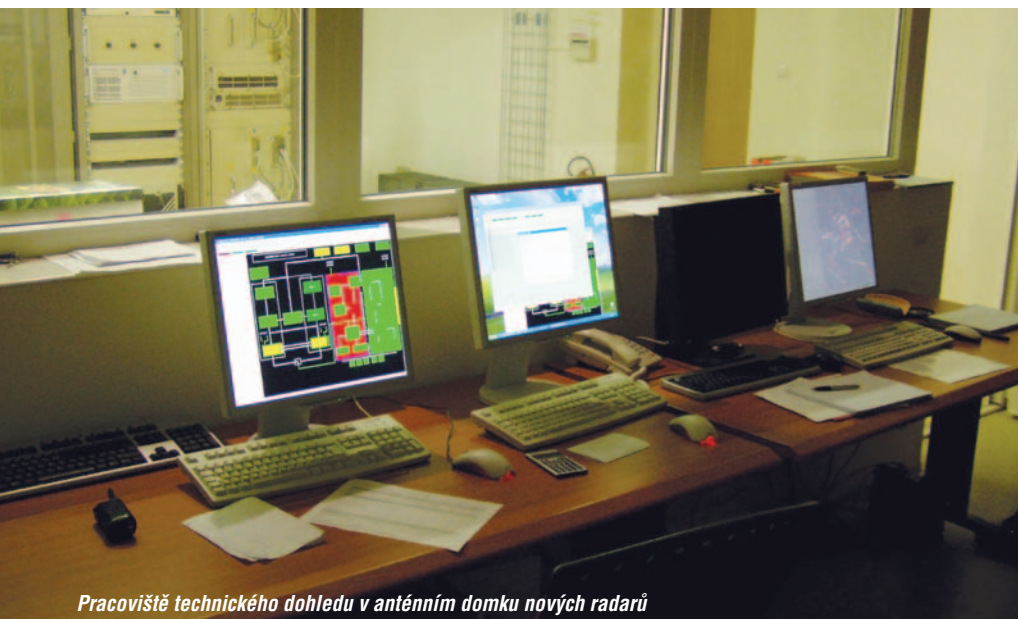
Praha v Ruzyni. Jeho součástí bylo opatření a vyzkoušení radiogoniometrické stanice. Pro případ výpadku elektrického proudu z veřejné sítě mělo být letiště vybaveno dieselagregátem o výkonu 190 kVA, který by v takovém případě zajistil napájení nejdůležitějších zařízení.

Připravovala se také další pomocná letiště na hlavní vnitrostátní trati Praha – Brno – Bratislava – Košice, ovšem i na jiných směrech. Pomocných letišť mělo být celkem deset. Došlo k úpravě plochy a další dílčí výstavbě na letišti Břeclav. Městská rada v Liberci na podzim toho roku zadala úpravy letištních objektů v Růžodole. V říjnu 1935 Ministerstvo veřejných prací vypsal veřejnou soutěž na dodávku osvětlení státního civilního letiště Užhorod, které mělo zahrnovat pomezí světla letištní plochy, překážková světla, ozařovač plochy, maják na kopci nad letištem a pojízdný světlomet pro osvětlování přistávací plochy. Na rok 1936 se plánovalo dokončení sítě goniometrických stanic včetně stanice, která měla být umístěna pod Vysokými Tatrami.

1936

V průběhu roku se počítalo s dokončením výstavby osvětlení na pomocných letištích mezi Prahou a Bratislavou. Byl dokončen světelný maják na kopci nad užhorodským letištem. Na Ruzyni se začalo se stavbou radiomajáku, který měl usnadnit přistávání při snížené dohlednosti, a goniometrického zaměřovače polohy letadel. Takový radiomaják se začal stavět i na letišti Bratislava. Nové

nový primární radar



Pracoviště technického dohledu v anténním domku nových radarů

je k dispozici opět krátký pulz. Řešení má několik výhod: Podstatně nižší vyzařovaný výkon (zelení se zaradují) a distribuované řešení vysílací části: při poruše dvou ze 16 koncových zesilovačů zařízení stále pracuje a novově lze přepnout do režimu, kdy jich vysílá pouze 8.

Nový radar svým dosahem 80 NM bude dobrým příspěvkem i pro primární radarové pokrytí velké části našeho FIRu a důstojně nahradí svého dosluhujícího předchůdce.

Text a foto: IVAN KRÁKORA

První české letadlo

Ing. Jan Kašpar sice v roce 1908 postavil vlastní letadlo, ale vzlétnout s ním se mu nepodařilo. Úspěchu dosáhl až v letech 1910–1911, ale na francouzském Blériotu. Bratři Eugen a Hugo Čihákoví také postavili stroj, byl však pouze kopií francouzského Saulnieru.

