

Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2008

Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

K začátku roku patří již tradičně definování a vydání podnikových priorit jako důležitého manažerského nástroje stanovujícího cíle, jejichž naplňování vytváří nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu podniku. Proces vytváření priorit vychází vždy z aktuálního stavu a vývoje letecké dopravy v ČR i v Evropě a dále z analýzy zásadních rozhodnutí vedení podniku v roce předchozím, včetně ekonomické situace podniku ke konci roku. A jaké jsou tedy priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2008?

Provozní prioritou nejvyššího významu zůstává zajištění maximální úrovně bezpečnosti (safety) letového provozu a dosažení takové propustnosti vzdušného prostoru České republiky, které zajistí plné pokrytí poptávky všech kategorií

uživatelů. V tomto smyslu bude klíčové využití dostupných kapacit s důrazem na pružnou sektorizaci a aplikaci všech prostředků Air Traffic Flow and Capacity Management s cílem minimalizovat zpoždění.

Významné cíle stanovují priority i v **oblasti kvality a výkonnosti** podniku. Jedná se především o rozvoj strategického řízení podniku, včetně aplikace principů měření výkonnosti a kvality, pro které bude zpracován „Výkonnostní plán ŘLP ČR, s. p.“. Prioritou v rámci C/M koordinace je realizace kroků k převzetí odpovědnosti za koordinaci civilního a vojenského provozu a dosažení cílového stavu integrace dle schváleného harmonogramu.

Integrovaní součástí priorit je samozřejmě i **rozvoj ŘLP ČR, s. p.** V souvislosti se změnou organizačního řádu podniku jsou stanoveny úkoly pro přís-

lušné útvary, které budou zajišťovat činnosti související s procesem transformace. Aktualizovány budou rovněž základní dokumenty v oblasti komunikační strategie a zásady krizové komunikace podniku. V rámci rozvoje bude dále posilována produktivita a mobilita pracovní síly v souvislosti se změnou trendu poskytování ATS na regionálních letištích. Důležitým prvkem je také rozšíření portfolia služeb poskytovaných podnikem na komerčním základě a vytvoření příslušného zázemí pro tyto činnosti, včetně zpracování „Business plánu pro obchodní aktivity ŘLP ČR, s. p.“.

V rámci **evropské integrace ATM** bude pokračovat spolupráce se státní správou a orgány EU při implementaci prováděcí legislativy Single European Sky. V této souvislosti bude podnik plnit své úkoly při vytváření funkčního bloku vzdušného prostoru FAB Central Europe (CEATS). Klíčovou činností v této otázce bude ze-

jména příprava pozice ČR k výstupům „Studie proveditelnosti FAB CE“.

Jednou z nejdůležitějších priorit pro rok 2008 bude **konsolidace personální situace** na klíčových ATM stanovištích. Nástrojem pro dosažení tohoto cíle budou změny v procesu náboru a výběru nových řídicích letového provozu, zvýšení náročnosti základního výcviku a průběžného vyhodnocování způsobilosti, včetně opatření pro další zkvalitnění pokračovacího výcviku na provozních stanovištích. V personální oblasti bude v průběhu roku zaveden také systém hodnocení zaměstnanců a aktualizována směrnice o vzdělávání zaměstnanců.

Z hlediska **finančního** stanoví priority změnu modelu ekonomického řízení podniku, v jehož rámci dojde ke zvýšení centralizace ekonomického řízení a vytvoření nové funkce nákladového kontrolingu. V oblasti finanční bude rovněž stanoven střednědobý nákladový cíl s ohledem na předpokládaný vývoj jednotlivých skupin nákladů v roce 2009–2013.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ, z p.

XVII. letecký ples v Lucerně



Sdružení čs. zahraničních letců 1939–1945, Svaz letců ČR a společnost Aviatik ve spolupráci s LAAČR a AeČR pořádají již XVII. letecký ples, který se uskuteční **23. února od 19.30 hodin** v pražském paláci Lucerna. ŘLP ČR, s. p., je jedním z hlavních partnerů této významné společenské akce. Celým večerem vás tradičně bude provázet orchestr Karla Vlacha, zazpívá vám i Kateřina Brožová. Vstupenky si můžete zajistit v běžném předprodeji nebo prostřednictvím internetu na adrese: www.aviatik.cz. Využít můžete i e-mail: aviatik@aviatik.cz. red



Je všeobecně známé, že 28. října 1918 byla vyhlášena Československá republika, jako vyvrcholení národněosvobozeneckého boje za nezávislost. Méně známé však je, že krátce poté, 3. listopadu 1918, se uskutečnil **v nově vzniklé ČSR první vnitrostátní let**, který založil slavnou a dlouhou tra-

Vyvrcholením pak bude slavnostní shromáždění v budově Senátu ČR právě 3. listopadu 2008. ŘLP ČR, s. p., patří spolu s dalšími subjekty českého letectví mezi hlavní partnery vzpomínkových akcí, o kterých Vás budeme v průběhu roku na stránkách Stripu průběžně informovat. rkl

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Blahopřejeme zaměstnancům, kteří v únoru 2008 oslaví kulaté pracovní výročí:

