

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2008

ROČNÍK IX □ ČÍSLO 85

ČERVEN

Open Sky Jeneč

**Výroční zpráva
ŘLP ČR, s. p.,
za rok 2007**

**25 let letního
dětského
tábora v Ledči**

Rozhovor



Tradičně v první polovině června byla vydána Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2007 jako základní informační dokument popisující provozní a hospodářské výsledky podniku v předchozím roce a dal-

Ší skutečnosti z oblasti rozvoje, investic, lidských zdrojů, společenské odpovědnosti apod. V souladu se současnými trendy, které se vyznačují jednoduchostí grafiky i barevností, využívá výroční zpráva jako základní prvek piktogramy, které oddělují jednotlivé kapitoly a současně zvýrazňují vybrané skutečnosti a fakta vztahující se k roku 2007. Vzhledem k většímu počtu grafů v ekonomické části a rozsáhlé finanční příloze narostl i počet stran – na 127. Česká i anglická verze výroční zprávy je k dispozici ke stažení také na podnikovém internetu (www.rlp.cz – tiskové středisko). Výroční zpráva bude distribuována do jednotlivých útvarů podniku společně s tištěnými komplementkami. V případě dodatečného zájmu o další výtisky výroční zprávy lze kontaktovat kancelář generálního ředitele.



Od společnosti Člověk v tísni dostal náš podnik dopis s vyjádřením díky za předchozí dary. V současnosti připravuje tato společnost pomoc lidem, kteří se v Barmě stále ještě vyrovnávají z následky ničivého cyklonu. Člověk v tísni chystá dodávku potravin a především tablet na čištění vody. Každý z nás může na tuto solidární akci přispět buď finančním darem na číslo účtu **836 836 836 / 0300** nebo odesláním dárcovské SMS ve tvaru **DMS BARMA na číslo 87 777**.

Otiskujeme seznam zaměstnanců, kteří dosáhli kulatého výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP v červnu letošního roku:

Ivan Krákora, vedoucí střediska
radarových a informačních systémů,
ekonomicko správní referát RIS **40 let**

Jiří Štěpánek, instruktor na
stanovištích II. oddělení IFR **30 let**

Ivana Brožková, samostatný referent,
oddělení bezpečnosti a kvality **30 let**
Karel Táborský, řídící odbavovací
plochy, oddělení SMC Praha **25 let**
Lucie Francová, kontrolor traťové
přípravy II, oddělení ARO Praha **20 let**
David Pichl, Bc., instruktor na
stanovištích II, oddělení IFR **15 let**
Blahopřejeme!

Ing. Antonín Tichý je od 1. května 2008 ve funkci vedoucího oddělení vzdělávání letových navigačních služeb v sekci Letecké školy. **DPER**

Generální ředitel Řízení letového provozu České republiky, s. p., ing. Jan Klas, zve všechny zaměstnance, i ty bývalé, dnes již v důchodu, na neformální setkání, které se bude konat **20. června 2008 od 17.30 hodin** pod otevřeným nebem v areálu IATCC v Jenči. Na všechny účastníky čeká dobré jídlo, pití, hudba skupiny Tom Petty Band i sportovní vyžití, kterému by mělo odpovídat vaše oblečení. Program bude zajištěn i v případě nepříznivého počasí. Pro fanoušky, kteří si nebudou chtít nechat ujít televizní přenos čtvrtfinálového fotbalového zápasu na Euro 2008, bude k dispozici velký plošný promítání.

Měsíc	počet pohyбů	průměrné zpoždění/let v minutách
leden	43 500	0,5
únor	39 000	0,3
březen	46 500	0,5
duben	47 000	0,4
květen	55 500	0,5
červen	59 000	2,0
červenec	61 000	1,0
srpen	61 000	0,7
září	60 000	0,8
říjen	57 000	0,5
listopad	48 500	0,7
prosinec	47 000	0,7

Zdroj: AL. STATFOR

DUBEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
14 012	14 217
nejvyšší počet/den	
(5. 4.)	(24. 4.)
577	587
nejvyšší počet/hod.	
(5. 4.)	(24. 4.)
50	49

DUBEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
48 886	52 780
nejvyšší počet/den	
(26., 27. 4.)	(25. 4.)
1 764	1 917
nejvyšší počet/hod.	
(29. 4.)	(24. 4.)
134	139

