

Air Traffic Control Global 2008

Konference a výstava ATC Global, která se ve dnech 11.–13. března 2008 konala v Amsterdamu, je největší a nejrepresentativnější událostí v oblasti řízení letového provozu. Tato akce navázala na sedmnáctiletou tradici ATC Global Maastricht. Nejvyšším uznáním,

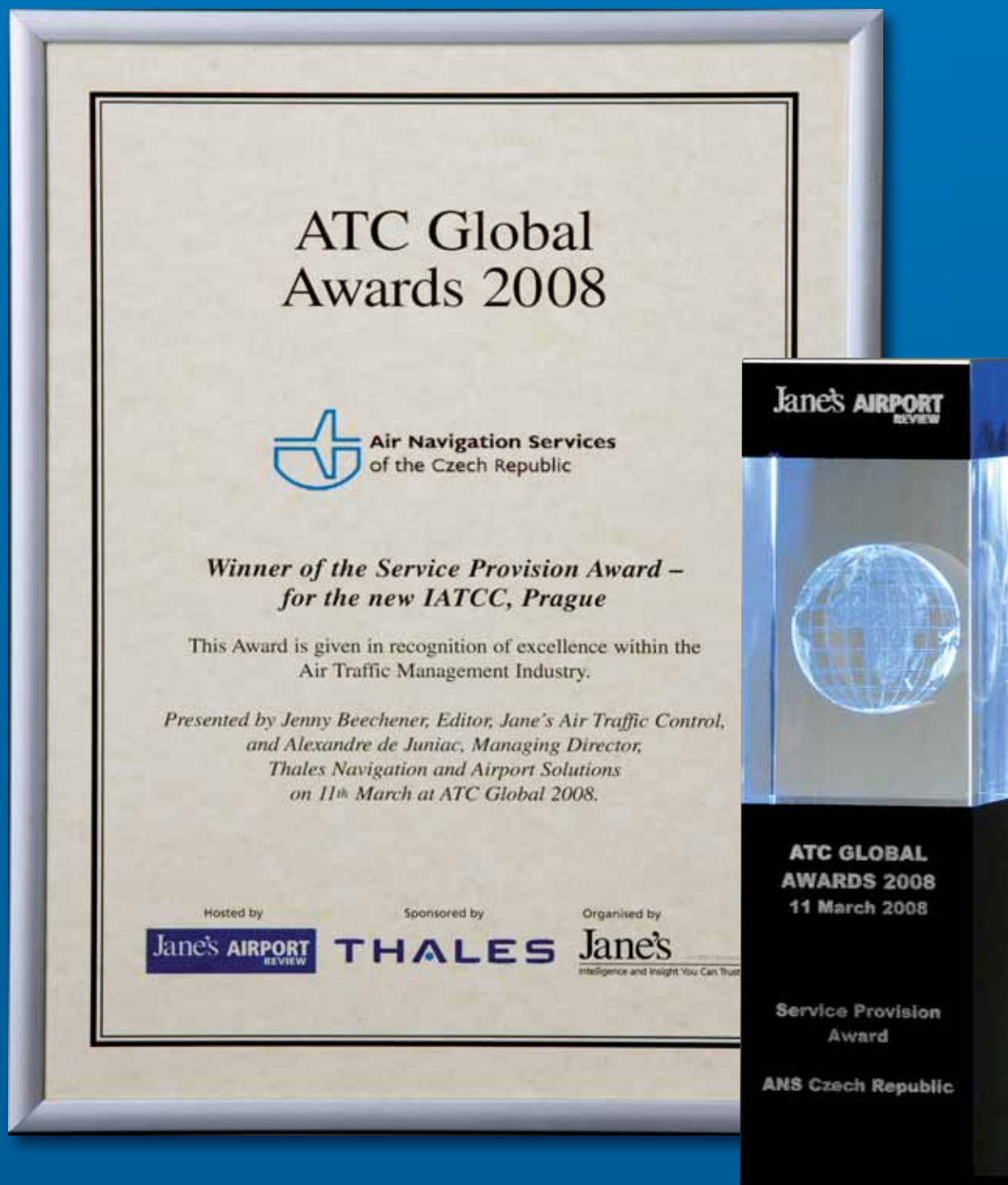
které je v rámci konference uděleno za úsilí a úspěchy při budování bezpečného a výkonnějšího systému řízení letového provozu a rozvíjení povědomí o této oblasti civilní letecké dopravy, je udělení ceny „ATC Global Award“.

Hodnocení probíhá v šesti kategoriích.

V letošním ročníku bylo do soutěže vyhlášené časopisem Jane's Airport Review přihlášeno rekordních 21 nejvýznamnějších světových projektů z oblasti rozvoje služeb řízení letového provozu. Porotu, která o udělení zmíněné ceny rozhodovala, tvořili odborníci ze

všech oblastí civilního i vojenského letectví, dále pak letečtí novináři a zástupci leteckých dopravců (např. FAA, EUROCONTROL, CANSO, Jane's Airport Review, IATA).

Letošní prestižní cenu „ATC Global“ (pokračování na str. 2) →



Air Traffic Control Global 2008

→ (dokončení ze str. 1)

Award 2008“ získal projekt IATCC Praha. Projekt byl nominován v kategorii „Service Provision“, která hodnotila **nejvýznamnější přínos k bezpečnému a efektivnímu poskytování služeb řízení letového provozu**.

Projekt IATCC Praha, který byl zahájen v roce 2003, se stal největší rozvojovou a investiční akcí v historii našeho podniku. Úspěšné uvedení střediska do provozu se uskutečnilo 17. února 2007.

Odborná porota soutěže vyzdvihla zejména kvalitu projektového řízení IATCC Praha a významný přínos k trvalému zvyšování bezpečnosti a kapacity českého vzdušného prostoru pro všechny jeho uživatele. V rámci své kategorie projekt IATCC Praha porazil mimo jiné i projek-

ty britského řízení letového provozu (NATS UK), které patří mezi největší poskytovatele letových navigačních služeb v Evropě.

„Úspěch IATCC Praha v silné konkurenci ostatních rozvojových projektů je potvrzením profesionality a vynikající týmové spolupráce zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., kteří se na realizaci projektu podíleli ve všech jeho fázích. Moderní technologie, naplnění uživatelských požadavků a schopnost flexibilně reagovat na požadavky leteckých dopravců je základem pro silnou pozici a budoucí dynamický rozvoj Řízení letového provozu ČR, s. p., na evropském trhu“, zdůraznil při slavnostním převzetí ceny generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Jan Klas.

REDAKCE, foto: PETR HRUBEŠ

Aktuálně

Podvýbor pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku Poslanecké sněmovny PČR spustil webové stránky. Najdete je na adrese: <http://www.psp.cz/sqw/hp.sqw?k=451>.