Petr Melich, vřp II – SC, oddělení APP/TWR Praha **40 let**

Jitka Bendová, vedoucí oddělení správy majetku **30 let**

Kohoutek Karel, ing., vedoucí odborný

referent specialista, oddělení bezpečnosti a kvality **25 let**

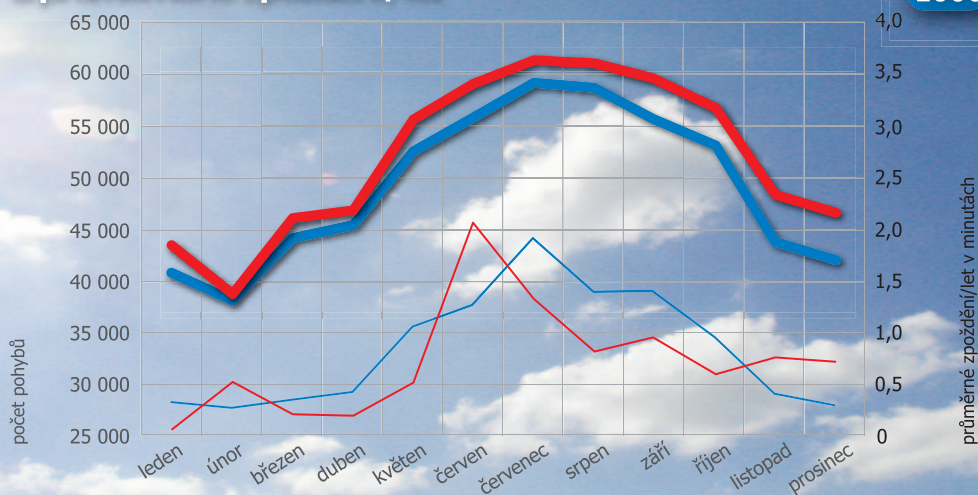
Petr Vůjtek, ing., samostatný odborný referent specialista, oddělení vzdělávání LNS **25 let**

Ljuba Slavíková, ing., vedoucí oddělení metodiky plánování a analýzy **15 let**

Personálie

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., po konzultaci se svými spolupracovníky a sociálními partnery, jmenoval s platností od 1. února 2008 **ing. Miloslavou Mezerovou** ředitelkou divize personální. red

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

PROSINEC 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
12 759	13 336
nejvyšší počet/den (7. 12.)	
521	565
nejvyšší počet/hod. (6. 12.)	
51	48

Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
42 417	46 465
nejvyšší počet/den (14. 12.)	
1 614	1 759
nejvyšší počet/hod. (11. 12.)	
128	124

Statistika provozu

prosinec 2006/2007

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.		
2006	2007	06/07 v %	2006	2007	
prosinec	42 417	46 465	+ 9.5	0.29	0.77

Počet pohybů v evropském regionu			
	2006	2007	v %
prosinec	740 215	789 526	+ 6,6

Počet pohybů na letištích – Česká republika											
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
prosinec	12 759	13 336 + 4,5	1 198	1 091 – 8,9		1 067	712 – 33,3		254	231 – 9,1	

Priorita číslo 1 – dostatek řídicích

Současní čeští politici zavedli obyčej – sto dní „hájení“ pro ministra od jeho nástupu do funkce. Dopřál jsem ing. Janu Klasovi, novému generálnímu řediteli Řízení letového provozu ČR, s. p., také tři měsíce, ale pak už jsem vyzbrojen diktafonem a fotoaparátem vyrazil na „lov“.

Podívejme se nejprve do minulosti. Co jste studoval?

Studoval jsem na gymnáziu v Duchcově a pak na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině.

Jaké byly vaše plány a proč jste se rozhodl pracovat jako řídící?

Chtěl jsem být profesionálním pilotem, ale to jsem nesměl – mimo jiné můj strýc žil v Kanadě. Druhou volbou, která následovala hned za pilotem, byl řídící letového provozu. Prostředí i práce v této profesi se mi velice líbily, a tak jsem se jím stal. Této volby jsem nikdy nelitoval.

Jak dlouho jste dělal řídícího?

V roce 1987 jsem získal licenci a začal pracovat na oblasti. Po známých politických změnách v devětaosmdesátém jsem v roce 1991 nastoupil do své první manažerské pozice – vedoucí střediska letových provozních služeb Praha, ale ještě jsem si udržoval diplom, kterého jsem se vzdal až při prvním přechodu na zásadně novou technologii v roce 1993. Od roku 1995 jsem byl náměstkem ředitele pro sekci LNS Praha (pozn. red.: funkce dnešního ředitele DPRO) a od roku 1997 jsem pracoval jako náměstek ředitele pro sekci systémů a postupů (dnešní ředitel DPLR). V roce 1999 jsem pak přešel do EUROCONTROL jako ředitel organizační jednotky CSPDU (CEATS Strategy Planning and Development Unit), která má na starost rozvoj středoevropských služeb řízení v rámci projektu CEATS.

Po osmi letech jste se vrátil zpět do ŘLP. Změnilo se proti dřívějšku něco při výběru kandidátů na funkci řídicích?

Dříve se rozhodně hlásilo méně zájemců, ale byli více profilovaní a vysoce motivovaní ve vztahu k letectví. Vybíralo se sice z relativně malého vzorku, ale vzhledem k jejich motivaci a zájmu o profesi byla úspěšnost absolventů výrazně vyšší. Dnes se hlásí mnohem více zájemců, ale někteří, myslím, nacházejí správný vztah ke zvolené profesi až třeba během výcviku. V pokročilých fázích výcviku jsou pak vystaveni vyššímu stresu, protože si uvědomují, že by mohli přijít o výsledky svého snažení, času a úsilí, které věnovali tomu, aby mohli pracovat jako řídící. Víme, že působí řada různých faktorů, a proto musíme výrazně zlepšit podmínky výběru a brát v úvahu i to, že dnes mají uchazeči jinou motivaci, než tomu bylo dřív.

Zvyšší se tedy nároky na uchazeče?

Nároky budou stejně vysoké jako dřív. Vždy to musí být lidé, kteří jsou odolní

proti stresu, umějí se rozhodovat a mají specifické vlastnosti. Struktura požadavků na uchazeče tedy zůstane stejná. Výzvou je spíše schopnost využít velkého počtu uchazečů před zahájením výběru a také lépe provázat a zkvalitnit obě fáze – výběr a výcvik.

Statistiky provozu vykazují stálý růst. Musejí se tedy zvyšovat i počty řídicích.

Beru to jako prioritu číslo jedna. Vidím dvě roviny. Za prvé krátko- a střednědobou – poskytování našich služeb nesmí být výraznou příčinou zpoždování. V dlouhodobém horizontu se ale musíme dostat z vleklého problému několika posledních let – menších či větších potíží s počty řídicích – a situaci stabilizovat.

Na další straně tohoto Stripu připomínáme první rok řízení provozu z IATCC. Myslím, že se máme čím chlubit.