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2007	2008	07/08 v %	2007	2008
duben	48 866	52 780	+ 8.0	0.18	0.34

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2007	2008	v %
duben	805 239	838 421	+ 4,0

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
duben	14 012	14 217	+ 1,5	2 748	2 858	+ 4,0	1 580	1 473	- 6,8	1 024	722	- 29,5

Vzájemné vztahy jsou korektní

Generálním ředitelem Úřadu pro civilní letectví České republiky byl 17. března 2008 jmenován ing. Josef Rada. V rozhovoru s ním jsme se zajímali nejen o činnost úřadu, plány do budoucna, ale třeba i úroveň vzájemných vztahů mezi našimi podniky.

Vášm zřizovatelem, stejně jako je tomu u ŘLP, je ministerstvo dopravy. Jak jsou definovány základní činnosti vašeho úřadu?

Základní činnosti Úřadu pro civilní letectví vyplývají z ustanovení leteckého zákona, jmenovitě § 3 a § 89. Lze říci, že naši hlavní náplní práce je výkon státní správy ve věcech civilního letectví, dále plnění úkolů vnitrostátního dozorového orgánu, spolupráce s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA) a další činnosti popsané ve výše uvedených odstavcích leteckého zákona.

Jak se ve vaší práci odráží nařízení vydaná Evropským parlamentem a Radou?

Jak již bylo řečeno, úřad spolupracuje s Agenturou EASA a v rámci svých kompetencí v České republice plní v daných oblastech činnosti příslušného úřadu. Doposud tomu tak bylo pouze pro oblast letové způsobilosti, tedy „airworthiness“. V letošním roce došlo k rozšíření kompetencí EASA daných tzv. základním nařízením i na oblast leteckého provozu a způsobilosti personálu a v příštích letech se očekává další rozšíření na oblasti ATM a letišť. Díky nařízení ES tak budou pokryty požadavky téměř pro celou oblast civilního letectví, pokud EASA neuzná, že je vhodné určité oblasti regulovat na národní úrovni.

Hlavním praktickým dopadem nařízení ES na činnost nejen ÚČL, ale veškerých zainteresovaných subjektů je skutečnost, že tato nařízení se automaticky stávají součástí našeho právního řádu. Jsou to vlastně přímo aplikovatelné zákony a obecně řečeno jsou doposud aplikovaným národním požadavkům nadřazeny. Navíc některá taková nařízení přímo stanovují požadavky, které musí příslušný úřad splnit. Samozřejmě nesmíme zapomenout i na skutečnost, že ÚČL je jako příslušný úřad pravidelně podrobován standardizačním auditům dle příslušných nařízení, kde musí plnění požadavků prokazovat.

Podílejte se na organizování různých akcí. Které to byly v poslední době?

Pokusím se být stručný, ale v této souvislosti si dovoluji ještě jednou připomenout konferenci EU/USA. International Aviation Safety Conference, která se v Praze konala v loňském roce a o které byli čtenáři Stripu informováni. Na jejím organizačním zajištění se ÚČL podílel, mj. i s přispěním podniku ŘLP ČR, s. p. Samozřejmě se naši pracovníci účastní také různých seminářů a přednášek. V letošním roce to jsou pak akce k 90. výročí československého letectví, na jejichž organizaci spolupracujeme s ministerstvem dopravy.

Platné letecké předpisy zveřejňuje naše Letecká a informační služba (LIS). Jaký je váš podíl na jejich vzniku?



curriculum vitae

Ing. JOSEF RADA

narozen: 21. 12. 1957 v Plzni

rodina: ženatý (žena Olga, syn Marek)

volný čas: snažím se ho trávit v přírodě nebo na chalupě

sport: lední hokej, kolo

oblíbená literatura: vše od Henryka Sienkiewicze

oblíbené divadlo: naposledy muzikál Galileo

nejmilejší filmy: s leteckou tematikou, mám rád české filmy

např. Světáci

gurmán: preferuji ryby

plány do budoucnosti: v první řadě optimalizovat vnitřně úřad,

osobně kladu důraz na týmovou práci a udržet dobré jméno úřadu jak v ČR, tak na mezinárodním poli.