Kromě aktuálního otevření tzv. schengenského prostoru na šestnácti z dvaceti tuzemských mezinárodních letišť v České republice (letiště Otrokovice, Hosín u Českých Budějovic, Klatovy a Olomouc budou nadále odbavovat lety jen v rámci EU), došlo i k další změně. Od neděle 30. března začala platit dohoda mezi Evropskou unií a Spojenými státy, označovaná jako „otevřené nebe“. Dohoda přinese méně regulace, nižší ceny i více linek. Místopředseda Evropské komise Jacques Barrot k tomu řekl: „Je to velký průlom pro všechny letecké společnosti, kterým to přinese spoustu nových příležitostí. Evropské firmy mohou začít více investovat v zámoří a naopak. Evropský trh se otevře a to také přinese mnoho pracovních míst.“

Létat do zemí EU bude v Česku možné nejen z 20 tuzemských mezinárodních letišť, ale ze všech 75 letišť a 45 heliportů, které jsou registrované Úřadem pro civilní letectví. Počítá s tím koncepce dopravní politiky a navržená změna leteckého zákona. (red)

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Blahopřejeme zaměstnancům, kteří oslaví kulaté pracovní výročí v dubnu 2008!

Josef Červenka, vřp II – SC, oddělení APP/TWR Praha **30 let**

Milan Koráb, metodický pracovník LNS, oddělení postupů LNS **30 let**

Jaroslav Veselý, dispečer pro odletová povolení, oddělení APP/TWR Praha **30 let**

Hana Dobrovolná, vedoucí oddělení jazykového, oddělení jazykového vzdělávání **25 let**

Stanislav Machota, vřp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **25 let**

Tomáš Svatek, sřp II, oddělení APP/TWR Praha **20 let**

Jan Zbránek, údržbář, oddělení technicko-provozní služby **20 let**

Personálie

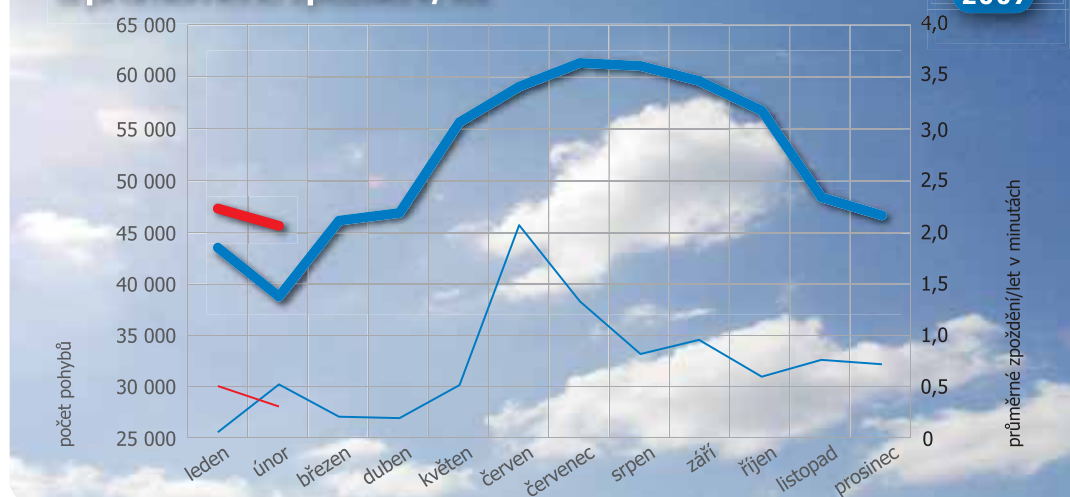
Ředitelem Kanceláře projektu transformace byl jmenován od 1. 4. 2008 **ing. Roman NÁHONČÍK**.

Jiří SUTTNER, vrchní ředitel kabinetu ministra Ministerstva dopravy ČR nahradil od 1. 2. 2008 v dozorčí radě ŘLP ČR, s. p., JUDr. Vladimíra Kremlika.

Od 1. 1. 2008 je **ing. Michal BRABEC** vedoucím SLNS Karlovy Vary.

Dne 17. 3. 2008 byl jmenován do funkce generálního ředitele Úřadu pro civilní letectví České republiky (ÚCL) **ing. Josef RADA**. Ve funkci nahradil ing. Jindřicha Plocha. (red)

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

ÚNOR 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
11 257	12 187
nejvyšší počet/den (15. 2.)	
471	504
nejvyšší počet/hod. (19. 2.)	
45	45

Počet pohybů ve FIR Praha

ÚNOR 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
38 089	45 326
nejvyšší počet/den (9. 2.)	
1 535	1 686
nejvyšší počet/hod. (16. 2.)	
120	138

Statistika provozu

únor 2007/2008

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha				Nárůst provozu		Počet zpoždění/ACFT v min.			
2007		2008		07/08 v %		2007		2008	
únor	38 089	45 326		+ 19,0		0,51	0,31		

Počet pohybů v evropském regionu					
2007		2008		v %	
únor	658 211	701 256		+ 6,5	

Počet pohybů na letištích – Česká republika																				
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary											
2007		2008		v %		2007		2008		v %		2007		2008		v %				
únor	11 257	12 187		+ 8,2		1 478	2 068		+ 39,9		889	1 007		+ 13,3		217	391		+ 80,2	

Je to skvělá práce ...

Změna je život, a i taková webová prezentace pro zájemce o práci řídicího si jednou za čas zaslouží „facelift“. Jak jí bude nová tvář slušet, budete moci na stránkách www.rlp.cz posoudit už brzy, ale mým úkolem bylo najít vhodnou „oběť“, která by pro účely této prezentace budoucím řídicím letového provozu – žákům prozradila, co je čeká a nemine. Uznejte, že jsem si vybrala dobře ...

curriculum vitae

Ing. MAGDA DEBOWSKÁ

Narozena: 15. 6. 1979

Historie: Absolventka VŠE, během studia strávila také rok v Austrálii. Po návratu ji zaujala možnost stát se řídicím letového provozu. Po úspěšně absolvovaném výcviku u ŘLP se jí přání vyplnilo. Licenci vlastnil od listopadu 2006

Rodina: hodný přítel a zlobivý papoušek

Hobby: éra digitálních fotoaparátů zazdila její um v oblasti vyvolávání vlastních fotek, takže teď už jen fotí. Také si vždy ráda přečte novinku od Johna Grishama

Magdo, ty jsi výběrovým řízením do kurzu pro řídicí prošla v roce 2005, byla jsi tedy v první partě uchazečů, kteří museli zdolat FEAST – chystala ses na něj?

Moc ne, v podstatě vůbec, na personálním oddělení nám totiž řekli, že se neočekává, že se na tento test budeme nějak připravovat, tak jsem si řekla, že to buď dopadne, nebo ne – on ten test má právě zjistit, jestli se na tu práci hodím, nebo ne, takže nějaká příprava by ani neměla smysl.