Středisko je „hardwarově“ ve skvělé kondici, počínaje budovou přes systémy až po technologii práce. Abychom neztratili kontakt s dynamikou letectví, musíme rozvíjet stávající systémy tak, aby se uživatelské komfortní prostředí maximálně zachovalo a také uživatelé měli možnost definovat, co od systémů oče-

kávají. Na druhé straně se nemůžeme v evropském regionu stát ostrůvkem, který nebude kompatibilní s vnějším světem. Je třeba nalézt správnou rovnováhu, protože prostředí kolem nás se vyvíjí z hlediska dodavatelů systémů, a větší vnější prostředí se vyvíjí z hlediska toho, co nového se v systémech v Evropě chystá. Pro nás je to výzva, aby se toto komfortní uživatelské prostředí mohlo dále rozvíjet a zároveň se stalo součástí širších regionálních nebo evropských systémů.

Nejen IATCC, ale i celou infrastrukturu, která středisko podporuje, můžeme považovat za špičku a jednou z mých priorit je, abychom tuto přednost dokázali využít nejen pro poskytování kvalitních letových služeb. Máme jak vyspělé technologie, tak i vyspělé know-how lidí, kteří systémy zavádějí a zavádějí, pracují s nimi, a to vše můžeme nabídnout v rámci portfolia podniku na komerční bázi.

Hardware je jedna strana mince, druhou je software v tom širším slova smyslu, použijí-li vaši předchozí paralelu.

Nejenom lidé, ale i to, jakým způsobem jsou organizováni a jaký mají vztah k vnějšímu prostředí je „software“ podniku. Je důležité reflektovat, jak se mění prostře-

dí ve kterém se poskytují služby řízení letového provozu.

Jsem přesvědčen, že bude pokračovat trend liberalizace. Cesta to ale nebude jednoduchá. V Evropě existují přirozené tlaky i institucionální intervence na podporu liberalizace, ale také přirozené protitlaky velkých, silných odborových svazů, které se brání jakékoliv změnce o trhu. Ale používat v této souvislosti argument o bezpečnosti se ukázalo již v minulosti jako irelevantní například v rámci procesu liberalizace leteckých provozovatelů. Naopak oddělení poskytování služeb a kvalitní safety a případně ekonomická regulace zajišťují mnohem lépe bezpečnost než spojení ve velké organizaci, která je součástí státní správy. Pro pokračování liberalizace je v evropském kontextu hledán vhodný ekonomický model, aby bylo možno přejít od dnešní plošné „cost recovery“ (návrtnosti) k systému, který bude umožňovat postupné zavádění tržních mechanismů kombinovaných s určitou regulací pro ty části služby, které jsou monopolní.

MICHAEL SEDLÁČEK
(dokončení v příštím čísle)

curriculum vitae

Ing. JAN KLAS
narozen: 1963 v Teplicích
mimopracovní aktivity: především
sport – hokej, tenis, kolo,
triathlon, maraton
literatura: v poslední době
Dostojevský
divadlo, film: vybírám podle
režiséra a obsazení
gurmán: rád vařím a mám rád při
vaření improvizaci
pivo nebo víno: v poslední době
dávám přednost vínu

Objektiv



Rychlostní silnice R6 ve směru Praha – Pavlov se již pěkně zařezává do krajiny a ne-dočkaví motoristé by mohli nabýt dojmu, že už neschází mnoho do jejího zprovoznění.



Druhý pohled – směrem na Prahu – však výmluvně dokumentuje, že tak brzy to zase nebude

mis

Fotografie (nejen) z dovolené

Pohled ze Zlínu 43 při letu z Mnichova Hradiště do St. Moritze ve Švýcarsku zaznamenal pro všechny čtenáře **ROBERT BAKALÁŘ** z oddělení pseudopilotů.

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)



První rok v IATCC

Dne 17. února v půl jedenácté večer to bude přesně rok od okamžiku, kdy piloti letadel nad Českou republikou uslyšeli ve sluchátkách první povolení řídicích ACC a APP Praha, kteří je vydávali již z nového střediska IATCC v Jenči.

Euforie z úspěšného přechodu do nového střediska byla v dalších dnech a týdnech vystřídána rutinou. Pro někoho bylo zahájení poskytování služeb ze střediska IATCC tou třešničkou na dortu, pro většinu personálu provozní divize ŘLP byla noc ze 17. na 18. února 2007 naopak začátkem nové etapy jejich činnosti. Zejména techničtí specialisté ATMS museli průběžně řešit celou řadu drobných problémů a nedostatků, které v obdobích před přechodem nebylo možno odhalit. Teprve nepřetržitým provozem v různých intenzitách zatížení a různé konfiguraci pracovišť byly identifikovány některé problémy, které nebylo možné objevit dřív, ale které bylo nutné rychle řešit.

Stejně tak i řídicí letového provozu, kteří ve výcviku a přípravě na přechod strávili na pracovištích IATCC pouze několik hodin, teprve při nepřetržitém provozu odhalovali některé drobné nedostatky, které bylo třeba odstraňovat za pochodu, nebo naopak objevili způsob, jak ovládnutí některých systémů zjednodušit. Nejdůležitější je ale fakt, že se po přechodu neobjevila žádná taková závada, která by měla vliv na kvalitu a rozsah poskytovaných služeb, nebo která by mohla mít za důsledek dokonce zpětný přechod na pracoviště v technickém bloku.

Velkou neznámou bylo vytvoření společných sálů ATS a ITS.

Společná jsou pracoviště personálu, která byla až do doby přechodu do IATCC vždy oddělena zdí, společné jsou i prostory pro odpočinek a relaxaci. Po prvním roce společného soužití je možno konstatovat, že v zásadě vše funguje ke spokojenosti těch, kterým jsou prostory určeny. Personál stanovišť ACC i APP má k sobě blíže než v technickém bloku, aniž by však ztratil identitu vlastního stanoviště. Stejně je tomu i na sále ITS mezi personálem LTS a RIS. Jejich společný „supermonitor“ pomáhá vytvářet pocit i společné odpovědnosti za provozuschopnost všech systémů a technologií, které ti „za sklem“ potřebují k tomu, aby mohli dobře dělat svoji práci. Všichni jsme se museli naučit spolu žít. Žít v nových prostorech, brát ohled na svoje sousedy, chápat někdy odlišné návyky a potřeby těch druhých.