životní krédo nebo zkušenost: to závisí na situaci, ale pokusím se vzpomenout na něco od pana

Wericha, např.: Osud je vůl, to jsem si všim. Ten si dělá věci podle sebe a nebere na nikoho ohled.

Úřad pro civilní letectví funguje jako zpracovatel leteckých předpisů a s LIS úzce spolupracujeme. Jinak řečeno připravujeme návrhy českých leteckých předpisů, které jsou po schválení ministerstvem dopravy uveřejňovány. V naší působnosti je také provedení odborného připomínkového řízení k návrhům leteckých předpisů, k čemuž v současnosti využíváme webových stránek ÚČL (www.caa.cz) a dáváme tak možnost vyjádřit svůj názor a připomínky jakémukoliv subjektu nebo jednotlivci.

Jakým způsobem poskytlujete informace veřejnosti?

Asi nejvyužívanějším nástrojem pro poskytování informací veřejnosti jsou již zmiňované webové stránky Úřadu. S čistým svědomím můžeme říci, že na těchto stránkách jsou uveřejněny základní informace, které veřejnost zajímají, ať už se jedná o povinné zveřejňovatelné informace, legislativu nebo její návrhy, příkazy k zachování letové způsobilosti, po-

stupy a návody, formuláře, letecký rejstřík apod. Navíc jsou stránky aktualizovány a je možné si také zajistit automatické oznámení o aktualizacích. I podle průzkumu, který lze aktuálně na stránkách sledovat, můžeme říci, že veřejnost je s publikovanými informacemi spokojena.

Samozřejmě není v našich silách takto zveřejnit všechny informace, proto se nebráníme ani telefonnímu, emailovému nebo osobnímu kontaktu. Navíc již byly zmíněny přednášky a semináře. Můžeme říci, že snahou našich pracovníků je neustále zvyšovat image Úřadu a předávání informací považujeme za jednu z důležitých součástí plnění tohoto cíle.

Váš úřad provádí mnoho druhů zkoušek. Které to například jsou? Případně adepty bude jistě zajímat cena, kterou budou muset za složení zkoušky zaplatit.

ÚČL skutečně provádí mnoho druhů zkoušek. Jsou to zejména teoretické zkoušky téměř všech profesí, kterým vydáváme průkazy, tj. řidičí letového provozu, pilot, technik údržby letadel, dispečer letecké dopravy a palubní inženýr. Pochopitelně, že se přitom rozlišují teoretické zkoušky např. pilota letounů, vrtulníků, kluzáků, balónů a podobně je tomu i u technika údržby letadel apod. Teoretické zkoušky palubních průvodčích a pilotů kluzáků už ÚČL neprovádí. Jejich prováděním z kapacitních důvodů pověřil přímo provozovatele obchodní letecké dopravy, kteří zaměstnávají palubní průvodčí, a Aeroklub ČR pro piloty kluzáků. S bližšími podrobnostmi se mohou čtenáři seznámit na webových stránkách ÚČL (www.uct.cz – **Personál – Způsobilost leteckého personálu – Zkušební řád ÚČL pro teoretické zkoušky**). Jsou zde popsány všechny druhy teoretických zkoušek, termíny jejich pořádání, jak dlouho trvají, jaké jsou požadavky na uchazeče před zkouškou, ale i takové situace, jako např. co se stane, když se někdo na zkoušku nedostaví nebo se dostaví pozdě, jak se řeší používání nepovolených pomůcek při zkoušce, opravné zkoušky apod.

Samozřejmě že je tam uvedena i výše poplatků za každý druh zkoušky a způsob jejich placení. Např. výše poplatku za teoretické zkoušky řidičího letového provozu činí 800 korun a 50 korun za každou opravnou zkoušku z každého předmětu zvlášť. Snad ani nemusím zdůrazňovat, že ÚČL se snaží udržovat příslušné databáze zkušebních otázek v aktuálním stavu tak, aby odpovídaly leteckým předpisům v platném znění. Ale vzhledem k rozmanitosti těchto zkoušek a obrovskému počtu různých předmětů, které se zkouší (zhruba 150) a častým změnám leteckých předpisů je to úkol velmi náročný. Čtenáři Stripu si jistě dočkalí představit, co se stane s databázemi všech zkušebních otázek,

např. když se český překlad výrazu „non-precision instrument approach“ změnil ze zavedeného „přístrojové přiblížení“ na nový „nepřesné přístrojové přiblížení“. Rád bych využil této příležitosti a požádal navrhovatele změn leteckých předpisů z řad ŘLP, aby při návrhu dalších podobných změn pečlivě zvažovali i tyto důsledky.

