

Memorandum of Cooperation

V dubnovém čísle jsem čtenáře Stripu informoval o jednání CCG/20, které se konalo dne 28. 3. 2008 a které rozhodlo o dalším pokračování projektu vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru sedmi států střední Evropy, označovaného jako FAB CE.

Státy podílející se na tomto projektu přijaly nabídku ČR na vypracování návrhu textu memoranda o spolupráci MoC (Memorandum of Cooperation), memoranda o spolupráci poskytovatelů letových provozních služeb, jako dokumentu, kterým bude stanoven základní rámec a pravidla pro zpracování implementačního plánu pro FAB CE a jeho ná-

slednou realizaci. Tento plán bude vycházet z výsledků studie proveditelnosti, jež byla vypracována v období 04/2007 až 02/2008 a jež definuje dva na sebe navazující scénáře FAB s označením statický a dynamický. Statický model je charakterizován využíváním rozsáhlých přeshraničních částí vzdušného prostoru a centralizací řady funkcí, jako je např. plánování a funkční integrace ASM a ATFM, strategické plánování využívání vzdušného prostoru prostřednictvím společného civilně vojenského orgánu apod. Dynamický scénář je pak založen na schopnosti dynamických změn prostoru odpovědnosti za

poskytování letových provozních služeb na základě přísných pravidel pro jeho předávání.

MoC stanoví základní časový rámec pro realizaci těchto scénářů s tím, že statický scénář bude implementován postupně od roku 2012 podle připravenosti jednotlivých poskytovatelů služeb a v celém regionu bude zaveden do roku 2015. Dynamický scénář pak může být zaváděn postupně po roce 2015 na základě dvou, případně vícestranných dohod mezi partnery v projektu, přičemž formální datum pro zahájení jeho celoplošné implementace je stanoveno na rok 2017 a dále.

Skutečné provozní nasazení FAB je však podmíněno schválením mezistátní dohody o vytvoření FAB (FAB Agreement) a její ratifikací příslušnými národními parlamenty. Tato dohoda zároveň nahradí dohodu CEATS z roku 1997. Součástí aktivit, které budou zajišťovány v rámci MoC je i podpora státům při vypracování dohody o vytvoření FAB.

Klíčovým elementem MoC je pak shoda na intenzivní spolupráci v období do zahájení realizace statického scénáře. V tomto období, jež je označováno jako počáteční provoz, budou realizovány takové koncepční elementy FAB, které zajišťují přínosy v krátkodobém časovém ho-

rizontu, budou základními stavebními kameny pro implementaci následných scénářů a bude je možno realizovat i před ratifikací dohody FAB. Jsou to především harmonizační aktivity jak v provozní, tak zejména v technické oblasti. MoC dále stanoví, že výše uvedené činnosti budou realizovány formou projektu, pro který definuje jeho základní organizační strukturu, formy možné spolupráce, způsoby financování a další formální náležitosti, včetně principů dalšího využití Eurocontrol.

Dne 24. 4. 2008 proběhla v IATCC koordinační schůzka ředitelů jednotlivých poskytovatelů služeb a/nebo jejich zástupců k projednání připomínek k návrhu MoC s cílem jejich konsolidace a přípravy finálního dokumentu, jež bude předložen v krátké době k podpisu. Dalším krokem pak bude zpracování požadované projektové dokumentace v rozsahu, který stanoví MoC.

Spolupráce na vypracování implementačního plánu a realizace postupných kroků k dosažení FAB bude vyžadovat od všech zúčastněných poskytovatelů trvalou podporu projektu včetně vytvoření odpovídajících mechanismů pro koordinaci jak na podnikové úrovni, tak i směrem k externím subjektům.

IVAN HUBERT, ŘDPRM



Koordinační schůzka v IATCC. Zleva Jan Klas, Ivan Hubert a Jiří Horník



Výstava AeroExpo Prague 2008



Ve dnech 25.–27. 4. se Letecká škola ŘLP ČR, s. p., zúčastnila výstavy AeroExpo Prague pořádané na letišti Dlouhá Lhota u Příbramí. Výstava se zaměřením na „general aviation“ se zde konala poprvé a podle účasti i zájmu o produkty a služby vystavovatelů ji lze hodnotit jako úspěšnou. Letecká škola zde prezentovala zejména služby FTO. Milým překvapením byl zájem o kurzy PPL (A), jakožto i o vlnkovou loď oddělení FTO, kurz ATPL (A) – 650.

Na své si na výstavě přišli i příznivci vrtulníků. Velkou pozornost budil například Schweizer 300C, na snímku výjimečně bez shluku návštěvníků, což bylo možné jedině proto, že tento „úlovek“ vznikl mimo návštěvní hodiny areálu.

SLŠ, foto: RADEK NOVÁK, namwon.cz

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Tentokrát přinášíme seznam zaměstnanců, kteří dosáhli kulatého výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP v květnu 2008:

Radko Hoch, administrátor ATS II, oddělení datových sítí **40 let**
Jana Škachová, operátor informačního

systému, oddělení provozu kancelářské výpočetní techniky **30 let**

Marie Pražáková, sociální pracovník, oddělení personální **15 let**

Helena Brzybohatá, řidič, oddělení technicko-provozní služby **15 let**

Blahopřejeme!

Kniha IATCC

Na začátku května vydala kancelář GŘ knihu o realizaci projektu IATCC Praha v letech 2003–2007.

Vázaná publikace o 114 stránkách na křídovém papíře mapuje jednotlivé vývojové etapy projektu od přípravných prací až k provoznímu přechodu 17. 2. 2007. Kniha je připravena k odběru na CL/MTZ.

Elektronickou verzi knihy je možné si stáhnout na stránkách www.rlp.cz (tiskové středisko – IATCC Praha).

Anglická verze knihy bude připravena ve druhé polovině roku 2008.