Pro nás všechny byl přechod do Jenče významnou profesní změnou. Ten první rok zkušeností a života v novém středisku ale především potvrdil vlastnost, která je velkou předností většiny našich lidí. Tou vlastností je profesionalita.

Dovolím si tvrdit, že právě tato vlastnost byla nejdůležitější jak pro úspěšný přechod do IATCC, tak i pro celý první rok našeho života tady. Od řídicích na sektorech, přes technické specialisty ATM systémů, až po techniky na BMS, kteří zajišťují provoz celého objektu střediska.

Tady již v hodnocení překračuji rámec naší divize, ale dělám to zcela záměrně. Život v novém středisku je totiž výsledkem činnosti mnoha lidí různých profesí a různých útvarů podniku. Naše hodnocení je tedy i poděkováním za jejich každodenní práci.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Koordinační jednání CANSO

V úterý 8. ledna 2008 proběhlo v konferenčním sále IATCC pravidelné koordinační jednání zástupců ŘLP ČR ve strukturách CANSO. V úvodním slově Ing. Ivan Hubert, který je členem CECM (CANSO European Coordination Meeting) řekl, že CANSO si během své existence vybudovalo stabilní pozici a je vnímáno jako jednotný hlas poskytovatelů letových navigačních služeb. Díky tomu dále rozšiřuje členskou základnu. Zároveň, vzhledem k významnému rozvoji letecké dopravy a specifickým požadavkům regionu, připravuje otevření regionálního zastoupení CANSO pro asijsko-pacifickou oblast v Singapuru. Na úrovni vrcholových orgánů CANSO je velká pozornost věnována otázkám strategické orientace CANSO, a to zejména s ohledem na regionální odliš-

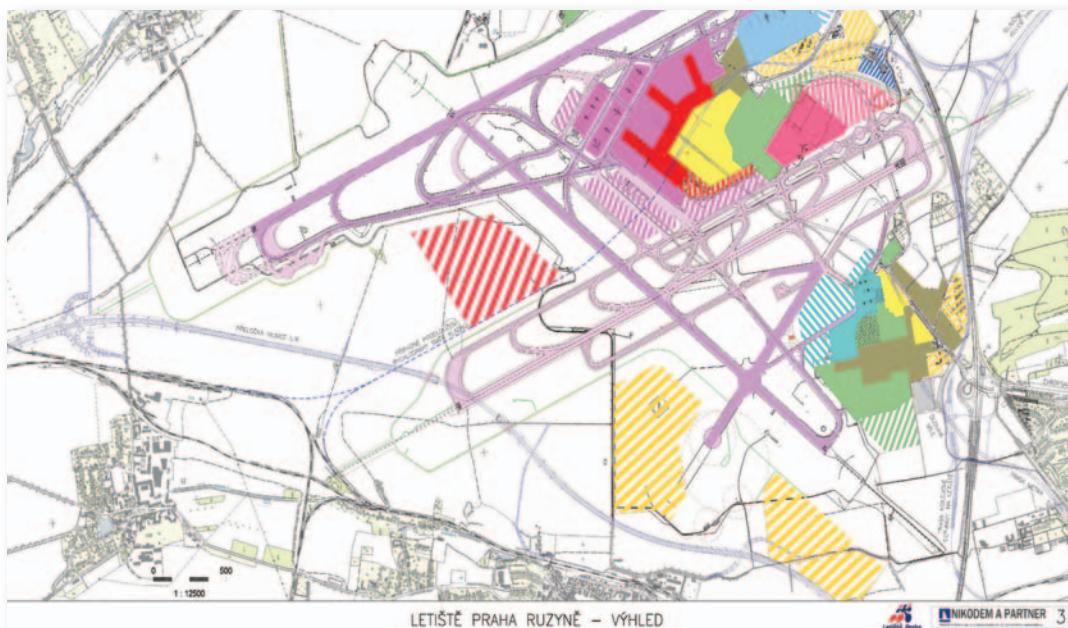
nosti a na efektivní činnost pracovních skupin a z hlediska využitelnosti jejich výstupů. Nová strategie by měla být vypracována a předložena výročnímu zasedání CANSO v květnu tohoto roku. Po prezentaci jednotlivých zástupců jednání uzavřel Ing. Jan Klas, člen EC3 (European CANSO CEO Committee). Zdůraznil, že k aktivitám našich zaměstnanců ve strukturách CANSO je třeba přistupovat pragmaticky v kontextu potřeb, strategických cílů a priorit našeho podniku. Jde zejména o aktivity související se změnami v legislativním, technologickém a podnikatelském prostředí, které budou ovlivňovat budoucí pozici ŘLP. Podrobné informace uvádí zpráva publikovaná na stránkách mezinárodní koordinace na podnikovém intranetu v sekci CANSO.

OSP

Aktuálně

CANSO přivítalo do svých řad nového plnohodnotného člena – **State ATM Corporation of the Russian Federation.**

red



LETIŠTĚ PRAHA RUZYŇE – VÝHLED

Quo vadis Ruzyně?

Minulý rok letiště Praha Ruzyně oslavilo významné výročí – 70 let od zahájení provozu v roce 1937

Letiště za těch 70 let prošlo celou řadou významných změn, ale zejména posledních dvacet let znamenalo pro největší české mezinárodní letiště zcela zásadní změnu vnější podoby, velké zvýšení objemu letového provozu, ale také i kvalitativní změnu veškerých služeb poskytovaných cestujícím. V roce 2006, těsně před svým kulatým výročím, udělalo letiště další důležitý krok k budoucímu navýšení své kapacity – byl uveden do provozu nový TERMINÁL 2. Tímto krokem se výrazně zvýšila kapacita letiště Praha z hlediska počtu odbavených cestujících. Nový terminál spolu s moderní třídírnou zavazadel umožňují plynule zvyšovat počet odbavených osob ze současných přibližně 12 až na 20 milionů cestujících za rok. Ale dostatečná kapacita terminálu, počet odbavovacích přepážek a celá letištní infrastruktura vytváří jen polovinu toho, co určuje kapacitu letiště jako celku.