Jak byste hodnotil vzájemné vztahy mezi našimi podniky?

Určitě jako korektní, a to nejen na profesionální úrovni, a věřím, že tak je na ně pohlíženo i ze strany vašeho podniku. Samozřejmě je nezbytné si uvědomit, že posláním Úřadu je výkon státní správy, zatímco podnik ŘLP ČR, s. p., je hlavně poskytovatelem služeb, tzn. naše spolupráce a pozice budou vždy ovlivněny skutečností plnění požadavků na straně jedné a prováděním státního dozoru na straně druhé. Naši snahou však není bezdůvodně a svévolně navýšovat byrokratické požadavky, naopak máme snahu s provozovateli diskutovat a co nejvíce přibližovat požadavky praktickým možnostem plnění.

Váš předchůdce plánoval vytvoření funkčního elektronického úřadu. Jak dalece se podařilo tuto vizi naplnit?

Projekt elektronický úřad je rozdělen do dvou rovin. První je neviditelná a přispívá k vnitřní efektivitě úřadu tam, kde lze procesy algoritmovat, a druhá je viditelná, kdy elektronický úřad má být přívětivým pro vnější prostředí. V ideálním případě je projekt elektronizace úřadu rozvržen do několika málo let, ale v případě bouřlivého rozvoje civilního letectví a s tím souvisejících legislativních a systémových změn posledních let se nedá hovořit o ideálním případě. Co se týče neviditelné části elektronického úřadu, zde postupujeme od autonomních celků přes jejich spojování a využívání synergie. Tato část nám pomáhá ustát situaci, kdy civilní letectví nadprůměrně roste a úřad stagnuje či se zmenšuje (nenechme se zmást navýšením počtu zaměstnanců v roce 2006, kdy úřad obdržel 28 zcela nových kompetencí). Veřejnost jistě pocítí onu neviditelnou část, například výstupy z leteckého rejstříku jsou on-line k dispozici přes webové rozhraní ÚČL stejně jako přehledy examinatorů, postupů, leteckých předpisů a komentářů apod. Jistě je co zlepšovat a věříme, že nejpozději v příštím roce překvapíme leteckou veřejnost tím, že bude možné pohodlněji provádět zkoušky teoretických znalostí včetně vzdáleného objednávání se. Vrcholem elektronizace v budoucnu je projekt univerzální přepážky, tzv. front-office. Již nyní je úřad připraven komunikovat elektronicky a většina jeho agend je řešena prostřednictvím sofistikovaných modulů informačního systému.

MICHAEL SEDLÁČEK

Objektiv



Dne 19. 5. 2008 podepsali generální ředitel ing. Jan Klas a prezident CZATCA Viktor Umlauf (druhý zprava) nový **sociální program pro řídicí letového provozu**, který je přílohou kolektivní mlouvy s CZATCA a jeho účinnost je od 1. 6. 2008 foto: mis



V neděli 11. 5. 2008 se v Praze uskutečnil **maratonský běh**. Letošního ročníku se zúčastnila i naše smíšená štafeta ve složení: Hana Masopustová/ATMS, Petr Hloušek/CL (vlevo), Michal Pufr/LIS (vpravo) a finishmanem štafety byl Jan Klas (uprostřed). Letošní ročník byl opět skvěle připraven. Běželo se za krásného slunného počasí, které naše závodníky pořádně prověřilo. Doufám, že příští rok se nás ve štafetovém běhu sejde víc a budeme opět úspěšně reprezentovat firmu. Chtěl jsem takto poděkovat zúčastněným a pográtulovat k výbornému času 3:48:34. Můj obdiv patří i ostatním, kteří běh absolvovali individuálně v tomto náročném počasí.