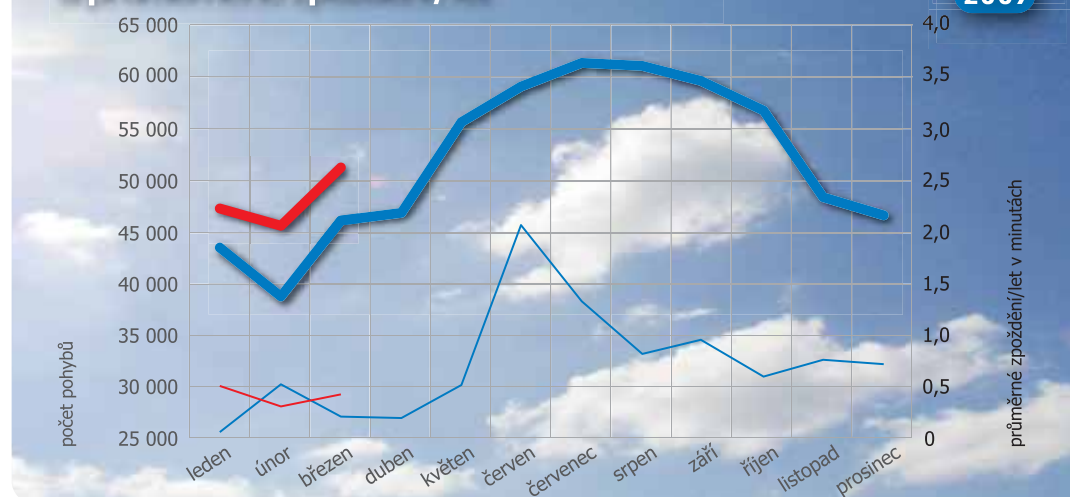


ŘLP opět úspěšně obstálo

Ve dnech 28.–30. 4. 2008 proběhl 2. periodický audit systému řízení kvality. Tříčlenný tým auditorů DNV neshledal během auditu DPRO, střediska LIS a sekce LŠ žádné neshody, které by ovlivňovaly prodloužení certifikátu do r. 2009. Podrobnější informace o průběhu auditu přineseme v příštím vydání Stripu.

AI/OS

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

BŘEZEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
13 415	13 573
nejvyšší počet/den (29. 3.)	
545	512
nejvyšší počet/hod. (21. 3.)	
50	47

Počet pohybů ve FIR Praha

BŘEZEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
46 637	50 797
nejvyšší počet/den (29. 3.)	
1 699	1 770
nejvyšší počet/hod. (24. 3.)	
127	142

Statistika provozu

březen 2007/2008

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2007	2008	07/08 v %	2007	2008
březen	46 637	50 797	+ 8,9	0,2 0,4

Počet pohybů v evropském regionu		
2007	2008	v %
březen	775 511	808 560 + 4,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika											
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
březen	13 415	13 573 + 1,2	2 541	2 142	– 15,7	1 226	1 280	+ 4,4	107	286	+ 167,3

S moravou k severnímu pólu

Vymyslet originální dárek k padesátinám, to je obvykle tvrdý oříšek. V případě Petra Bolda jsem ale na pochybách, jestli tím tvrdým ořechem bylo vymyslet celou akci nebo ji zrealizovat. Nápadem dát vlastnímu malému letadlu L-200 Morava, s dnes možná nejznámější českou imatrikulací OK-OFI, k 50. výročí začátku výroby tohoto typu let z Prahy k severnímu pólu a zpět se zapsal do dějin. Minimálně do dějin letectví. Spolu s dalším pilotem na palubě, Richardem Santusem, odstartoval 1. dubna 2008 z letiště Vodochody, obletěl dokola severní pól a po několika dnech opět přistál ve Vodochodech. Petr Bold je ale také skvělý vypravěč, když jej posloucháte, zapomenete na čas a v duchu cestujete s ním. Užijte si to.

Petře, mohli byste odhadnout, jak dlouho trvalo plánování vaší letošní polární výpravy s letounem L-200 Morava a jak dlouhá doba ve srovnání s tím stačila na let samotný?

To je celkem zajímavý poměr, asi 9 měsíců plánování proti devíti dnům letu. Ta myšlenka letět na severní pól mě napadla loni v létě, paradoxně bylo zrovna dost horko. Pak jsem se na takovou možnost ptal odborníků a ti mi řekli, že je to nemožné, v podstatě technicky neproveditelné, že ani s přídatnými nádržemi tam a zpět prostě nedoletím. To mě tenkrát „vyhecovalo“ k tomu, že jsem se tím začal opravdu vážně zabývat. V zásadě měli pravdu, letět s moravou 2600 km bez tankování, vzdálenost od letiště na Špicberkách k pólu a zpátky, to prostě nejde. Ale měl jsem štěstí, v Praze jsem potkal svého ruského kolegu z dob automobilového závodění a o ten nápad se s ním podělil. Řekl mi o Barneu, ruské základně na ledové kře, díky které se můj nápad rázem dostal do reálných dimenzí. Opravdu pociťuji se ale přípravě věnoval až loni v listopadu, to jsme taky v Sankt Petěrburgu navštívili ředitele muzea polárních výprav, který se pro naši akci nadchl a začal nám pomáhat. Třeba s palivem. Avgas, který jsme pro naše letadlo potřebovali, není ani na Špicberkách, a na Barneu už vůbec ne.

Takže jste si palivo přivezli sami?

Ano, palivo cestovalo na Špicberky ve dvousetlitrových sudech lodí, bylo to celkem 1200 litrů a my jsme s Richardem na Longyearbyen, letiště na Špicberkách, dorazili letos počátkem února a provedli nezbytné přípravy. Hodně nám pomohl tamní ředitel letiště, který mimochodem tvrdil, že nepamatuje, že by tam vůbec někdy přistálo letadlo s pístovými motory. Byl to zvláštní zážitek, Longyearbyen má asi 2800 obyvatel a zhruba stejný počet ledních medvědů, kteří se živí vším možným, a to doslova, takže tam už každý chodí s nabítkou kulovnic. I do restaurace.

Když jste pak letěli „naostro“ v dubnu, taky jste si vezli kulovnice...

To kvůli případnému nouzovému přistání na ledové kře, medvědů je všude plno a bez zbraní bychom byli příliš snadná kořist.

Z jaké vzdálenosti je možné odstřelit ledního medvěda?

Zblízka. Nikdy jsem to nezkoušel, ale dostali jsme teoretické školení, že je potřeba udržet nervy na uzdě a střílet, až se proti vám opravdu postaví a chce zaútočit, a pak jej trefit pokud možno do srdce. Do hlavy to nemá cenu, má ji moc tvrdou. A kromě kulovnic jsem spoléhal na svého pilota Richarda, že nějakého medvěda v případě potřeby přepere. (☺)

Zkoušet jste to ale naštěstí nemuseli.