Tou druhou částí je konfigurace provozní plochy letiště. Počty vzletových přistávacích drah, včetně jejich kvalitního radionavigačního vybavení, a jejich vzájemná konfigurace, systém rychlých odbočení pro urychlené opuštění dráhy po přistání, konfigurace celého systému pojezdových drah, které propojují vzletové dráhy s odbavovacími plochou – to vše vytváří spolu s dostatečným počtem odbavovacích stání pro letadla tu druhou polovinu kapacity letiště. Dokonalý dráhový systém letiště bez dostatečně kapacitního terminálu má za důsledek vyčkávaní letadel na uvolnění parkovacích stání, dlouhé fronty cestujících před odbavovacími přepážkami a trvale přeplněnou odbavovací halu.

V opačném případě nemůže být kapacita odbavovacího terminálu letiště plně využita, protože na letišti již prostě víc letadel ve špičkových hodinách přistát nemůže. Tento stav nastává na letišti v Praze-Ruzyni.

S trochou nadsázky se tvrdí, že každé dobře fungující letiště je neustále ve výstavbě. Letiště, kde kapacita dráhového systému odpovídá přibližně kapacitě terminálů a celé letištní infrastruktury, není zase tak moc, a tak na většině mezinárodních letišť je proces výstavby nového terminálu zpravidla následován výstavbou nové vzletové přistávací dráhy a opačně. Je to nikdy nekončící proces, jehož smyslem je zachytit trend vývoje letecké přepravy a vytvořit optimální podmínky pro letecké přepravece a cestující veřejnost. Tam, kde bylo letiště vybudováno s potřebnou předvídatelostí, je jeho budoucí rozvoj zajištěn stavebními uzávěrami a stavebními plánovacími dokumenty, které jsou zárukou jeho dalšího rozšiřování. Stejně předvídatelě si kdysi vedli naši předchůdci, kteří budovali letiště v Praze-Ruzyni.

Rozvoj letiště v období po skončení druhé světové války byl ve znamení rychlého růstu letecké přepravy v Evropě. Nástup nové letadlové techniky, a zejména začínající provoz civilních proudových letadel měl za důsledek, že stávající dráhový systém letiště svými parametry této technice přestával vyhovovat. Koncem padesátých let se proto zrodil projekt na vybudování dostatečně dlouhé dráhy, odpovídající převládajícímu směru přezemního větru z jihozápadu. Již na počátku projektu bylo pamatováno i na eventualitu vybudování paralelní dráhy, která by zaručovala možnost budoucího rozvoje letiště. Z ryze praktických důvodů byla jako první vybudována dráha v poloze jižně od obcí Kněžves a Dobrovíz. Lokalita pro druhou, paralelní dráhu byla ale již v roce 1971 zpracována do Směrného územního plánu hl. m. Prahy. Pokud by byla zvolena opačná varianta a budována jako první dráha blíž k městu, letiště Ruzyně by muselo být po celou dobu výstavby nové dráhy (přibližně dva roky) kompletně uzavřeno,

neboť plánovaný směr dráhy 07/25 protínal obě stávající dráhy letiště – RWY04/22 i RWY 13/31. Územně plánovací dokumentace je tedy průběžně od roku 1971 až do současnosti důkazem, že letiště i hlavní město Praha s výstavbou nové dráhy vždy počítalo a její vybudování bylo vždy chápáno jako nezbytný krok k zajištění budoucího rozvoje letiště. Letiště Praha-Ruzyně je, a při celkové rozloze České republiky i v budoucnu určitě zůstane největším mezinárodním letištem v ČR.

Obrovský zájem leteckých přepravců o letiště v centru Evropy je již několik let zřejmý. Celou řadou dílčích úprav provozní plochy letiště, úpravou a zavedením nových technologií využívaných při řízení letového provozu a dílčími změnami v technologii práce na TWR Praha se podařilo postupně zvýšit hodinovou kapacitu dráhového systému až na současných 44 pohybů (vzletů nebo přistání). Ale ani tento počet v období provozních špiček již nestačí a letový provoz musí být regulován. Jedinou cestou, jak zajistit výraznější nárůst kapacity letiště, je výstavba nové paralelní dráhy. Té dráhy, jejíž výstavbě byl dán základ již počátkem sedmdesátých let.

Tržní zákony ekonomiky fungují spolehlivě i v civilní letecké dopravě. Když několikrát s rodinou přijdete na večeri do restaurace s vyhlášenou kuchyní a musíte víc než půl hodiny čekat na volný stůl, příště se půjdete najíst jinam. A to i za cenu, že šéfkuchař nemá zrovna michelinskou hvězdičku.

Zájem pravidelných i nízkonákladových leteckých dopravců přistávat v Praze v časech, které jsou pro cestující efektivní, nemusí trvat věčně. Tento fakt si uvědomujeme my v Praze, ale také provozovatelé letišť ve Vídni, Varšavě nebo v Bratislavě...