Petr A. ČERVENKA



Správa Letiště Praha ve spolupráci s městskou částí Praha 6 vyhláší 2. ročník soutěže **Nejtišší dopravce** na Letišti Praha, který se koná od května do října 2008, tedy v období, kdy je letecký provoz na Ruzyni největší. Smyslem akce je pozitivní motivace leteckých společností k vstřícnému přístupu k životnímu prostředí s důrazem na otázku hluku.

SLP

Systém hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Jednou z podnikových priorit letošního roku v oblasti personální je zavedení systému hodnocení zaměstnanců. V první fázi budou do systému hodnocení zařazeni všichni vedoucí zaměstnanci, ať už v roli nadřízených nebo podřízených zaměstnanců, správní, administrativní a manuální zaměstnanci.

Jako vše nové bude zajisté i tento nový systém vzbuzovat zvědavost a negativní reakce. Co je jeho cílem, jak se bude realizovat, bude spravedlivý a jak se budou využívat jeho výsledky? Otázky, které ale většinou provázejí všechny změny. Tento krátký příspěvek má být první cestou k vysvětlení systému hodnocení. **Hodnocení zaměstnanců přispívá především k zvýše-**

ní jejich motivace, k cílenějšímu plánování jejich vzdělávacích potřeb a tudíž i ke stálému zlepšování jejich pracovního výkonu. Na hodnocení se tedy díváme jako na zlepšení zpětné vazby o tom, co děláme a jak to děláme, jako na možnost zlepšení vzájemné komunikace a jako na výzvu k našemu dalšímu rozvoji.

Hodnocení bude probíhat formou hodnotících rozhovorů, které povedou vyškolení hodnotitelé – vedoucí pracovníci. A co bude jeho výsledkem? Stanovení cílů rozvoje a výkonu zaměstnanců, naplňování vzdělávacích potřeb vedoucích k jejich zdokonalení, což v konečném důsledku vede k naplnění všech cílů našeho podniku.

DPER

Výcvik nouzových situací na simulátoru v Mnichově



V dubnu se uskutečnil kompletní výcvik nouzových situací všech řídicích letového provozu ze SPLS Praha na simulátoru TWR v Mnichově. Simulátor FMG München (Flughafen München GmbH) je určen k výcviku personálu provozovatele letiště, ale za přispění Vlády Krejčího i ostatních instruktorů APP/TWR Praha se na tři týdny za „okny“ simulátoru TWR objevovalo každý den ruzyňské letiště. Pseudopiloti z LŠ ŘLP se postarali o bezchybné plnění příkazů a povolení vydávaných řídicími, kteří řešili provozní situace, jež nejsou v každodenním provozu úplně běžné. Celá akce byla velmi náročná na organizaci, na simulátoru se za ty tři týdny vystřídal 75 řídicích!

Všichni věříme, že náš vlastní TWR simulátor v Praze bude příští rok již skutečností.

JV

Komorní soubor ŘLP

Jarní koncert komorního souboru Řízení letového provozu ČR, s. p., se koná v pondělí 23. června 2008 v českobratrském evangelickém sboru u sv. Klimenta v Praze 1 na Novém Městě. Na programu jsou skladby pro zobcové flétny, smyčce a vokály. Vstup je dobrovolný.

red

Aktuálně

Letecká doprava učinila historický krok. Pro cestu letadlem už od 1. června 2008 nepotřebujete **žádnou papírovou letenku**. S elektronickou letenkou, jejíž ztráty se nemusíte obávat, ukážete při odbavení na letišti jen svůj doklad totožnosti, dopravce vás má v systému a vystaví vám palubní vstupenku.

Ruzyňské letiště může mít za rok nového majitele. Vláda dala 2. června 2008 privatizaci této státní firmy zelenou a za nejlepší způsob označila přímý prodej stoprocentního balíku akcií strategickému investorovi. Ziskat třetinu akcií letiště chce ale pražský primátor. Jednání o rozdělení akcií zatím nebylo na programu vlády. Celý privatizační proces by měl proběhnout tak, aby letiště bylo prodané ve druhém nebo třetím čtvrtletí roku 2009.

red

Co se děje na ruzyňském letišti?