Stojí za zmínku, že Jules Verne nechal svého hrdinu bloumat kolem světa 80 dní, vy jste to samé zvládli v průběhu dvou minut. Dá se ten pocit, dolétnout k severnímu pólu a během chvilky protnout všechny poledníky a symbolicky tak obletět svět, nějak popsat slovy?

Ta krajina kolem pólu je hodně jednová. Samý popraskaný led, že jste na severním pólu poznáte jen podle GPS, kompas je samozřejmě mimo, on se dokonce vrtí dokola! Ale natočili jsme si, jak na GPS postupně naskakují jednotlivé poledníky a je to zvláštní pocit, že to, co vás učili ve škole, jak se ty poledníky sbíhají do jednoho místa, máte najednou přímo před očima. Samozřejmě je to euforie, ale zároveň vědomí, že jsme teprve v půli cesty a chceme se taky vrátit domů. Takže žádný prostor pro oslavování. Čekalo nás přistání na Barneu.

Barneo, ruská základna na ledové kře v oceánu, je dnes díky vám celkem známý pojem. Zajímavá je mimo jiné tím, že se každý rok vyrábí znovu.

A každý rok někde jinde. Začíná to tak, že Rusové nejdřív koupí od Američanů satelitní snímky kře, pak si vyberou takovou, která má mocnost aspoň dva metry. Na ni shodí na padáku už nastartovaný buldozer,

za ním vyskáčou parašutisté a upraví z ledu a sněhu ranvej, aby na ní mohlo přistát zásobovací letadlo. Ten buldozer musí mít kvůli mrazu nastartovaný motor po celou dobu, co je základna v provozu, což není na druhou stranu zase tak dlouho, asi měsíc, pak už kře začíná tát. Základna se dost využívá i pro turisty – tryskáč je přiveze z pevniny, na Barneu je přesadí do vrtulníků a ty s nimi obkrouží pól, pak je zase naloží do tryskáčů a odvezou domů.

A jak se tam přistávalo vám?

Původně jsme přistání na Barneu měli absolvovat dvakrát. Jenže paliva bylo dost a počasí ideální – nebyl příliš silný vítr, nehrozila námraza, navíc jsme potřebovali, aby to počasí bylo stabilní na takových 15 hodin a na vzdálenosti 1300 km. Nakonec jsme tankovali až na zpáteční cestě, bez nejmenších problémů. Vtipné je, že se to letiště pohybuje. Dostanete po satelitním telefonu přesné souřadnice a letíte. Když jste blízko, zavoláte znovu a oni vám ty souřadnice upřesní, protože za pár hodin se vaše ranvej posune klidně o kilometr.

Řekněte mi, kolik vám v té chvíli zbývalo paliva?

Asi na dvacet minut letu. Pak jsme ale dotankovali plné nádrže, zhruba 400 litrů, to všechno samozřejmě za chodu motorů, kdyby se zastavily, už je nenahodíme, venku bylo okolo -25°C. Problémem byl silný vítr. Tankovali jsme ručně, takže benzín byl úplně všude, po celém letadle i na nás a já jsem měl úplně omrzlé prsty. Navíc, Rusové byli opravdu přátelští, ale bezpečnost se tam zřejmě nebere tak vážně jako u nás, takže když se to všechno sečte, takové tankování je velmi adrenalinový zážitek.

I přesto jste sebe i moravu nakonec šťastně dopravili domů a jednoznačně tím dokázali, že toto letadlo ani po padesáti letech do starého železa nepatří. Máte

v oblíbení i jiná letadla? A kolik času jste v nich vlastně zatím strávili?

Mám rád spoustu letadel, začínal jsem na ultralightech, na těch mám asi 750 hodin, měl jsem cessnu 172, pak přišla morava, a teď naposledy jsem získal kvalifikaci na piper meridian, na těch „velkých“ mám tedy okolo 600 hodin. Za těch 10 let, co se létání věnuji, to celkem dělá nějakých 1350 hodin. Prostě mě to baví.

To je poznat. Řekla bych, že člověk, který se rozhodne pustit do akce, nad kterou odborníci zlomili hůl, není blázen, ale ten, kdo slovo limit nechápe jako omezení, ale naopak jako výzvu. Navíc v tom bude víc než jen náhlý popud vypálit skeptikům rybník, tipovala bych, že jde spíš o životní styl a přesvědčení. Prozradíte, co vás v životě žene vpřed?

Asi to, že jsem se v životě vždycky všechno snažil dělat naplno. Závodně jsem se potápěl, plaval, jezdil na kánoích, pak mě dostala auta, se kterými jsem závodil 30 let. Vždycky jsem se snažil něco překonávat, hlavně sám sebe. Když pak něco skončí, už to dál nedělám. Ono mě to totiž nebaví, dělat to jen napůl, takže toho nechám a jdu dál. Tak jsem začal létat a to mě neskutečně chytlo. Ale zároveň si myslím, že to všechno by člověk měl brát s nadhledem. Uvědomit si, že celý život je jakási hra. A nebát se hrát si. Protože když si člověk přestane hrát, jako by ten život vlastně vzdal. **S tím beze zbytku souhlasím. A také vám přeji spoustu energie na hraní a hodně nezapomenutelných let i letů. Děkuji za rozhovor.**

MARIE BORTLÍKOVÁ

Foto: archiv expedice

curriculum vitae

Ing. PETR BOLD

Narozen: 5. 2. 1944

Historie: Absolvent VŠ Strojní v Praze, spoluzakladatel MTX, firmy na výrobu závodních automobilů, nyní generální ředitel Global Assistance

Hobby: potápění, kánoe, motoristické závody (několik titulů mistra republiky), létání (to není hobby, ale vášně)