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Inspiromat

„Ministerstvo hospodářství německé země Hesensko oznámilo, že plány na expanzi frankfurtského letiště schválilo, i když proti nim protestují obyvatelé v okolí.“

Hospodářské noviny, 24. 1. 2008

„Naše výhlídky do roku 2008 jsou pro nás dost výrazně skličující. Rok 2007 byl pravděpodobně vrchol celého koloběhu ziskovosti.“

Brian Pearce, IATA,
hlavní ekonom

„Praha je výborný vstup do Evropy.“

Petr Kováč, výkonný ředitel analytické společnosti *Patria Corporate Finance*, považuje prodej Letiště Praha za jednu z největších investičních příležitostí v oboru

„Roční úspora na pohonných hmotách a dalších provozních výdajích dosáhne až 15 milionů eur na jeden letoun.“

Michael Wisbrun, prezident AF-KLM Cargo, o plánované výměně zastarávajících nákladních letadel za moderní stroje Boeing B777F

„Zákazníkům SkyEurope nabídneme jízdenku platnou až na pražské letiště. Nebudou muset jet autem a platit za parkování.“

Aleš Ondruj, ředitel odboru marketingu v osobní dopravě ČD, k tomu, že prodej letenek na nádražích má oslovit lidi, kteří dosud nemají možnost nebo se bojí koupit si letenku přes internet

„Zafungovalo to na sto procent.“

Eva Krejčí, mluvčí ruzyňského letiště, k úspěšnému omezení vstupů do přiletových a odletových hal z důvodu vytlačení bezdomovců

„Připadá mi, že jsme celou tu dobu létání s raketoplány žili s falešným pocitem bezpečí a že jsme vlastně nikdy neměli spolehlivou ochranu před katastrofálním vypnutím motoru kvůli nízké hladině tekutého vodíku.“

Wayne Hale, NASA, manager pro raketový program, k potížím, které má NASA s nesprávnou funkcí čidel pro vypnutí motoru

„Po všech těch experimentech jsme se vrátili domů s poznáním, že létání už není jen výsadou ptáků.“

Otto Lilienthal, 1874, německý průkopník letectví a konstruktér

„Letadlo pro nás dokázalo odhalit pravou tvář planety Země.“

Antoine de Saint-Exupéry, 1939, z díla *Vítr, písek a hvězdy*

Připravila NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Nová košťata pro Prahu

A ne ledajaká. Jedno stojí kolem 15 mil. Kč. A hned dvě švýcarské mašinky JETBROOM od firmy Boschung dorazily do Prahy v lednu tohoto roku a na podzim je doplní další dvě. Safru, na zametání dráhy investice 60 mil. korun? Ale kdepak, to je jen zlomek toho, co musí dobře vybavené letiště investovat do systému zimní údržby.

Rozhodování odpovědných manažerů za tyto investice je stále komplikovanější. Nová technika je velice drahá, ale pokud nesněží, tak zahálí v hangárech, vrcholový management si dělá vrásky nad efektivitou vynaložených investic a finanční ředitel s hrůzou hledí na obrovské odpisy. A když sněží, tak zase vrcholový management volá na kobereček šéfa zimní údržby, protože, jak se zdá, strojů je málo, když to tak dlouho trvá.



A bohužel, zimní počasí je teď jakési turbulentní. Celé měsíce nic, jarní teplo a pak hrc, během dvou dnů orkán a kalamita s metrem sněhu. A na letišti jako Praha má každá minuta uzávěry provozu cenu milionů. V lednu 2007 ochromila sněhová bouře ruzyňské letiště na 30 hodin. Jen ČSA a Travel Service hlásily ztráty za 34 mil. Kč.

V roce 1978 mělo pražské letiště čtyři zametače-ofukovače Schörling tažené za silničními nákladáky Liaz a několik traktorových fréz s přezdívkou Pepulín, konstruovaných pro frézování horských silniček v Krkonoších. Úklid dráhy trval několik hodin, pojezdovky a obavovací plocha se nestíhaly a zpravidla si je letadla ujezdila sama. A zimy byly mnohem drsnější, sníh od listopadu do března a fujavice jak u Stalingradu. Ale to už je pryč, pokrok doby a nárůst provozu si vynucuje takové vybavení, aby se pokud možno zvládla každá zimní taškařice bez vlivu na zpoždění. A tak jako je běžné ve světě, i Praha se chce dobrat ke stavu, že dráhu uklidí jedním průjezdem skupiny zametačů-ofukovačů pracovní rychlostí 40–65 km/hod. To znamená, že ruzyňskou dráhu by projela v čase kolem 5 minut.

To by ale muselo nastoupit naráz deset, možná jedenáct takových JETBROOMŮ. Na letišti už sice máme vlastní patnáct takhle velkých mašin na zametání sněhu, ale společně s dráhou je třeba uklízet i pojezdový systém a odbavovací plochy, takže se technika musí rozdělit na specializované skupiny.

Kromě techniky na mechanické odstraňování sněhu (zametače-ofukovače, frézy, nakladače) musí mít letiště techniku na chemické ošetření postřikem odmrazovací kapalinou a posypem granulemi odmrazovací látky. Nechci vás unavovat dlouhým výčtem, a tak jen konstatuji, že v současné době to je padesát šest různých mechanizačních prostředků.

Nový JETBROOM nejprve mohutnou radlicí širokou 8,4 m s pracovním záběrem 7,1 m odhrne sníh, pak rotačním koštětem o záběru 5,4 m vylepší své dílo a na závěr mohutnou tryskou ofoukne poslední zbytky sněhu proudem vzduchu z dmýchadel. A to vše až do pracovní rychlosti max. 65 km. Navíc je díky říditelným nápravám velmi obratný.

Je to opravdu radost vidět, jak se dílo daří a nová technika, o které jsme před 30 lety jen snili, se stává v Ružyni nezbytnou součástí výbavy letiště.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: LETIŠTĚ PRAHA, s. p.

Pohlédnutí

Vážení čtenáři časopisu STRIP, nedávno skončil rok 2007 a každý z nás je už plně pohlcen novými úkoly roku 2008. Přesto nám dovolte se na chvíli ohlédnout zpět a seznámit vás s prací informatiků CL, dnes především v oblasti kancelářské výpočetní techniky.

Informatika je pro náš podnik, stejně jako pro jiné, krví a cévami, které tak zásobují všechny důležité orgány nezbytnými „službami“ v potřebném množství a v daném čase.