A co ostatní části výběrového řízení – překvapilo tě něco nebo jsi měla o tom, jak bude probíhat, dost informací předem? A kde jsi k nim přišla?

O tom, co nás čeká, nám toho řekli určitě dost na personálním. Napřed jsme prošli angličtinou, na té odpadlo nejvíc uchazečů. Myslím, že většina z nich nečekala takové množství gramatiky. No a kromě FEAST jsme třeba absolvovali zdravotní prohlídku a psychologické vyšetření, na které asi taky nemá smysl něco konkrétního trénovat. Jinak je spousta informací o tom, jak vypadá výběrové řízení, na podnikovém webu, takže řadu věcí jsem si přečetla právě tam a mám pocit, že mi to tehdy úplně stačilo.

Na našem webu máme i informaci, že zájemci o práci řídicího musí mít jakékoliv středoškolské vzdělání s maturitou. Máš ale třeba pocit, že by se ti pro tvou práci hodilo nějaké určité vzdělání, nebo je spíš jedno, z jaké školy člověk přijde a všechno důležité se naučí až v kurzu?

Jako ekonom jsem asi zářným příkladem toho, že nic speciálního potřeba není, navíc jsem s letectvím v minulosti neměla společného vůbec nic. I když musím říct, že letečtí fanoušci, myslím piloti z aeroklubů nebo třeba ultralightisti, to měli v základním výcviku určitě jednodušší, v teorii byli prostě napřed, ale v průběhu výcviku se ty rozdíly zkrátka smažou a hlavně je, jak si vedeš v kurzu.

Ten trvá přibližně dva roky, což asi mnohé zájemce vyděsí – stojí to zato, vrátit se na takovou dobu do lavic?

Stojí. Ale já to měla trošku jednodušší v tom, že jsem přišla rovnou ze školy, takže jsem si na tu lavici ani nemusela znovu zvykat. Musím ale říct, že ty dva roky výcviku jsou určitě opodstatněné, výcvik nejde uspěchat, protože práce řídicího je přece jen hodně náročná. Taky je potřeba si uvědomit, že to není žádný rekvalifikační kurz, jako žák ve výcviku člověk pobírá po celé ty dva roky nějakou mzdu, už je totiž zaměstnancem ŘLP. Ale nejdůležitější je opravdu vědět, jestli je to práce, kterou chceš dělat, protože pak ani

Po získání zkušeností z pilotování letadla jste všichni vpadli přímo do pokračovacího výcviku, který už neprobíhá v lavicích letecké školy, ale přímo na stanovištích, kde vás instruktoři učili zacházet s technikou, komunikovat a řešit různé provozní situace. Co ti z té doby uvízlo v paměti asi nejlouběji?

Byli jsme konečně blíž k realitě. To bylo asi nejdůležitější. Letecká škola je umístěna jinde než stanoviště, na kterých jsme pokračovali po základním výcviku. Taky jsme se seznámili s budoucími kolegy. Pokud jde o výcvik, nic převratného nás nečekalo, dál jsme se učili teorii, trénovali na simulátorech.

Ted už provoz s vlastní licenci řídíš více než rok, takže jsi nasbírala řadu zkušeností – víš o něčem z praxe, co by třeba nový adept na řídicího rád věděl už v době, kdy jde do výcviku?

Na internetu obecně, a pak také na našich podnikových stránkách, je tolik informací o práci řídicího, že člověka, který chce vědět předem, do čeho jde, pak

Řídící nerozlišují mezi dnem a nocí, všedním dnem, víkendem nebo svátkem, pokud si zrovna nenaplánovali volno. Do práce jdou, když jim to velí jejich rozpis služeb. Co ti dal a vzal směnný provoz?

Dal mi hodně volna ve všedních dnech, kvůli zařizování různých osobních věcí si nemusím brát dovolenou jako třeba ti, kdo chodí do práce od pondělí do pátku od devíti do pěti. Na druhou stranu mi odpadly takové ty „hurá akce“, kdy třeba někdo zavolá, že napadl sníh a o víkendu se jede lyžovat. Když máš práci, nejedeš nikam, a když chceš mít víkend zaručeně volný, musíš si jej naplánovat více než měsíc dopředu. A to není vždycky lehké, zejména když se domlouvá více lidí.

Jak často – v průměru – míváš službu?

Vychází to přibližně na 14 služeb, tedy 14 dnů v měsíci. Ty služby můžou být různé dlouhé, od 7 do 12 hodin, ale „dvánáctka“ může být jenom noční, ve dne jsme v práci nejdéle 11 hodin.



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

dva roky nejsou zase tak dlouhá doba. Kromě toho jsem se během té doby rozhodně nenudila, program byl pěkně nabídnutý.

Tak o tom není pochyb. Ale slyšela jsem, že se všichni žáci, kteří úspěšně projdou základním výcvikem, nejvíc těší na praktické létání, které jim podnik umožňuje – je to určitě příjemná odměna za předchozí učení, ale jeho smyslem je ukázat žákům, jak jejich budoucí práce vypadá z druhé strany, z pohledu pilotů. Jak vzpomínáš ty na svůj pilotní výcvik?

Bylo to super! Celé to létání... předtím jsem k němu nikdy ani „nepřičuchla“. Vždycky jsem v letadle fungovala jen jako cestující, letadla se mi líbila, ale to je asi tak všechno. Teď můžu potvrdit, že řídit letadlo je nezapomenutelný zážitek. Podnik to celé organizuje proto, abychom si uvědomili, co pro pilota znamená, když mu dáme jednu jednoduchou instrukci, a brali na něj ohled, takže tento účel akce rozhodně plní, ale navíc je to úžasná sranda a fajn prostředek ke stmelení kolektivu.

v průběhu výcviku asi těžko něco vykojíte. Podle mého názoru je výcvik opravdu úzce zaměřený na to, co řídicího čeká v praxi, takže není čeho se bát, řídit letadla nikdo nezačne dřív, než má jistotu, že je pro to důkladně vycvičený.

A co atmosféra mezi řídicími navzájem – je to náročná práce, máte vůbec čas a chuť bavit se spolu i neformálně, mám na mysli, jestli mezi řídicími vládne spíš týmový duch nebo je to spolek individualistů?

Řekla bych, že tohle bude podobné jako v jakémkoliv jiné práci. Máš na pracovišti kamarády, ale taky jenom spolupracovníky. S odpovědností, která je s touto prací spojena, si dokáže poradit každý sám, takže své, řekněme, stresy nepřenáší na ostatní. Řekla bych, že když všichni dělají, co mají, je to celkem pohodová práce. Týmový duch je potřeba, pořád spolupracuješ s ostatními a hlavně komunikuješ s piloty, i když z nich vidíš jen pohyblivé body na monitoru. Spolupráce je zde zkrátka nutná.