Happy Hour 2008

Již minulý rok se mezi řidičmi na ACC, APP a TWR Praha pro polední odletovou provozní špičku vžil název „Happy Hour“. Každý, kdo v této době seděl se sluchátky na uších za radarem, ví, že ta hodina ale moc šťastná není. Každý den se v tomto období několika málo minut pokouší z letiště odletět víc než dvacet letadel. Řidiči na letištní věži urychlují nápor odlétávajících letadel využíváním dráhy 13 pro vzlety vrtulových letadel a proudová letadla vzletají z dráhy 24. Stejná situace se opakuje i letos.

V dubnu, kdy byla na tři týdny uzavřena hlavní vzletová a přistávací dráha 06/24, byla tato provozní špička ještě více komplikována využíváním pouze jedné dráhy.

Povrch hlavní vzletové a přistávací dráhy na letišti v Ruzyni se pravidelně opravuje vždy na jaře a znamená provozní výluky této dráhy na tři týdny. V kratším čase se betonový pás v délce 3715 metrů a šířce 45 metrů zkontrolovat a opravit prostě nedá. Oprava povrchu dráhy má za cíl zajistit její plnou provozuschopnost po celé období letního provozu. V době opravy se letový provoz na letišti uskutečňuje výhradně na dráze 13/31.



Snímek pořízený Vlastou Volenou dne 9. dubna z TWR Praha zachycuje na pojezdové dráze dvanáct letadel pojiždějících na vzlet z dráhy 31, obrázek z monitoru ASMGCS je ale důkazem, že těch letadel tam bylo ve skutečnosti ještě o dvě víc. Ta další dvě se už Vlastovi do objektivu při pohledu z TWR prostě nevešla.

Jediným řešením pro zvýšení kapacity ruzyňského letiště je urychlená výstavba nové vzletové a přistávací dráhy, která bude paralelní s dráhou 06/24. Řidičům na TWR Praha, ale i všem cestujícím nezbyvá než věřit, že projednávání její výstavby se podstatně zrychlí.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO
Foto: VLASTIMIL VOLENA, DPRO

Barneo –



Když se někde vybuduje letiště, obvykle jde o trvalého souseda často ke zlosti původních obyvatel okolí, ještě častěji ke zlosti lidí, kteří se do blízkosti letiště stěhují dávno poté, co jejich hlučný, byť užitečný, soused roztáhl své ranveje. Barneo, ruskou leteckou základnu na ledové kře poblíž severního pólu, by si museli zamílovat. Existuje pouhý jeden měsíc v roce, po zbytek času je v Severním ledovém oceánu klid. Možná nevidíte smysl v budování letiště na měsíc. Ale byznys je byznys. A vozit turisty „na kraj světa“, to zkrátka vynáší. Proto se nelituje žádné oběti.

Celá legrace začíná tím, že Rusové koupí od Američanů drahé satelitní snímky ker a odborníci na nich

Seriál pohled

29

(pokračování z minulého čísla)

Obdobně se začala provádět i obnova pozemního zařízení využívaného složkami řízení letového provozu. S technickými změnami probíhaly postupně ruku v ruce i změny v oblasti legislativní. Do praxe byly zaváděny normy a předpisy upravené podle sovětských předloh, což v podstatě znamenalo totální přeměnu existujícího a do té doby fungujícího systému. Celý přechod na nové podmínky navíc podtrhovala atmosféra chaotičnosti, což s sebou brzy přineslo první kyselé ovoce. Již po několika málo letech se projevila nefunkčnost a problematičnost organizačních úprav československého civilního letectví zavedených v roce 1952. Díky značně nevyjasněným vztahům mezi jednotlivými zainteresovanými subjekty se fakticky zpomaloval rozvoj tohoto dopravního odvětví a řada jeho článků přestávala fungovat. Dané uspořádání totiž některým subjektům připisovalo paradoxně zároveň řídicí i výkonné funkce, což ve svých důsledcích nemohlo přinést žádné výsledky, o pokroku vůbec nemluvě.