Srdcem, které dohlíží nad poskytovanými službami, je naše pracoviště Help Desk. Za rok 2007 bylo uživateli nahlášeno celkem 2243 problémů, které naši informatici vyřešili tímto způsobem:

950 vyřešeno do 4 hod.	tj. 42,4 %
405 vyřešeno do 1 dne	tj. 18,1 %
443 vyřešeno do 4 dnů	tj. 19,8 %
445 vyřešeno déle jak za 4 dny	tj. 19,7 %

V uvedeném grafu je možno vidět trendy řešených problémů v rozmezí celého roku.

Kromě vyřešených problémů, nahlášených uživateli na Help desk, proběhly dlouhodobě plánované akce výměny zastaralé a opotřebované techniky a nákup techniky

Seriál pohled

25 (pokračování z minulého čísla) II. světová válka

Slavnostním zahájením provozu ruzyňského letiště 5. dubna 1937 došlo k významnému kvalitativnímu posunu v zabezpečení letecké dopravy v Československu. Toto letiště je dnes známé pod oficiálním označením „Terminál 3“, hovorově se mu říká „staré“. Jeho řešení, na tehdejší dobu skutečně nadčasové a mj. oceněné na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži v roce 1937 diplomem a zlatou medailí, zajišťovalo dostatek pohodlí cestujícím a dosud nepoznané zájem pro zaměstnance. Z hlediska technického vybavení se ve srovnání s ostatními „vzdušnými přístavky“ vyspělých evropských států řadilo mezi špičku. Praha-Ružyně představovala v této době významný bod v letecké síti řady leteckých společností a toto její postavení umožňovalo každodenní dopravu cestujících, nákladu a pošty prakticky do všech hlavních měst Evropy.

Zdejší letištní služby i služby řízení letového provozu využívaly kromě domácích ČSA a ČLS též zahraniční aerolinie, například Air France, italská ALA Littoria S. A., belgická Sabena, Aeroflot a další. V roce 1938 byla zahájena výstavba vysílacího ústředí v Jenči, jehož zadání a poštou prakticky do všech hlavních měst Evropy. Zdejší letištní služby i služby řízení letového provozu využívaly kromě domácích ČSA a ČLS též zahraniční aerolinie, například Air France, italská ALA Littoria S. A., belgická Sabena, Aeroflot a další. V roce 1938 byla zahájena výstavba vysílacího ústředí v Jenči, jehož zadání a poštou prakticky do všech hlavních měst Evropy. Zdejší letištní služby i služby řízení letového provozu využívaly kromě domácích ČSA a ČLS též zahraniční aerolinie, například Air France, italská ALA Littoria S. A., belgická Sabena, Aeroflot a další. V roce 1938 byla zahájena výstavba vysílacího ústředí v Jenči, jehož zadání a poštou prakticky do všech hlavních měst Evropy.

í za Informatikou CL v roce 2007

pro nová pracoviště prostřednictvím vyhlášené veřejné zakázky nebo výběrových řízeních realizovaných na veřejném tržišti AllyGem. Souběžně s instalacemi probíhaly kompletní reinstalace použitelné vrácené techniky, a tak celkové počty komplexních instalací v roce 2007 zahrnovaly 234 PC a 52 NB.

Pro vaši představu, jaké množství výpočetní techniky spravujeme, uvádíme přehlednou tabulku stavu vybrané techniky CL/OKVT k 31. 12. 2007:

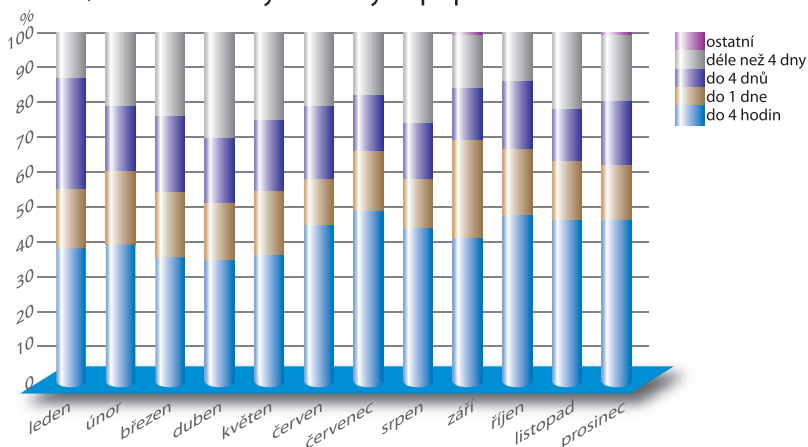
a) dle využití jednotlivými organizačními útvary

	CL	DPRO	DPLR	DFIN	DPER	GR	LŠ	celkem
PC	100	295	72	32	20	27	71	617
Notebook	44	97	41	6	8	14	13	223
Tiskárna inkoustová	57	101	36	24	19	23	14	274
								1114

b) dle stáří používané techniky

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	celkem
PC	8	28	25	47	54	173	158	114	607
NB	7	7	40	50	10	47	25	30	216
	15	35	65	97	64	220	183	144	

CL/OKVT – Trendy v řešených případech – 2007



Za zmínku stojí i proběhlé instalace výkonných multifunkčních zařízení, jejichž 5 kusů bylo začátkem roku 2007 umístěno do „Copy Corners“ provozní budovy IATCC při stěhování DPRO a 4 kusy na podzim do administrativní budovy v IATCC jako náhrada síťových tiskáren a kopírek v exponovaných lokalitách. Multifunkční zařízení jsou přínosem jak pro uživatele – jednoduchostí obsluhy, velkým výkonem a potřebnou kvalitou v jednom místě, tak pro nás informatiky – úsporou standardních jednoúčelových kopírovacích strojů a provozních nákladů.

Co říci závěrem? Myslíme si, že rok 2007 byl pro nás informatiky rokem úspěšným, což dostáváme v podobě zpětné vazby od mnohých uživatelů. Pro další vylepšení našich služeb začala probíhat postupně od listopadu 2007 setkání s klíčovými zástupci jednotlivých útvarů o možnostech a potřebách námi poskytovaných služeb. Výstupy těchto setkání budou v tzv. SLA, které na jedné straně umožní lépe vyhodnotit naše služby, a na straně druhé ověřit zpětnou vazbu při řešení různých problémů.