I pokud jde o pracovní dobu. Stejně jako všichni létající personál totiž

I těch 11 hodin v kuse by byla pěkně dlouhá doba!

To by byla, naštěstí není. Podle předpisů máme nařizeny bezpečnostní přestávky, takže řídíme asi dvě hodiny, pak máme hodinu pauzu a zase se to opakuje.

Co za takovou hodinovou přestávku stihneš? Tedy kromě tohoto rozhovoru ...

To se dá stihnout věcí! (☺) Najít něco na internetu, zkontrolovat e-maily nebo jen tak odpočívat u časopisů nebo televize. Pro tohle všechno máme dobře vybavené zázemí.

Ted si představ, že opět stojíš před rozhodnutím, jestli máš zatnout zuby a dva roky se připravovat na práci, kterou děláš dnes, nebo se pustit úplně jinou cestou – zajímalo by mě, jak by ses rozhodla teď, když už víš přesně, co práce řídicího letového provozu obnáší?

Mě ta práce strašně baví. Určitě bych se nerozhodla jinak, šla bych do toho znovu. **Magdo, díky za rozhovor a ať tě baví i zbytek dnešní služby!**

Určitě bude, děkuju!

MARIE BORTLÍKOVÁ

Objektiv



V konferenčním sále IATCC Praha se dne 5. března 2008 konal **seminář pro zástupce státní zprávy, sociální partnery i další účastníky projektu funkčního bloku vzdušného prostoru ve střední Evropě (FAB CE Stakeholder Forum)**, kde byly prezentovány výsledky studie proveditelnosti, která definuje základní prvky a principy regionální koncepce poskytování letových provozních služeb **ih, foto: mis**



ŘLP ČR, s. p., byl ve dnech 26.–27. 3. 2008 hostitelem **jednání CANSO Human Resources Work Group**. Tato pracovní skupina má globální charakter (kromě providerů z evropských států zde jsou i pravidelní účastníci jednání z Thajska, Nového Zélandu a Singapuru) a podnikovým zástupcem je ing. M. Mezerová. Jednání se zabývalo mj. otázkami Safety Culture, vizí CANSO Imagine 2010 a benchmarkingem v oblasti lidských zdrojů. Jakkoli se letošní pražské jarní počasí zdálo být z hlediska jejich domovské země některým zúčastněným tuhou zimou, přesto bylo zřejmé, že s naplněním cílů jednání odjížděli spokojeni. Vítaným bonusem pro ně byla i prohlídka prostor DPRO, při které jim poskytl výklad ing. J. Štindl **SC, foto: mis**



Premiér ČR Mirek Topolánek promluvil při vstupu ruzyňského letiště do Schengenu. Od 30. března 2008 se zjednodušilo cestování po značné části Evropy, protože na letištích v ČR začala platit pravidla tzv. **schengenského prostoru**. Při cestě se budou cestující prokazovat jen palubní vstupenkou a průkazem totožnosti **mis, foto: LUDĚK KRUŠÍNSKÝ**

FAB (FS) + CE(ATS) = FAB CE

Tato zdánlivě nelogická rovnice představuje **výsledek dvou iniciativ**, které se odehrály v regionu střední Evropy a jejichž cílem je zefektivnění poskytování letových provozních služeb. Historicky starší CEATS byl navržen jako centralizovaný model pro horní vzdušný prostor osmi států (ČR, AUT, SK, HU, SI, CRO, BiH a část Itálie) v němž služby poskytuje Eurocontrol na základě dohody CEATS z roku 1997. Druhou je pak studie proveditelnosti (Feasibility Study) funkčního bloku vzdušného prostoru FAB (Functional Airspace Block), která byla zahájena v dubnu 2007 (Strip 4/2007) a vychází z distribuovaného modelu (využití stávajících technologií a středisek), kde odpovědnost za poskytování služeb v horním i spodním vzdušném prostoru sedmi států (Itálie účast odmítla) mají stávající poskytovatelé.

Klíčové jednání CCG/20, které se uskutečnilo 28. března 2008, rozhodlo o postupné transformaci původního projektu CEATS a jeho nahrazení distribuovaným modelem, který bude formálně pokryt dohodou zúčastněných států o vytvoření funkčního bloku v prostoru střední Evropy - FAB CE (FAB Central Europe). Zároveň rozhodlo o nutnosti okamžitého pokračování v implementaci výstupů studie proveditelnosti. Ta bude realizována na základě Memoranda o spolupráci na úrovni poskytovatelů služeb.

IVAN HUBERT, ŘDPRM

V rámci svého mimořádného jednání dne 10. března 2008 schválili členové organizace CANSO nový strategický program pod názvem „Imagine 2010“. Tento program je primárně zaměřen na tři hlavní oblasti

dalšího rozvoje ATM – bezpečnost, životní prostředí a obchodní transformace. Vytvoření soustavy bezpečnosti, zvýšený důraz na ochranu životního prostředí a transformace podnikání v ATM bude financováno prostřednictvím zvýšených členských

příspěvků a intenzivnější komerční aktivity jak prostřednictvím organizace CANSO samotné, tak i činností jednotlivých členů. Implementace programu „Imagine 2010“ v sobě skrývá potenciál pro další rozšíření členské základny CANSO

a pro vytváření a sdílení potřebných řešení v oblasti ATM s ohledem na trvale udržitelný rozvoj letecké dopravy v souvislosti s ochranou životního prostředí. Více o „Imagine 2010“ najdete na www.canso.org. **rkl**

Imagine 2010

Zaznělo na grémii generálního ředitele

Dne 28. dubna 2008 oslaví letiště Brno 50. výročí zahájení svého provozu. Je potěšující, že právě v tomto roce se očekává posílení frekvence letů do Moskvy a otevření nových linek do Petrohradu a Kyjeva. **vedoucí SLNS Brno Ing. J. Hrdlička**

Události v leteckém provozu způsobené ŘLP ČR, s. p., při poskytování ATS vykazují dlouhodobě ustálený stav jak co do počtu událostí, tak co do závažnosti vlivu na bezpečnost letového provozu. I přes další nárůst provozu ve vzdušném prostoru a na letištích v České republice v roce 2007 počet událostí přepočtených na provozní jednotku trvale klesá. **vedoucí AI Ing. Petr Klikar**

V rámci ATC Amsterdam 2008 proběhla v expozici Letecké školy řada dvoustranných jednání s potencionálními zákazníky z Číny, Mongolska, Bahrajnu a Indie. Významné je, že zájem o námi poskytovaný výcvik vyjádřili i zástupci letiště z německého Mannheimu. **náměstkyně DPLR Ing. J. Hochmanová**

Na základě informací od EUROCONTROL a vzhledem ke kapacitním problémům středisek ve Vídni a Varšavě lze v letním období očekávat další nárůst provozu ve FIR Praha. **vedoucí střediska ACC I. Beneš**