Objektiv



V návaznosti na předchozí kontakty uskutečněné v kontextu Memoranda o spolupráci mezi ŘLP ČR, s. p., a AEROTHAI a dále pak na výzvu o spolupráci na poskytnutí společné nabídky s firmou INTEGRA Consult se 13. až 15. března 2008 uskutečnila **návštěva generálního ředitele Jana Klase v Thajsku**. V rámci návštěvy byl GR přijat viceprezidentem panem Aphinunem Vannangkuro (první zprava) i dalšími členy vrcholového managementu AEROTHAI. Jan Klas se též zúčastnil večere pořádáné dánským a českým velvyslancem.

red, foto: archiv



Účastníci jednání **Memoranda o spolupráci** v rámci projektu FAB CE, které se v zasedací síle IATCC uskutečnilo 24. dubna 2008. V popředí Alex Hendrix, zástupce Eurocontrol



Dne 28. dubna 2008 oslavilo mezinárodní civilní letiště Brno-Tuřany **padesát let civilního leteckého provozu**. Ve večerních hodinách proběhl v novém odletovém terminálu slavnostní večer za účasti mnoha pamětníků a bývalých zaměstnanců letiště a významných osobností z politické, podnikatelské a společenské sféry. Na slavnostním večeru vystoupili se zdravicí předseda představenstva Letiště Brno, a. s., Jiří Filip, GR ŘLP ČR, s. p., ing. Jan Klas, první náměstek primátora města Brna ing. Daniel Rychnovský a hejtman Jihomoravského kraje ing. Stanislav Juránek. V průběhu slavnostního večera byla rovněž představena a pokřtěna pamětní publikace vydaná při příležitosti 50. výročí provozu letiště Brno-Tuřany a 90. výročí československého letectva. Na pětasedmdesáti stranách shrnuje slovem i obrazem bohatou historii letiště a letectví v Brně a připomíná nejvýznamnější události uplynulého období. Večer byl zakončen překrásným ohňostrojem doprovázeným hudbou.

JAROSLAV HRDLIČKA, VSLNS Brno, foto: JAN BERAN, planes.cz

Aviation Environment Summit 2008



Ve dnech 22.–23. dubna 2008 se v Ženevě konal již 3. celosvětový summit zabývající se trvale udržitelným rozvojem civilního letectví s ohledem na problematiku globálního oteplování. Jednání probíhalo pod garancí všech klíčových subjektů civilní letecké dopravy – leteckých dopravců (IATA), letišť (ACI), poskytovatelů ANS (CANSO) a nezávislé koalice partnerů v letecké dopravě ATAG (Air Transport Action Group).

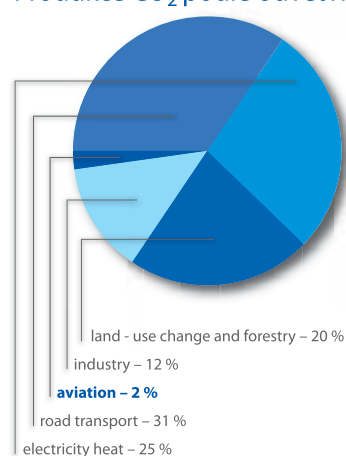
Ochrana životního prostředí je dlouhodobě považována za integrální součást všech strategických rozvojových plánů civilního letectví a navazuje tak na požadavky a cíle OSN v oblasti emisí, které byly schváleny v roce 2007 na Bali. Z těchto cílů vycházejí také čtyři pilíře strategie Valného shromáždění ICAO, které stanovují:

urychlené zavádění nových technologií spojených zejména s ekologicky čistými zdroji (biopaliva), **trvalá** optimalizace spotřeby paliva za letu i na zemi, **zkvalitnění** letových tratí, systému ATM a infrastruktury letišť, **zavádění** pozitivních ekonomických nástrojů členskými státy pro podporu těchto cílů.

Strategie a cíle ICAO jsou také základním prvkem společné deklarace, která byla v Ženevě zástupci jednotlivých nevládních organizací schválena a podepsána. Mezi stěžejní cíle vývoje letecké dopravy v nadcházejícím období bude dodržení stanovených limitů při produkci CO₂. V současné době se letecká doprava podílí globálně na produkci CO₂ 2 %, při očekávaném nárůstu provozu o 5 % ročně by však v roce 2050 neměl podíl letectví v této oblasti překročit 3 % (individuální podíly globální pro-

dukce CO₂ viz. graf). Prezentovány byly i cesty, jak takového cíle dosáhnout. IATA

Produkce CO₂ podle odvětví



prostřednictvím svého šéfa Giovannio Bisignaniho informovala o plánu zajistit 10% využití alternativních paliv v roce 2017 u svých členů a ve stejném roce také dosáhnout 25% zlepšení palivové efektivity oproti současnému stavu. Potenciál se skrývá i ve spolupráci leteckých dopravců a poskytovatelů ANS, která jen v roce 2007 vedla k optimalizaci 395 letových tratí, což výsledně znamenalo snížení produkce CO₂ o 4 miliony tun. Společná deklarace vyzvala také vlády jednotlivých členských zemí ICAO, aby se zasadily o podporu a přiměřené financování vědy a výzkumu, které by výsledně mohlo přispět k trvale udržitelnému rozvoji letectví a naplnění požadavků veřejnosti na bezpečný, kvalitní a ekologicky čistý typ dopravy. Více informací na www.enviro.aero.

Text a foto: **RICHARD KLÍMA, VKGŘ, z p.**

Rozloučení



Benny Have Kristensen. V roce 2002 přišel do Letecké školy vysoký, elegantní a vždy usměvavý Dán. Instruktor, jehož předchozí působení bylo ve Výcvikovém středisku v Dubaji. V Praze se zapojil do teoretické výuky a praktického výcviku v základních kurzech pro ACC Praha a v zahraničních kurzech pro studenty z Islandu, Bosny a Hercegoviny, Albánie a Makedonie. Bývá zvykem, že instruktoři přicházejí a odcházejí, Benny, jak mu všichni říkali, odešel navždy. Zemřel v Dánsku večer 7. 4. 2008 po krátké těžké nemoci. Pohřeb se konal v sobotu 12. 4. 2008 v kostelíku u města Billund. Zanechal po sobě ženu, dvě dcery a v našich srdcích vzpomínku na báječného člověka.

Za SLŠ JIRKA LÁNĚ

Hospodářské výsledky v roce 2007

Náš podnik vykázal za rok 2007 čistý zisk ve výši 289 mil. Kč při obratu 3108 mil. Kč. Pozitivní hospodářský výsledek byl dosažen i přes nerovnoměrný vývoj letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky v průběhu roku 2007.