JAN MAZAČ, CL

ů do historie řízení letového provozu

radiový zaměřovač typu Marconi Adcock, používaný k nočnímu a dálkovému zaměřování letadel.

Bohužel, příznivý trend rozvoje civilního letectví v Československu byl násilně přerván a nekompromisně potlačen tragickými událostmi konce třicátých let. Vstup hitlerovských vojsk na území ČSR 15. března 1939 znamenal nejen rozbití našeho státu, ale i likvidaci tohoto dopravního odvětví.

Již následujícího dne přilétla do Prahy skupina transportních letadel Junkers Ju-52 se specialisty a novým velením letiště, nyní nazvaného „Flughafen Prag-Rusin“. Správu letiště převzal vojenský Fliegerhorst, který nechal vyklidit všechny prostory a odvézt, respektive zničit veškeré stávající technické vybavení. Množství po-

zemního zařízení bylo velitelstvím německého vojenského letectva prohlášeno za nepoužitelné a muselo být odstraněno a sešrotováno. Po vzniku okleštěného protektorátu Čechy a Morava na všech vnitrostátních letištích civilní provoz ustal ...

Dne 26. dubna 1939 vstoupilo na území protektorátu v platnost „Říšské letecké právo“, které upravovalo veškerou činnost spojenou s leteckou dopravou. V lednu 1940 vznikla na Ruzyni vojenská letecká škola (FFS 12) pro piloty německých bombardérů. S účinností od 1. července 1941 byly ČSA a ČLS úředně zlikvidovány a jediným dopravcem, kterému byla povolena doprava, se stala německá společnost Deutsche Lufthansa A. G., které připadl i veškerý letadlový park, hangáry a další

majetek obou, nyní již neexistujících, československých dopravců.

Stejně tomu bylo i v případě nezlikvidovaného technického vybavení letiště, pozemního zařízení i veškerého leteckého průmyslu. Jen díky značnému úsilí pracovníků, kteří často neváhali riskovat své životy, se mnoho věcí podařilo ukrýt na bezpečná místa, kde přečkaly v téměř neporušeném stavu až do konce války. Mezi zařízení, které naopak zůstalo v provozním využívání i v průběhu okupace, patřil například přistávací systém SBA (Standard Beam Approach) firmy Lorenz, za války vyráběný v upravené podobě německým průmyslem pod názvem Bake. Obdobně byly zabráný, upraveny a následně používány i některé radiové vysílače. Jiná zařízení, jako například polní rámové zaměřovače EP 2, si německá armáda nově instalovala pro vlastní potřeby sama.

S okupací Československa bylo zrušeno i dosavadní Ministerstvo veřejných prací, jehož letecký odbor byl částečně převeden do protektorátního Ministerstva dopravy a techniky. Řada českých pracovníků civilního letectví byla následně propuštěna nebo byla převedena do německého leteckého průmyslu. Mnoho významných osobností bylo transportováno společně s dalšími tisíci zajatců do koncentračních táborů, v nichž je čekala smrt ...

Ani přes značné oběti a ztráty životů řady vedoucích a odborných pracovníků se německým okupantům nepodařilo základ někdejšího československého civilního letectví zcela zničit. Ti, kdož přežili, jakož i mnoho dalších, kteří do oblasti letectví vstoupili až během válečných let, společně přispěli k rychlé obnově poválečného leteckého dopravy v Československu.

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



Pohled z řídicí věže na plochu ruzyňského letiště na jaře roku 1939. Patrné jsou zpevněné plochy před odhacovací budovou a rozestavěná část zpevněné dráhy

Amatérské fotografie v Letecké škole

Výstava amatérských fotografií žáků, lektorů, instruktorů, zaměstnanců Letecké školy a členů knihovny byla otevřena od 12. prosince 2007 do 18. ledna 2008 ve vstupní hale budovy Letecké školy. Pořadatelem výstavy byla knihovna Letecké školy ŘLP ČR, s. p., pod patronací vedoucí Letecké školy a časopisu Strip. Odborná porota ve složení Aleš Kubita, Václav Jukl a Michael Sedláček vybrala z celkem 32 přihlášených fotografií 21 exponátů ve dvou skupinách fotografií: fotografie s leteckou tematikou a fotografie na téma dovolená – relaxace. Komise vybrala čtyři nejlepší fotografie z každé skupiny. Výstava nechtěla konkurovat podnikové soutěži „3L“, ale měla sloužit jako příprava k frontálnímu útoku na přední místa v této soutěži v příštích letech.

JIRÍ LÁNĚ, kurátor výstavy



1. místo v kategorii letectví: Jan Drahoukupil – Kometa McNaught



2. místo v kategorii letectví: Jiří Lorenc – Čardáš nad Dunajem

English Corner

Joke

Small world

A man stumbles up to the only other patron in a bar and asks if he could buy him a drink. "Why of course", comes the reply.

The first man then asks: "Where are you from?"

"I'm from Scotland", replies the second man.

The first man responds: "You don't say, I'm from Scotland too! Let's have another round to Scotland."

"Of Course", replies the second man.

Curious, the first man then asks: "Where in Scotland are you from?"

"Aberdeen", comes the reply.

"I can't believe it", says the first man. "I'm from Aberdeen too! Let's have another drink to Aberdeen."

"Of course", replies the second man.

Curiosity again strikes and the first man asks: "What school did you go to?"

"Saint Andrews", replies the second man. "I graduated in '62."

"This is unbelievable!", the first man says. "I went to Saint Andrews and graduated in '62, too!"

About that time in comes one of the regulars and sits down at the bar.

"What's been going on?", he asks the bartender.

"Nothing much," replies the bartender. "The MacClyde twins are drunk again."

Tongue Twisters (jazykolamy)

I saw Susie sitting in a shoe shine shop.

Where she sits she shines and where she shines she sits.

旅!

How can a clam cram in a clean cream can?

旅!

Send toast to ten tense stout saints' ten tall tents.

旅!

The thirty-three thieves thought that they thrilled the throne throughout Thursday.

Připravila NWT