Kompletní záznam z jednání grémia generálního ředitele je k dispozici na intranetových stránkách kanceláře GŘ. **rkl**

Oznámení



Po těžké nemoci nás dne 21. 1. 2008 ve věku 76 let opustil pan ing. **Ladislav SEDLÁČEK**, jeden z prvních ATCo na stanovištích ATS v Ostravě, kde jako instruktor a inspektor vyvíjel nejednoho řidičího. K podniku nastoupil v roce 1959, na zasloužený odpočinek odešel roku 1992. Laďa, se kterým jsme prožili mnohé hezké chvíle, nám zůstane v trvalé paměti. **RADOVAN KUBÍK, VSLNS Ostrava**

Dne 24. 3. 2008 nás po těžké nemoci ve věku nedožitých 72 let navždy opustil pan **Zdeněk PLÁNIČKA**. K podniku nastoupil v roce 1970, zpočátku pracoval jako řidič odbavovací plochy, později dlouhé roky jako ekonom střediska LNS Ostrava. Od roku 1999 pracoval jako ekonom analytik na DFIN, odkud v roce 2003 odešel na odpočinek. Zdeněk Plánička byl ve své profesi výraznou a nezapomenutelnou osobností. Byl vždy oporou našeho týmu po profesní stránce i po stránce lidské. **LUBOŠ HLINOVSKÝ, ŘDFIN, RADOVAN KUBÍK, VSLNS Ostrava**

Aktuálně z ŘLP

Z důvodu změny sídla ŘLP ČR, s. p., v roce 2007 a zvýšení tarifu PID k 1. lednu 2008 byla ke dni 31. března 2008 ukončena smlouva o zabezpečení přepravy a paušální úhradě jízdného zaměstnancům, která umožňovala na ID kartu bezplatně používat autobusy DP v areálu letiště Praha-Ruzyně.

DPER

V březnu letošního roku byla **přestěhována autodílna** z původních prostor v LO do nové dílny v objektu IATCC. Veškeré služby spojené s opravami vozidel budou poskytovány v nové dílně umístěné v objektu energobloku.

MILAN ZDERADIČKA, VTPS



Prodejní výstava obrazů výtvarníka Jana Pekárka je do konce dubna 2008 umístěna v druhém patře ve vestibulu administrativní budovy IATCC mis

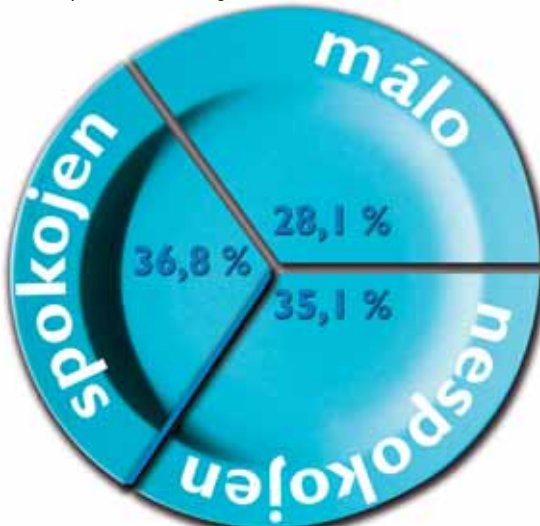
Pohled na anketu strážníků v IATCC

Firma Eurest, která zajišťuje stravování v IATCC v Jenči, uskutečnila v únoru mezi našimi zaměstnanci anketu, která měla zjistit spokojenost s kvalitou jídla, pestrostí nabídky, chováním personálu, rozsahu nabídky apod. Bylo rozdáno celkem 250 anketních lístků z nichž se vyplněných vrátilo 64. Přehled, jak na jednotlivé otázky odpovídali strážníci, si můžete prohlédnout na podnikovém intranetu. Pro ilustraci jsme do Stripu vybrali dvě otázky a odpovědi na ně zpracovali formou grafu.

Graf: mis



Spokojenost s celkovou kvalitou jídel



Spokojenost s nabídkou zdravé výživy

Zájezd pro bývalé zaměstnance ŘLP ČR, s. p.



Státní podnik Řízení letového provozu České republiky pořádá pro své bývalé zaměstnance, kteří jsou již v důchodu, jednodenní zájezd do východočeského Nového Města nad Metují, který se uskuteční **ve středu 4. června 2008**. V 7.30 hod. vyjíždí autobus od hotelu Diplomat (výstupní zastávka autobusu č. 119 u stanice metra A Dejvická) a v 11.00 hodin pak začíná prohlídka zámku a zámecké zahrady v Novém Městě. Na zasloužený oběd po prohlídce kulturní památky se výletníci přesunou do Pekla v Bartoňově útulně.

Závaznou písemnou přihlášku s vybraným menu je nutné zaslat nejpozději do 15. května 2008 na adresu: Řízení letového provozu ČR, s. p., divize personální / PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč.

Veškeré dotazy vám zodpoví paní Marie Pražáková na telefonu 220 373 239, faxovým čísle 220 372 054, případně pište na mail prazakova@ans.cz.

DPER

Do Nadace Divoké husy přispěli zaměstnanci ŘLP částkou 50 000 korun

Částka je větší než vloni. Velmi nás zvýšený zájem o tuto sbírku potěšil. O vybraném projektu a o tom, jak byly peníze skutečně využity, vás opět budeme informovat buď prostřednictvím osobních e-mailů, nebo na stránkách podnikového časopisu Strip. Ještě jednou děkujeme všem, kteří naši sbírku podpořili, a věříme, že příští rok se opět přidají další.

EVA PELIKÁNOVÁ, NOTOF, ZDENĚK MICKA, RIS

Inspiromat

„Amerika má jednotné nebe, ale Evropa zase jednotnější program rozvoje ATC.“

David Hughes, článek „Now or Never for ATC“, magazín *Aviation Week*

„Je to něco, co nás skutečně vrací do Evropy. Co skutečně znamená pro nás svobodu pohybu.“

Mirek Topolánek při slavnostním zahájení provozu pro volné cestování po členských zemích schengenského prostoru na ruzyňském letišti v Praze

„Musíme pracovat stejně sebraně jako tým v depu formule 1.“

Petr Pištělák, ČSA, viceprezident pro marketing a vývoj produktu, v rozhovoru pro magazín ČSA „OKNO“

„Vzhledem k tomu, že činnosti zaměřené na posílení bezpečnosti dopravy jsou reakcí na obavy pasažérů a veřejnosti, je prakticky nemožné nezádat od cestujících, aby se podíleli na nákladech z nich vyplývajících.“

Paolo Costa, italský europoslanec, autor návrhu pravidel pro ozbrojené strážce v letadlech a držení střelných zbraní během letu