V první polovině roku došlo k výraznému meziročnímu poklesu letového provozu v českém vzdušném prostoru, který byl způsoben regulací provozu nad územím Slovenska. Tento vývoj pokračoval i v období letní letové sezóny, tj. do konce října roku 2007. Obrat nastal v posledních dvou měsících roku, kdy byl zaznamenán podstatný meziroční nárůst letového provozu jak traťového, tak i letištního.

Hlavním zdrojem příjmů podniku bylo poskytování letových provozních služeb (LPS). Výnosy z LPS představovaly 94 % z celkových výnosů podniku v roce 2007. Na dosažených výnosech se nejvíce podílely výnosy z traťových navigačních služeb – 69 % celkových výnosů. Co do objemu druhou nejvýznamnější výnosovou položkou byly výnosy z letištních přibližovacích služeb – 25 % celkových výnosů. V souladu s mezinárodními předpisy bude dosažený zisk povinně použit na další rozvoj letových provozních služeb v České republice. Priority jsou v oblasti lidských zdrojů a projekty zvyšující bezpečnost a kapacitu služeb, poskytovaných ŘLP ČR, s. p., na letišti Praha-Ruzyně a regionálních letištích v Brně, Karlových Varech a v Ostravě.

Rostoucí trend zaznamenaly také výnosy z komerčních aktivit podniku (66 mil. Kč), zejména činnost Letecké školy ŘLP ČR, s. p. Při této příležitosti generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Jan Klas uvedl: „Tento vývoj je v souladu se strategií podniku dále posilovat a rozvíjet komerční činnosti při využití a dalším zhodnocení našeho jedinečného know – how, souvisejícího se zaváděním špičkových technologií při realizaci projektu IATCC Praha, který získal prestižní mezinárodní cenu ATC Global Award 2008. Dalším principem je zákaznický orientovaný přístup podniku k nově se vytvářejícím požadavkům v oblasti kmeňových činností, tj. letových provozních služeb. Příkladem může být projekt definování a zajištění optimální úrovně poskytování letových provozních služeb na letišti České Budějovice.“

Od 1. ledna 2008 stanovil ŘLP ČR, s. p., nové ceny za traťové navigační služby – základní cena činí 41,27 euro za přeletovou jednotku. Dosud byla 43,58 euro za přeletovou jednotku.

Cena za přibližovací a letištní služby v Praze a na regionálních letištích reflektuje od 1. 1. 2008 Nařízení Evropské komise č. 1794/2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za LPS. Na uvedených letištích zaplatí letečtí dopravci od začátku roku 2008 částku 7255,00 Kč za přibližovací jednotku. V případě vyjádření ceny pro rok 2008 v původní jednotce zpoplatnění by došlo v porovnání k jednotkové ceně platné od 1. 7. 2007 k jejímu snížení o 10,3 %.

Z tiskové zprávy

Pomáháme dětem i pejskům

V loňském roce patřilo občanské sdružení **PSI PRO ŽIVOT** mezi organizace, které si u našeho podniku zažádaly o sponzorský dar. Částka, kterou jim podnik věnoval, přispěla na výcvik pejsků pomáhajících dětem s postižením. Takové metodě se říká canisterapie a my jsme měli příležitost vidět, jak to vypadá v praxi. Seznámili jsme se krásným černým retrieverem jménem Bak, který spolu se svou majitelkou a místopředsedkyní sdružení paní Radkou Hlaváčkovou canisterapii provozuje. Viděli jsme klienty, kteří chodí na canisterapii do kroužku, stejně jako do výtvarného či pěveckého, a také chlapce, který si pomocí canisterapie léčí panickou hrůzu ze psů. „Pracujeme s ním od ledna, takže celkem čtyři měsíce. Nejdříve jsme se setkávali před klubem, pak jsme ho postupně dostávali dovnitř, ale musely být otevřené dveře, aby měl možnost úniku, a dneska je schopen se psa i dotknout. Proto jsou na psů umístěny různé kontaktní pomůcky, třeba tabulka umístěná přímo na jeho zádech, aby byl chlapec vyloženě nucen se psa dotýkat a navazovat s ním kontakt. Pořád ještě se bojí hlavy, pes se na něj nesmí moc otáčet, jakmile se začne víc hýbat, chlapec se stáhne. Postupuje však rychle, odnaučování je většinou práce na roky,“ říká Radka Hlaváčková.

Dalšími klienty bývají děti s mozkovou obrnou, kterým canisterapie pomáhá uvolňovat křeče. Říká se tomu polohování, kdy si děti na pejska vyloženě lehají celým tělem.

V rámci sdružení „funguje“ zhruba šestnáct pejsků. Někteří již nejsou aktivně „ve službě“, takže canisterapii provozuje asi polovina. Dále sdružení vychovává pejsky, které pak předává přímo do rodin s postiženým dítětem a vlastně je takto



doživotně pronajímá. Pro takovou rodinu to pak znamená velikou změnu, pejske se stane kamarádem dítěte a zároveň jeho pomocníkem, takže rodiče s ním nemusejí být 24 hodin denně a mohou si odpočinout.

Výcvik takového pejska není ani levná, ani jednoduchá záležitost. Radka Hlaváčková vysvětluje: „Nejlepší je začít od štěněte, pak si pejska vedete a sami vychováte. Hlavním kritériem pro výběr štěněte je, že musí být kontaktní, dále samozřejmě zdravé a nemělo by být moc temperamentní, ale zase ne úplně klidné. Když si vybíráme štěně pro canisterapii, tak musíme vidět, že se s ním dá manipulovat, že je třeba možné převrátit na záda nebo tahat za tlapy.“ Předsedkyně sdružení paní Jitka Jandová dodává: „Ovšem chování se může později změnit, jak pejske roste, může se ukázat, že původní odhad nebyl stoprocentně správný. Potom je právě dobré složit test podle Zkušebního řádu psů využívaných pro rozvoj osobnosti. Existuje několik vzorových situací, ve kterých pes musí obstát. Nesmí být přehnaně agresivní ani přehnaně bázlivý. Tam se pak zjistí, zda je pes opravdu vhodný.“