První české letadlo vzniklo v Mladé Boleslavi. Jeho konstruktérem byl Metoděj Vlach (6. července 1887 Říkovice–8. února 1952 Sezimovo Ústí), který pracoval u mladoboleslavské firmy Laurin a Klement, kde se vypracoval z montéra až na dílovedoucího v nástrojárně. Upravoval a seřizoval motory závodních automobilů. První letadlo začal stavět už v roce 1908. Byl to dvouplošník na lyžích. Letadlo však nebylo dokončeno, protože Metoděj Vlach pro něj nesehnal vhodný motor. Letu schopný stroj se mu podařilo dokončit až v polovině roku 1912. Jako pohon tohoto letounu zvolil automobilový motor L&K typ L. První veřejný vzlet uskutečnil 8. listopadu 1912, kdy se mu šestkrát po sobě po sedmdesátimetrovém rozjezdu podařilo ve výšce 20 metrů přeletět 300 až 500 metrů. Stal se tak v Čechách prvním, kdo postavil české letadlo vlastní konstrukce z místně dostupných materiálů, s českým motorem a následně na něm dokázal vzlétnout.

Jednalo se o celodřevěný jednoplošník o rozpětí deseti metrů, vážící 720 kg. Vrtule měla dva metry, výkon motoru 28 kW umožnil stroji dosáhnout rychlosti 100 km/h. Další pokusy později bohužel ukončila první světová válka. (mis)

ú do historie řízení letového provozu

pražské letiště mělo již být pro noční provoz opatřeno zapuštěnými světly vymezujícími obvod vzletové a přistávací plochy, další zapuštěná světla měla být umístěna v ploše. Ministerstvo veřejných prací objednalo také světelné přistávací T. I pomocná letiště tehdy dostávala základní světelné vybavení pro noční provoz – vybraná z nich byla postupně opatřována pomezními a překážkovými světly, neonovým majákem označujícím polohu letiště, dále osvětleným větrným rukávem, mraťkoměrem a pojízdným reflektorem pro osvětlení plochy.

Na světelných majácích na spoji Praha – Paříž byla mezi Prahou a Přimdou provedena oprava. Ke zlepšení zabezpečení leteckého provozu přispěla i Československá pošta, která položila nový telefonní kabel k letišti v Brně.

Do konce roku 1936 bylo dobudováno deset pozem-

ních radiogoniometrických stanic na všech letištích nalézaných dopravními společnostmi, s výjimkou letiště Košice a Ostrava. Letiště Praha a Bratislava měla být opatřena radiomajáky pro přistávání za snížené dohlednosti. Až do této doby se k přiblížení na letiště za snížené dohlednosti využívaly goniometry, jejich nevýhodou však bylo, že sice udávaly směr, nebylo však možné jednoduše rozpoznat, zda se letiště nalézá před či za letadlem. To ovšem mohlo vést k omylům, někdy i s tragickým koncem, jak se ostatně také stalo v případě havárie letadla Air France u Kašperských Hor.

1937

V roce 1937 měly být dobudovány goniostanice v Košicích a Ostravě, v Praze se dokončovala stavba ra-

diomajáku Telefunken pro přistávání za snížené dohlednosti. Podobné radiomajáky měly být instalovány v Bratislavě, v Brně a v Užhorodu, jejich výstavba měla proběhnout v následujícím roce. V roce 1937 bylo v Československu čtyřicet goniostanic, na letištích bylo celkem sedm krátkovlnných radiostanic. Nově instalované krátkovlnné radiostanice na letištích Praha, Brno, Bratislava a Užhorod měla zlepšit možnosti spojení s letadly za letu.

Nevýznamnější událostí naší letecké dopravy v tomto roce bylo otevření nového pražského letiště Ruzyně na počátku dubna. Letiště s moderní odbavovací budovou mělo také solidní vybavení zabezpečovací technikou včetně zařízení pro noční provoz. Samozřejmostí byl letištní světelný maják, který vysílanou morseovou značkou identifikoval osádkám letadel letiště; v dobové terminologii byl označován jako „otočný maják“. Obvod přistávací plochy byl vyznačen pomezními sodíkovými světly, uprostřed plochy byl světelný kruh o průměru 38 m tvořený zapuštěnými světly. V ploše byla umístěna zpuštěná světla ve čtyřech řadách svírajících navzájem úhel 45°, která vytyčovala jakési „základní směry přistávání“. Další pomůckou byl osvětlený větrný rukáv a svítící přistávací T. Překážky byly označeny celkem 55 neonovými překážkovými světly. Pro potřeby služby zabezpečení letového provozu měla Ruzyně přímé telefonické spojení s Brnem a Bratislavou, dálkopisné spojení s hlavními německými letišti, pro spojení s dalšími domácími letišti mělo od roku 1938 sloužit krátkovlnné rádio. Radiostanice pro spojení s osádkami letadel již byla samozřejmostí. Pro zaměření polohy letadel byly instalovány dva goniometrické zaměřovače.