„Je to návykové, jakmile s námi klient letí poprvé, tak chce znovu a po chvíli začne přemýšlet o tom, že by si koupil vlastní letadlo. Skupina lidí, která má však na to, dát 26 milionů dolarů za letadlo, není neomezená.“

Jan Váňa, obchodní ředitel ABS Jets k tomu, že soukromé létání u nás zažívá rekordní boom a trh tzv. biz-jetů loni rostl nejrychleji za poslední roky

„Je to další krok, který bourá mýtus o předraženém letišti.“

Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha, o chystaném novém průvodci, kde se cestující dozvědí, ve které restauraci stojí menu do sta, dvou set nebo více korun

„Byly to opravdu bojové podmínky. Museli jsme dotankovat za chodu motoru v mrazu minus 25 stupňů Celsia a za prudkého větru, posilovaného točícími se vrtulemi. Tankování trvalo téměř hodinu.“

Pilot **Petr Bold** o výpravě Čechů v historickém letadle k severnímu pólu

„Létání znamená mnohem více než jen sport či práci; létání je čistou vášní a touhou, která naplní celý život.“
Generál Adolf Galland, Luftwaffe, ve své knize „První a poslední“, 1954

Přípravily: NWT, MaB

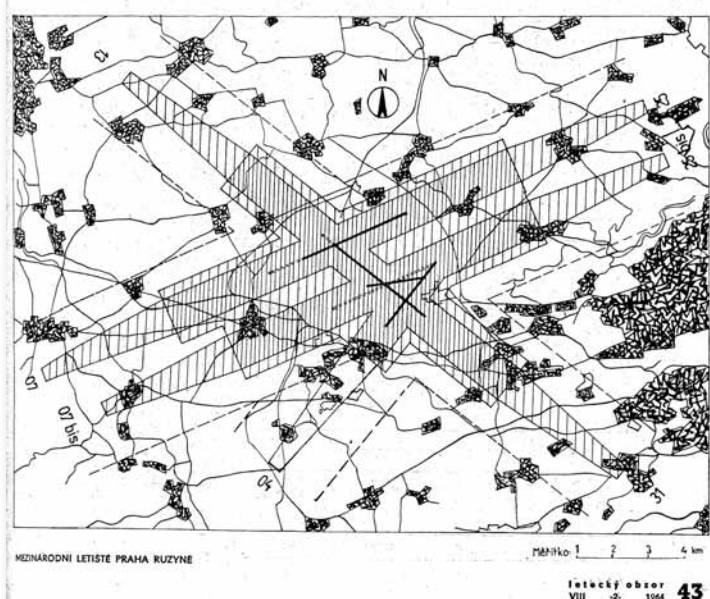
Co se děje na ruzyňském letišti?

Ohlédnutí do historie

Onehy při auditu na SLNS Ostrava jsem objevil v kanceláři vedoucího LPS pana Książka skříň plnou svázaných ročníků časopisů Letecký obzor a Letectví a kosmonautika od roku 1962. Bylo to moc zajímavé listování. Velmi zajímavá byla snaha vedoucí komunistické strany ovlivňovat i články v tak vysoce odborných časopisech a tendenčně vyzdvihoval úspěchy zejména sovětské letecké techniky a naopak bagatelizovat úspěchy západního bloku. Například vývoj a zavádění amerického B747 byl popisován jako téměř krok stranou, protože aerolinie nedokážou tak velký letoun kapacitně vytěžovat, letiště nemohou takový stroj odbavovat, a navíc jeho výroba vedla k propuštění 50 000 pracovníků v leteckém průmyslu USA. Zato jsem se s úžasem dočetl o nouzovém přistání letounu Tu 134 s pasažéry na řeku Něvu u Leningradu v roce 1964. Na palubě bylo 52 cestujících, nejprve selhalo zasunutí předního podvozku a unikla hydraulika, pak zhasl levý motor a ve finále se zastavil i pravý motor. Posádka posadila stroj na vodu, a ještě se trefila mezi dva mosty. Zde si dovoluji citovat článek: „Letadlo přistálo na vodu mezi Velkým Ochtinským a Finským mostem. Leningradané byly svědky neopakovatelného se přistání tryskového letadla. V prvním okamžiku se letadlo schovalo pod vodu, ale v zápětí se vynořilo jako ponorka. Při přistání se nikdo neporanil. Přijeli nám soudruzi na pomoc, pronikl do kabiny cestujících hlas velitele letadla. Odepněte si popruhy, ale zůstaňte na svých místech. Bliží se motorový člun. Evakuace proběhla bez sebemenších nesnází. Nejdříve šly děti a ženy, potom muži. Posádka vynesla jednoho cestujícího – invalidu. Jako poslední opustil letadlo jeho velitel.“ Konec citace. Skvělý důkaz dokonalé konstrukce letounu – kdo nevěří, ať tam běží.

Ale jeden článek z roku 1964 nazvaný Letadla, hluk a sídliště od ing. arch. K. Kouby byl neobyčejně přesný a vizionářský. Týkal se soužití letišť, která v nadcházející tryskové éře letecké dopravy byla stále hlučnější, s jejich okolím. V té době platil zákon o civilním letectví č. 47/1956 Sb. a podle něj se vytyčovala ochranná pásma, kde bylo zakázáno zřizovat stavby, vysazovat porosty a umisťovat světla. Ochrana vymezených pásem zajišťovaly dle zákona o územním plánování příslušné orgány územního plánování. Arch. Kouba v článku jasně definuje vymezení vztahů letiště a okolí. Cituji: „Je pochopitelné, že respektování dopravních letišť ležících v blízkosti velkoměst naráží na některé zájmy

obyvatelstva bydlícího v okolí letiště. To se projevuje tím více, čím blíže leží letiště u města a čím větší je tlak na osídlení. Pak je nutno dosáhnout v územním plánu kompromisu, který by uspokojil oprávněné požadavky všech zúčastněných stran. Pokud by bylo dotčeno generální řešení letiště, je nutno si uvědomit, k jakým účelům má letiště v budoucnu sloužit. Bude nutné, aby při plánování dopravního letiště bylo počítáno se systémem více vzletových a přistávacích drah (VPD). Bez systému paralelních VPD



nebude vůbec dle názoru odborníků moderní dopravní letiště s provozem tryskových letadel myslitelné. Tuto koncepci si vynutí požadavek nerušeného provozního toku vzletů a přistání.“ Konec citace.

Kolem letiště bude nutno vybudovat tři hluková pásma.

Vnitřní pásmo, v němž již existující bytová zástavba by neměla být dále zahušťována, kde však v souladu s leteckými ochrannými pásmy by mohla být budována výrobní zařízení.

Střední pásmo, v němž by měla být budována nová bytová výstavba, jen pokud je to naléhavě nutné, kde by však neměly být žádné školy, nemocnice apod.