Na otázku, zda jim tato činnost spíše něco dává nebo bere, jsem se od Radky Hlaváčkové dozvěděla, že vlastně obojí. „Někdy je to hodně složité a náročné, hlavně ze začátku nám to bralo hodně energie. Ale přináší to člověku dobrý pocit, radost a velký vděk dětí. Většinou jsou děti s jakoukoliv mentální retardací daleko vděčnější než ty zdravé. A je to v podstatě i uplatnění pro psa, je to jeho práce. Nemá jednotvárný život, někdy třeba není rád, ale většinou ano. Hlavně, když dostane piškoty.“

Text a foto:

NICOLE WOWESNÁ TRHLÍNOVÁ, KGŘ

Inspiromat

„Nejlepší pobídkou pro letecké společnosti ke snížení emisí je vysoká cena paliva.“

Giovanni Bisignani, šéf sdružení leteckých dopravců IATA

„Spojení letiště s hlavním nádražím je určitě dobrá myšlenka a my ji podporujeme.“

Radovan Šteiner, pražský radní pro dopravu

„Je to konec vyhlídkových letů.“

Jiří Hendrych, vedoucí letového provozu pražského letiště Točná, k tomu, že Evropská unie chce pro malá vyletělá letadla zavést stejná pravidla, jakými se musí řídit mezinárodní lety

„Jen na tom, že letadlo čeká na povolání k vzletu, denně spotřebujeme tolik paliva jako na jedenáct letů mezi Frankfurtem a New Yorkem.“

Dr. Karsten Benz, viceprezident Obchodu & Služeb pro Evropu, Lufthansa

„Za několik let budou v Evropě tři čtyři takové společnosti. Teď jich je přes padesát, což je absurdní.“

Francois Bacchetta, šéf francouzské pobočky easyJetu, předpovídá, že nízkonákladové aerolinie čekají krachy

„Dali finanční potřeby španělských majitelů letišť před zájmy cestujících.“

Michael O'Leary, šéf Ryanairu, o tom, že britský úřad civilního letectví hraje ve válce nízkonákladových dopravců se správcem londýnských letišť také svou roli, když povolil zdražení služeb letišť Stansted a Gatwick

„Cílem je připomínat a dostat do vzduchu letadla, která mají spojitost s naší zemí. Je to důležité pro fanoušky. Mají možnost zažít stroj tak, jak ho znali naši dědečkové.“

Milan Vacík, předseda představenstva Historické letky RČS, k tomu, že po necelých sedmdesáti letech v prostorách ČKD v pražských Vysočanech začíná stavba letuschopné repliky letounu Zlín XIII, zvaného Bařova stíhačka, a prvního nadzvukového letounu ve výzbroji čs. vojenského letectva Aero S 105 (licenční MiG 19) pro statickou ukázkou

„Pro většinu lidí je nebe hranicí. Pro ty, co milují létání, je to domov.“

„Moderní letadla vytvářejí nový rozměr geografie. Splavný oceán vzduchu přikrývá celý povrch zeměkoule. Už nejsou žádná vzdálená místa: svět je malý a je jen jeden.“

Wendell Willkie, americký politik Přípravila: NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Když vagony hřmí a koleje duní ...

Ani jsem si neuvědomil, že spory o to, zda na letiště povede rychlodráha, už trvají 17 let. V pilotním čísle Stripu z května 2000 jsme uváděli prognózy o vývoji provozu a postupu rozhodujících stavebních prací. Prodloužení prstu B, výstavba hotelu Holiday Inn, patrová parkoviště, výstavba terminálu Sever 2, tam všude se celkem odhady termínů blížily skutečnosti. V odhadech růstu provozu jsme už byli poněkud pesimističtí. Na rok 2005 jsme předpovídali 7–8 milionů cestujících, ve skutečnosti jich bylo 10,7. Opatrně jsme naznačovali, že v roce 2015 by mohlo být 15 milionů cestujících, ale už v roce 2007 jich bylo 12,4. Ale předpověď, že kolejové spojení letiště



s Masarykovým nádražím bude uvedeno do provozu v roce 2004, nám tedy nevyšla vůbec. Ale tenkrát bylo evidentní, že vysokokapacitní spojení letiště a města je nezbytně nutné a že odklady řešení přinesou vzhledem k růstu provozu jen neúnosnou situaci pro cestující s kufry v přeplněných autobusech na Evropské třídě. Možná, že některý z odpovědných činitelů jistě jen omylem nastoupil do autobusu č. 119 na „Kulaťáku“ a pochopil, že takhle už opravdu ne. A tak se snad konečně zablesklo na lepší časy

a zástupci ministerstva dopravy, Prahy a jejích částí a Středočeského kraje podepsali deklaraci o modernizaci železniční tratě z Kladna do Prahy. Pokud tato deklarace bude uvedena v život, měli by první cestující jet vlakem na letiště o Vánocích v roce 2013. Dráha povede z centra Prahy do Kladna v trase Buštěhradské dráhy s odbočkou k letištnímu terminálu.

I když podpis memoranda a nalezení shody v řadě dosud sporných otázek, zejména v obavách Prahy 6 o zvýšení hlukové zátěže na trati, která vede obytnými celky, je velmi významným posunem v řešení problematiky, zůstává dosud řada nevyjasněných otázek. Memorandum neřeší způsob financování stavby a provozu, není přesně stanoven počet zastávek a není definitivní ani umístění konečné stanice v centru – Masarykovo, nebo hlavní nádraží. Na území Prahy 6 by mělo být šest zastávek, v Praze 7 tři, v úseku Veleslavín – Stromovka by měla trať vést pod zemí nebo by měla být částečně zastřešena. Nadzemní části trati budou zabezpečeny protihlukovými stěnami. V prostoru zastávky Dlouhá míle v Praze 6 vznikne autobusový terminál a záchytné parkoviště. V centru města by mělo být zakončení rychlodráhy propojeno se stanicí metra Florenc, Masarykovým nádražím i hlavním nádražím, a tak vznikne velký terminál Praha-centrum.

Cesta z Kladna do centra Prahy potrvá kolem 40 minut a cesta z centra Prahy na letiště 30 minut, navrhovaná rychlost na trati je 80 km/hod. Trať bude začleněna do tarifního systému PID.