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

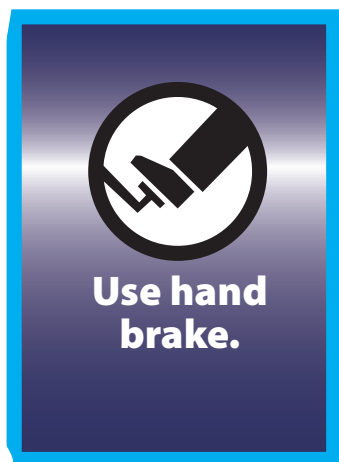


Dvojice letadel Beneš-Mráz Be-50 před hangárem letiště Ruzyně. Na střeše hangáru je patrný světelný maják pro noční lety

Postřehy spolupracovníků redakce



Ideální relaxační dovolená na ostrově St. Marten v Karibiku. Rozhodnout se ovšem musíte mezi koupáním nebo pozorováním těsně nad vaší hlavou přistávajících letadel na letišti Princess Juliana Airport. Samozřejmě obě činnosti můžete také skloubit. Raději si ale nejdříve přečtete upozornění!



Nevtírá se vám při pravidelných cestách do Jenče přes Hostivice otázka: Překáží ta barokní kaplička křížové cesty stavbě výpadovky na Karlovy Vary, nebo se železo a beton nehodí k barokním cihlám?



Fotosoutěž „3L“ si získala mezi zaměstnanci slušnou publicitu a mnohé snímky dosahují vynikající úrovně. Bohužel se mezi takové nemohl zařadit ten, který se snaží získat dáma na obrázku. Pořízení kvalitního snímku přece jen vyžaduje určité základní zkušenosti s fotografováním.

Hlavně, že si rozumějí!?

Zákazník: Včera zase vypadla Prima!

Operátor: A už to funguje?

Zákazník: Teď jo, ale já neviděl poslední díl Letiště! Nevím co se stalo!

Operátor: No ona dala nakonec přednost tomu pilotovi...

Zákazník: Já seberu ten modem a omlátím vám ho o hlavu!

Operátor: Myslíte tím přímo mě?

Zákazník: Ne. Vy jste jedinej trochu ochotnej. Vás jenom švihnu kabelem.

Zákazník: Já mám modem Aethra.

Operátor: Tenhle typ modemu má na sobě tři kontrolky. Jaké teď svítí?

Zákazník: Svítí obě dvě.

Operátor: Vy jste přímo zřizovatel té linky?

Zákazník (cca 80 let): Jak to myslíte?

Operátor: Na koho je ta linka psaná.

Zákazník: Jako kdo tu je?

Operátor: Hmm, dejme tomu.

Zákazník: Já a můj pes.

Operátor: Ale já bych potřeboval jméno.

Zákazník: Ďapina.

Zdroje příspěvků: **ROBERT BAKALÁŘ,** webové stránky, mis

New Years' funny English

Pilot: Something loose in cockpit.
Maintenance engineer: Something tightened in cockpit.

Pilot: Left – inside main tyre almost needs replacing.

ME: Almost replaced left-inside main tyre.

Pilot: Mouse in cockpit!

ME: Cat installed.

Pilot: Test flight okay except Auto – Land very rough.

ME: Auto – Land is not installed on this aircraft.

Pilot: Number three engine missing.

ME: Engine found on starboard wing after brief search.

Pilot: IFF inoperative. (IFF = Identification Friend or Foe)

ME: IFF always inoperative in „off“ mode.

Pilot: Suspected crack in windshield.

ME: Suspect you are right.

Flight story – „The perfect landing“

I had flown as a passenger with my son countless times but never had him as a passenger when I was driving. I had already commuted up to my crash pad in preparation for a four day when I realized that the first leg of my trip was headed to Miami. I knew that my son had plans to go to Miami in a couple days to visit a buddy. I called him up and asked him to rearrange his travel plans so that I could give him a ride. He said great and caught the morning non-stop to Charlotte. I met him on arrival and took him over to our departure airplane. The Flight Attendants thought it was great and put him in First Class. The plan was coming together. The flight south was wonderful, and I was beginning to think about the approach. We were set up on the final to 9L and I was hoping for the best landing of my career. Unfortunately, I got messed up with some wake turbulence from the preceding DC-10 and scrunched the touchdown. How embarrassing. I was walking my son down to baggage claim when he said sarcastically: „Nice landing Dad.“

Řešení ze Stripu 9/2007:

NOT crow, but row, NOT modulate but mobilize, NOT crane but frame (ak)
Připravila NWT