Vnější pásmo, kde není námitek proti budování sídlišť, nedoporučuje se však výstavba škol a nemocnic. Není-li vyhnutí, měl by být kladen zvláštní důraz na hlukovou izolaci v objektech tohoto druhu.

V článku jsou vyjmenovány obce, které do naznačených pásem spadají, a počty obyvatel v roce 1964. Na mapě je přesně zakreslena paralelní dráha pražského letiště v místě, o kterém se jedná i dnes, a hluková pásma. Je tedy jasné, že se stavbou paralelní dráhy se uvažovalo od samého počátku plánování výstavby nového pražského letiště. Výstavba nového letiště byla realizována v letech 1964–1968.

Když při toulkách po okolí letiště pozoruji, jak je obkličováno výstavbou satelitních obytných komplexů, smutně si uvědomuji, jak slabé, a to zejména v posledních patnácti letech, dokáže stát chránit svůj majetek a státní zájem – státní letiště zajišťující státní dopravní politiku. Výstavba nezbytně nutné paralelní dráhy se opět oddaluje díky dalším překážkám v procesu schvalování až někam k roku 2013. Vyhovující dopravní spojení letiště s městem se řeší už více než deset let a realizace je stále v nedohlednu. Ale věřme, že se jednání dotáhnou do úspěšného konce pro letiště a že se podaří naplnit vize našich předchůdců.

Z časopisu Letecký obzor VIII 2 1964 vybral OLDŘICH STANĚK, AI

Multilaterace

WAM, MLAT a podobné zkratky se v poslední době stále častěji vyskytují v nejrůznějších dokumentech a při pracovních diskusích techniků plánovací i provozní divize a vždy je řeč o multilateračních systémech. Jedná se o nově zaváděnou technologii k detekci polohy letadel, která je alternativní sekundárním radarům. Technické principy jsou

Anténa boční stanice P3D-WS Praha umístěná na TV vysílači na Jedlové hoře u Chomutova. Systém má celkem deset bočních stanic



Seriál pohled

27 (pokračování z minulého čísla)

I když instalace těchto zařízení umístěných na stožárech probíhala většinou v předem vytipovaných vhodných lokalitách, vzhledem k nutnosti kopírovat značné tempo rozvoje poválečného civilního letectví si v některých případech vynutila přijetí rychlého nestandardního řešení. Z různých, především majetkoprávních, důvodů bylo nutno některé majáky umístit do domů (Dešná), chat (Náchod), či dokonce do bývalého, pochopitelně již nepoužívaného WC (Poprad) ... Jinou kuriozitou, využívanou dosti dlouhou dobu, byla i instalace majáku poblíž Revúci (později v Jelšavě) na vlečném vozu, který po sobě zanechala německá okupační armáda.

Pro přistání využívaly osádky letadel zařízení označené SBA (Standard Beam Approach) tvořené kurzovým vysílačem s VKV kmitočtem 33,3 MHz umístěným v prodloužené ose za koncem VPD a dvěma radiovými návěstidly 38 MHz a dále dlouhovlnné a krátkovlnné radiokomunikační vysílače a majáky. Při přistávacím manévru s použitím systému SBA informoval osádku letadla o přesném „usazení“ v ose přistávací dráhy zvukový signál ve sluchátkách. Při poloze nalevo od osy byly se vzrůstající vzdáleností vysílány sílící tečky, napravo pak čárky. Vzhledem ke skutečnosti, že většina uvedených přístrojů byla vyráběna pražskou firmou Mikrofon, bylo možno jimi rychle vybavit prakticky všechna existující dopravní letiště v ČR.

Kromě systému SBA byl na Ruzyni provozně využíván až do počátku padesátých let, kdy musel být z politických důvodů odstraněn, rovněž americký přistávací systém SCS 51 s kurzovým vysílačem (Localizer – LOC, kmitočet 108 – 112 MHz), sestupovým vysílačem (Glide Path – GP, 328 – 336 MHz) a návěstidly (Marker – MKR, 75 MHz). Tento systém byl americkou armádou insta-

obdobně jako u mediálně zprofanovaného systému Tamara od firmy ERA z Pardubic, která je dodavatelem pro naše ŘLP ČR, s. p., a v současné době největším výrobcem multilateračních systémů pro civilní letectví na světě. V přehledové infrastruktuře používáme systémy P3D, z nich první, kategorie WS s dosahem 80NM, je již řadu let v provozu v Ostravě a další, kategorie AS, je jako součást systému A-SMGCS používán na TWR Praha pro řízení provozu na letišti. V krátké době bude dokončena certifikace systém P3D-WS Praha s dosahem 120NM, který bude využívan jak pražskými stanovišti, tak i v radarovém zobrazení v Karlových Varech. Od počátku března probíhají přípravy instalace třetího traťového systému s centrem v Brně s plánovaným zahájením provozu v polovině příštího roku. Není tajemstvím, že jednáme s polským podnikem řízení letového provozu PANSO o případném rozšíření ostravského krytí přes Krakov a Katovice a budoucí brněnský systém bude připravený k možnému rozšíření i pro TMA Vídeň. Letecká škola má v celém spektru nabízených služeb zahrnutou i multilateraci formou organizace seminářů a poskytování konzultací o všem souvisejícím se zaváděním nové technologie v přehledové doméně včetně poskytnutí prostředí pro školení techniků, řídicích letového provozu i pracovníků managementu. Náš podnik byl označen za průkopníky v multilateraci, jak je možné se přesvědčit na www.multilateration.com pod odkazem „Watch the Pioneers Video“.

Uvedený odkaz informuje i o řadě jiných technických a provozních zajímavostí v souvislosti s multilaterací.

Text a foto: iu

Airbus A380 na webových stránkách



Singapore Airlines nasadily na lety do Londýna už svůj třetí velký airbus. Čtvrtý stroj společnost připravuje na linku do Tokia. Pokud si chcete A380 prohlédnout bez nutnosti cestovat do Frankfurtu, kde asi přistane nejbliž k Česku, podívejte se na internet. Tam najdete i detailní panoramatické, třistašedesátistupňové záběry kokpitu i jednotlivých cestovních tříd. Adresa je: www.gillesvidal.com.

mis

Ú do historie řízení letového provozu

lován na VPD 22 pro potřeby spojenců již v závěrečných dnech války. Po jejím skončení jej ICAO doporučila jako mezinárodní standardizovaný přistávací systém ILS (Instrument Landing System).

K zajištění radiokomunikace byly v druhé polovině čtyřicátých let používány přijímače Tesla Lambda, vysílače Tesla 200 W – Pelikán a Tesla KUV 020. K dálkové komunikaci sloužilo zařízení ZVP 1, respektive vysílače Tesla KRV 1. Při komunikaci s letadlem v pásmu VKV se používal přijímač Tesla K 13A a čtyřkanalový vysílač Tesla 100 W.