Rychlodráha Praha – Kladno ulehčí denní cestování za prací a studiem asi 50 000 občanů Kladna a ke 100 000 občanů Středočeského kraje.

Memorandum bylo podepsáno ministrem dopravy, primátorem Prahy, středočeským hejtmánem, zástupcem kladenského primátora a představiteli státních organizací a samosprávy. Když se memorandum naplní a o Vánocích 2013 se vlak rozejde na letiště, bude to pro všechny příznivce letectví opravdu krásný vánoční dárek.

Z tiskových zpráv vybral **OLDŘICH STANĚK**, AI, foto: **MILAN GAJDA** (železniční sekce ŘLP)

Vesmírná turis

Do vesmíru se za éru jeho dobývání dostalo zhruba 500 lidí. Od roku 2009 by se měl tento počet prudce zvyšovat. Richard Branson, majitel společnosti Virgin Galactic, chce zahájit provoz kosmické lodi SpaceShipTwo.

Loď pro šest turistů a dva piloty bude startovat z letiště Space Port America v Novém Mexiku, kde v poušti v současné době vzniká i středisko, v němž odborníci před letem pasažéry během tří dnů proškolí. Do startovací výšky 15 kilometrů samotnou loď dopraví během 45 minut nosič White Knight Two. Po odpojení následně vystoupá SpaceShipTwo pomocí vlastního raketového motoru do výšky 100 kilometrů – na hranici vesmírného prostoru. Tam cestující zažijí po dobu několika minut stav beztlíže a z okénka budou moci obdivovat jedinečný pohled na zakřivený obzor naší planety.

Zákony gravitace následně způsobí let směrem k Zemi po parabole, následovat bude volný pád. Po změně konfigurace kormidel ve fázi aerodynamického brzdění se vesmírní turisté tentokrát dostanou do stavu přetížení. Pak už se SpaceShipTwo změní v kluzák a přistane na domovském letišti v Novém Mexiku. Celý let bude trvat přibližně dvě a půl hodiny, létat se bude jednou týdně a počáteční cena 200 tisíc dolarů za cestu do vesmíru klesne po prodeji první stovky letenek zhruba na polovinu.

Kde jsou začátky?

White Knight Two a SpaceShipTwo jsou vylepšené a zvětšené verze SpaceShipOne – první soukromé kosmické lodi –, která v roce 2004 dvakrát po sobě dosáhla hranice vesmíru a splnila tím podmínky pro udělení ceny AnsariXPrize vypsané pro první úspěšnou výpravu lidí do kosmického prostoru na soukromém stroji. SpaceShipOne

Seriál pohled

28

(pokračování z minulého čísla)

Tak například VPD 22 byla prodloužena z 1800 na 2300 m, což si vyžádalo přeložit tehdejší silnici č. 7 známou pod označením „Dlouhá míle“. Druhá VPD, 08/26, byla prodloužena na 1600 m, třetí, 13/31, pak na 1620 m. Nově přibýly i další pojezdové dráhy. V souvislosti s rekonstrukcí VPD bylo v Ruzyni také instalováno světelné zabezpečovací zařízení vysoké svítivosti, což umožnilo zkvalitnit provoz ve směru VPD 22 v nočních hodinách a při snížené dohlednosti za špatných meteorologických podmínek. Přístrojová VPD 22 byla vybavena zařízením BAKE (později nahrazeném systémem SCS 51), které doplňovaly polohové majáky a rádiová návěstidla umístěná na prvním a čtvrtém kilometru od prahu VPD.

Dne 1. srpna 1952 byla vládním nařízením č. 34/1952 Sb. zřízena při Ministerstvu dopravy tzv. „Hlavní správa civilního letectví – Československé aerolinie (HSCL-ČSA)“, která nadále odpovídala za celé civilní letectví v tehdejší Československu. Její činnost se řídila podle nově vydávaných předpisů, které z velké většiny vycházely či přímo kopírovaly předpisy sovětské. Změny zákonitě (a neblaze) postihly i oblast řízení letového provozu. Tak například ze služby řízení letového provozu se stala letecká dispečerská služba a z řídících se stali letečtí dispečeři. Namísto dosud používaných mezinárodně platných a do držovaných předpisů ICAO se začaly používat předpisy sovětské. Stejně tak se situace změnila i v případě zabez-



tika na obzoru

postavil Burt Rutan a sponzoroval Paul Allen. K nim se následně přidal podnikatel Richard Branson, jehož společnost Virgin Galactic v současné době vkládá veškeré úsilí do dokončení projektu a jeho komerčního využívání od příštího roku.

Lety nebudou bez rizika

Ani soukromá kosmická turistika se stejně jako americké a sovětské kosmické programy nevyhnula obětem na životech. Při rutinním testu palivového systému došlo 26. července 2007 k explozi, při níž zahynuli tři technici a tři další byli těžce zraněni. Také samotné lety nebudou samozřejmě bez rizika.

„Nevěřte nikomu, kdo říká, že cesta do vesmíru je stejně bezpečná jako linkový let aerolinií,“ řekl na tiskové konferenci v New Yorku Burt Rutan. „Přesto to bude stokrát bezpečnější než současná kosmonautika. Děláme vše pro to, aby riziko zůstalo v přijatelných mezích. Ovšem jak kosmický průmysl poroste, jistě dojde i k nehodám.“

Cesta na Měsíc

Pokud budou lety SpaceShipTwo úspěšné, počítá společnost Virgin Galactic se stavbou kosmické lodi SpaceShipThree, která bude schopná letu po oběžné dráze. *„Po oběžné dráze to bude Měsíc. Nejdříve ho jen obletíme, pak se uvidí,“* sdělil o plánech do budoucna konstruktér Burt Rutan. Soukromé kosmické lodi mohou změnit podobu kosmonautiky a začít dopravovat nejen turisty, ale i vědce na oběžnou dráhu, na kosmické stanice, případně na Měsíc. Po lunární raketě s lodí Apollo a následném využívání raketoplánu se tak otvírá třetí způsob cestování do vesmíru.

mis, foto: VIRGIN GALACTIC



ů do historie řízení letového provozu

pečovací letecké techniky, kdy bylo do provozního využití ve značné míře zavedeno sovětské vybavení. Jak se později ukázalo, zavedení HSCL-ČSA jako jediného odpovědného subjektu v československém civilním letectví nebylo řešením nejšťastnějším a po několika letech bylo nutno provést další reorganizaci.