Doplňování pohonných hmot do Dakoty ČSA, 1948

Rychlá poválečná obnova a následný rozvoj československého civilního letectví, v němž nemalou roli sehrálo obrovské nadšení a schopnosti mnoha lidí různého pracovního zaměření, přinesli brzy své ovoce a toto dopravní odvětví stanulo opět v rámci Evropy na předválečných pozicích. Pražskou Ruzyni znovu spojovaly s hlavními světovými destinacemi četné linky významných zahraničních leteckých dopravců (Air France, KLM, Sabena, Aeroflot atd.). Díky společnosti Pan American World Airways a jejím letounům Lockheed Constellation se Praze přiblížil i americký kontinent. Zdálo se, že neblahé následky tragických válečných událostí se podařilo zvratit. Bohužel, vyhlídky na upevnění a posílení stávajících pozic a další rozvoj neměly mít dlouhého trvání. Únorové události roku 1948 a nástup komunistické strany zpečetil rozhodujícím způsobem osud celého státu, civilní letectví nevyjímaje, na další čtyři desítky let ...

1949 – 1952

Můžeme-li poválečné období ve sféře československého civilního letectví charakterizovat jako etapu obnovy a rozvoje, pak přelom čtyřicátých a padesátých let lze jednoznačně hodnotit jako období kádrování a především očisty tohoto dopravního odvětví od lidí, jejichž minulost, smýšlení a politické zaměření neodpovídalo představám nové vládnoucí garnitury – Komunistické strany Československa. Kádrové čistky prováděné v této době v oblasti civilního letectví postihly přes dvě stovky pracovníků všech profesí. Rozvazování pracovních poměrů odborníkům, kteří svoji práci zakládali především na dlouholetých praktických zkušenostech, získaných častokrát ještě v předválečných letech, se záhy začalo projevovat jejich akutním nedostatkem. Okamžitý zákaz vykonávání pracovní činnosti vyvolaný konkrétním osobám vyvolal v některých případech značnou nevoli zbyvajících zaměstnanců, což však na konečný výsledek rozhodnutí nemělo vůbec žádný vliv ...

Z hlediska dalšího spolehlivého fungování českoslo-



Vnější elektrický zdroj používaný u ČSA ke spouštění motorů letadel, 1948-1949

venského civilního letectví bylo naprosto nezbytné začít situaci okamžitě řešit. V roce 1950 byla proto v Popradu zřízena dvouletá Ústřední dělnická škola civilního letectví, která měla za úkol vyškolit dostatečné množství nových, samozřejmě politicky způsobilých odborníků, kteří následně zaujmali místa uvolněná po odchodu „třídě nepřátelských“ pracovníků.

Další odliv odborníků zapříčinila v roce 1951 vyhlášená celostátní akce nazvaná „70 000 administrativních pracovníků do výroby“, při níž mnohdy důležitá pracovní místa v civilním letectví obsazovali lidé nezkušení, o to však politicky zdatnější.

V roce 1951 bylo rozhodnuto o převzetí správy všech dopravních letišť v Československu a složek řízení letového provozu, včetně jejich technického zabezpečení, Československými aeroliniemi. Ty se tak staly podnikem, který zajišťoval všechny specializace a odborné činnosti související s tímto dopravním odvětvím.

Na letišti v Praze-Ruzyni bylo v tomto období prováděno prodloužení stávajících vzletových a přistávacích drah tak, aby mohly být následně bez problémů spojeny s nově budovaným systémem.

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

Lidé, letadla, létání



VII. ročník



Lidé, letadla, létání – tři slova, která dala vzniknout názvu amatérské fotosoutěže zaměstnanců státního podniku Řízení letového provozu ČR. Zároveň je to také jedna z vypsaných kategorií již VII. ročníku soutěže „3L“. Další dvě kategorie jsou **řízení letového provozu (obor + podnik)** a **volné téma** (např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.)

Nezapomeňte u každé fotografie přihlášené do soutěže na rubu označit horní hranu, napsat jméno, příjmení, pracoviště, telefon a také název snímku. Do soutěže můžete dát i diapositivы v „košílce“ bez krycích skel nebo fólií, s výše uvedenými údaji. Poslední den pro odevzdání snímků, a tím i zajištění účasti v soutěži je **30. duben 2008**.

Odborná porota následně zhodnotí všechny doručené snímky a udělí 1. cenu za téma „3L“, dále pak zvláštní cenu, 1. cenu za téma RLP a volné téma, 2. a 3. cenu za všechna témata. Autoři nejlepších snímků obdrží poukázky na nákup fotografického materiálu v celkové hodnotě 14 000 korun.

Z nejlepších fotografií sestavíme na podzim putovní výstavu, kterou si budou moci prohlédnout všichni zaměstnanci podniku v Praze, Brně, Ostravě a Karlových Varech.

REDAKCE, foto: mis

SUDOKU: Tentokrát jsme připravili dvě úlohy pro přátele číselné křížovky. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Správné řešení – všechna čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 25. dubna 2008** na adresu **strip@ans.cz**. Vyl osovaný úspěšný řešitel dostane od redakce malý dárek.

KŘÍŽOVKA: Správné znění tajenky ze Stripu 3/08 – **zařvat z okýnka**. Vyl osována byla **Lenka Klejšmídová** (DFIN).

	6		1	8		3	
	2			5		4	
3							6
		4	8		2	6	
6	8					7	9
		2	3		6	5	
4							7
	5			3		9	
	9		2	4		6	

9	7			5			
6	2				8		1
						5	8
7	5				4		
			7		1		
			9			4	8
5	4	6					
1			2				5
				8		1	6

English Corner

Joke / 3 wishes

There was a party that many rich people attended. The host had recently built a tank with many alligators, paranas, and many other things that could kill you.

The host said that if anyone could swim across the tank, he would, to the best of his ability, grant him 3 wishes.

Well, nobody was up to the challenge, so everyone just started having a good time and doing that "party thing."

Suddenly, there was this big splash!

The host looked and saw a man swimming to beat hell across the tank, and, lo and behold, he made it!

The host walked over to the man and said, "Alright, you made it, wow! What are your 3 wishes?"

The man replied, "First, you see that shotgun of yours? Give it to me. Two, see those bullets over there? Give them to me. Three, show me the one who pushed me in!"

Tongue Twister

Six sick hicks nick six slick bricks with picks and sticks.

旅!

A big black bug bit a big black dog on his big black nose!

旅!

Real rock wall, real rock wall, real rock wall...

旅!

Fresh fried fish,
Fish fresh fried,
Fried fish fresh,
Fish fried fresh.

旅!

Swan swam over the sea.
Swim, swan, swim!
Swan swam back again.
Well swum swan !

旅!

What noise annoys an oyster most?
A noisy noise annoys an oyster most.
Připravila **NWT**