S neustále se rozšiřující orientací na SSSR se zcela logicky prohluboval úpadek civilní letecké dopravy do západních zemí. Jednotlivé letecké společnosti těchto států pozvolna ukončovaly provoz na svých pravidelných linkách do Prahy, další jej již vůbec nezahájily ... Pozice našeho dopravního letectví, po léta pracně bu-

dované v mnoha západoevropských zemích, se začaly znovu oslabovat, tentokrát však na dobu delší, než tomu bylo během druhé světové války.

1953 – 1956

V polovině padesátých let se postupně upevňovala moc vládnoucí komunistické strany. Na všech úrovních dále probíhaly personální čistky, kterými se strana zbavovala nepohodlných osob, na jejichž místa nastupovali většinou lidé s nedostatečnými zkušenostmi či praxí, zato však s potřebným kádrovým profilem. Stále více byly přejímány a do praxe zaváděny sovětské metody a postupy, které častokrát našim podmínkám ne zcela vyhovovaly. Tyto aktivity zasahovaly prakticky do všech sfér, civilní letectví nevyjímaje. Je nasnadě, že touto činností se československé dopravní letectví stále více odklánělo a vzdalovalo od kdysi pracně vybudovaných pozic, především z evropského, ale i světového hlediska. Jedním z problémů byla i nekompatibilita sovětského vybavení se západním, což v praxi znamenalo použití buď jednoho, nebo druhého, bez možnosti jejich vzájemného propojení.

Kdysi převažující západní letadlová technika představovaná dnes již legendárním Douglasem DC-3 / C-47 byla postupně nahrazována sovětskými typy. V tomto směru se prvním dopravním reprezentantem ve flotile ČSA stal dvoumotorový Lisunov Li-2, v Sovětském svazu licenčně vyráběná „Dakota“, který však nedosahoval takových provozních parametrů jako jeho americký vzor.

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



Ošetřování pohonné jednotky dopravního letounu Il-12 Československých aerolinií

Hokejový turnaj Bratislava 2008

Hokejisté ŘLP ČR, s. p., se již tradičně na závěr sezóny zúčastnili ve dnech 11. až 13. dubna 2008 desátého ročníku turnaje ATC Ice Hockey Cup, pořádaného v Bratislavě. Jubilejního ročníku se zúčastnilo devět týmů ze sedmi zemí. Účastníci byli rozděleni do tří základních skupin a náš tým narazil ve žluté skupině na hokejisty z letecké společnosti SKY Europe a ŠKL Košice. Do zbývajících dvou skupin byly vylosovány týmy z Bratislavy, Ženevy a Budapešti v bílé a z Helsinek, Vídně a Slovinska v zelené skupině. Po úvodní výhře nad týmem SKY Europe v poměru 4:3 naši reprezentanti podlehl nešťastně hokejistům z Košic 4:1, což znamenalo druhé místo ve žluté skupině. V dalším průběhu turnaje byly týmy opět rozděleny do tří skupin. Do zlaté skupiny byli za-

řazení vítězové základních skupin, a to hokejisté z Bratislavy, Košic a Helsinek. Tyto týmy se následně utkaly o celkové prvenství v turnaji. Stříbrnou skupinu tvořily týmy, které se umístily na druhých místech po základní části turnaje, a to hokejisté ŘLP ČR, s. p., Ženevy a Slovinska. Ve třetí, bronzové skupině skončili hokejisté reprezentující Budapešť, Vídeň a leteckou společnost SKY Europe. Naši hráči ve stříbrné skupině nejprve porazili hokejisty



z Ženevy 5:1 a ve svém posledním vystoupení na turnaji remizovali s týmem ze Slovinska 2:2. Tyto výsledky našeho týmu znamenaly, že hokejisté ŘLP ČR, s. p., obsadili druhé místo ve stříbrné skupině a zároveň páté místo v celkovém pořadí turnaje. Vítězem turnaje se stali domácí hráči z Bratislavy, kteří po vítězstvích nad týmy z Košic a Helsinek vyhráli zlatou skupinu. **TH, foto: archiv**

SUDOKU: Ze správných řešení z minulého čísla Stripu, která došla na adresu redakce, jsme vylosovali a odměnili **Slavomíra Novotného** (řlp - žák).

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

ŠACHY: V tomto čísle přinášíme čtenářům šachovou úlohu. **Mistrovství světa v šachu družstev – Oslo 1954**



Černý na tahu, 3. tahem dává bílému mat!
Řešení můžete poslat do **30. května 2008** na adresu **strip@ans.cz**. Vylosovaný úspěšný řešitel dostane od redakce malý dárek. **mim**

English Corner

Joke / One thing we can do

At a nursing home a group of seniors were sitting around talking about all their ailments. "My arms have gotten so weak I can hardly lift this cup of coffee," said one. "Yes, I know," said another. "My cataracts are so bad I can't even see my coffee."

"I couldn't even mark an 'X' at election time, my hands are so crippled," volunteered a third. "What? Speak up! What? I can't hear you!" said a fourth.

"I can't turn my head because of the arthritis in my neck," said a fifth, to which several nodded weakly in agreement.

"My blood pressure pills make me so dizzy I can hardly walk!" exclaimed another.

"I forget where I am, and where I'm going," said an elderly gent.

"I guess that's the price we pay for getting old," winced an old man as he slowly shook his head. The others nodded in agreement.

"Well, count your blessings," said one woman cheerfully, "thankfully, we can all still drive."

Připravila NWT

Malé ohlédnutí do minulého tisíciletí

časopis Letecký obzor 1974

Máš zájem pracovat v řízení civilního leteckého provozu?

Informace zájemcům o profesi „Řídicí letového provozu“ podá Československá správa dopravních letišť Praha – osobní oddělení, letiště Praha-Ruzyně, nebo osobní oddělení ČSSDL letiště Bratislava.

Předpoklady: Ukončené středoškolské vzdělání, znalost angličtiny a ruštiny, dobrý zdravotní stav.

Nástupní plat: 1610.— Kčs.