Vzniklá situace si záhy vynutila přijetí zásadního řešení. Na základě usnesení vlády č. 1793 ze dne 3. července 1956 ustavil ministr dopravy svým výnosem s účinností od 1. srpna 1956 novou organizaci civilního letectví, podle níž byl podnik Československé aerolinie pověřen výhradně výkonem letecké dopravy. V rámci ministerstva dopravy byla pak zřízena Ústřední správa civilního letectví (ÚSCL), která zodpovídala za veškeré ostatní čin-

letišť s jepičí životností

najdou takovou, která stanici, dráhu i letadla unese. Pak ji letí najít tři helikoptéry. Vtip je v tom, že tam žádná z nich sama o sobě nedoletí. Jedna proto veze jen palivo, druhé dvě materiál pro základnu. Asi v polovině cesty všechny přistanou, ta s palivem nakrmí své hladové kolegyně a vrací se domů. Zbývají dvě pokračují k budoucímu Barneu. Cesta zpět pro ně neexistuje, nevyšly by s palivem. Když se pak na místě potvrdí, že je kra dobrá, z Ruska odstartuje obří nákladní letoun se zásobami a ty na padácích shodí k helikoptérům. Tady přijde na řadu hlavní hrdina – buldozer. Na základnu se ladně snese na čtyřech padácích, už nastartovaný, protože v mrazech okolo -25 až -45°C by zastavený motor nikdo nenahodil. Nastartovaný zůstane celý měsíc od chvíle, kdy poprvé uhrne ranvej až do ukončení provozu kvůli oteplení a praskání ledu. Jakmile je tedy dráha dlouhá 1200 m hotová, začnou přistávat letadla An-74, vybuduje se tábor a rej turistů může začít. Hezky tryskáčem z pevniny na Barneo, přesednout do tryskáče a hurá domů do tepla. Za měsíc se všechno naloží zpátky a dopraví na pevninu. Kromě buldozeru. Ruské zdroje taktně mlčí, ale od českých polárníků včetně Petra Bolda, o jehož letu s L-200 z Prahy na pól a zpět jsme psali v minulém čísle, víme, že hlavní hrdina základny skončí neslavně. Transport buldozeru zpět by byl příliš drahý, a proto šup s ním do vody, jakmile jej není potřeba. A takových je prý někde na dně oceánu už pět...

Tak co, nevezmete si příští rok v dubnu dovolenou?

MARIE BORTLÍKOVÁ, KGŘ



ů do historie řízení letového provozu



V polovině 50. let byla modernizována pozemní radionavigační technika používaná složkami řlp

nosti spojené s tímto odvětvím a mj. též řídila ČSA po stránce provozní a technické.

Zhruba o měsíc později, 24. září, byl schválen zákon č. 47/1956 Sb. o civilním letectví (letecký zákon), který nahradil až dosud platný, avšak již dávno překonaný a v mnoha směrech již zastaralý zákon č. 172/1925 Sb. Nový zákon, plně odrážející soudobé, především politické podmínky, s sebou přinesl řadu změn. Z hlediska složek řízení letového provozu tak byla například definitivně uzákoněna letecká dispečerská služba upravená podle sovětského vzoru, která se členila na tři základní složky: centrální a jí podřízené oblastní a letištní služby. Zatímco Centrální dispečerská služba (CDS) zajišťovala služby řízení letového provozu s celostátní působností, dvě Oblastní dispečerské služby (ODS), sídlící v Praze a Bratislavě, se soustředily na poskytování služeb letadlům letícím po letových cestách v Čechách, respektive na Slovensku. Řízením letadel v okresech jednotlivých dopravních letišť (Praha, Brno, Bratislava, Košice, atd.), zejména pak ve fázích jejich konečného přiblížení na přistání, respektive po vzletu z příslušného letiště, byly pověřeny Letištní dispečerské služby (LDS), do jejichž kompetence spadalo i řízení provozu na letištní ploše.

S určitým rozvojem letecké dopravy, jenž v této době pozvolna nastupoval, bylo nezbytné modernizovat i letiště včetně jeho vybavení. V polovině padesátých let byla proto navržena a následně v září 1956 československou vládou odsouhlasena další, tzv. mimořádná výstavba letiště v Praze-Ruzyni plánovaná na roky 1957 a 1958.

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

Letecká muzea v Pekingu

Při návštěvě Pekingu lze zhlédnout dvě letecká muzea – jedno při Pekingské univerzitě letecké a aeronautiky a druhé, spadající pod vojenské letectvo a nalézající se asi 80 km na sever od Pekingu ve správním středisku Datangshan. Obě muzea těží z toho, že na území ČLR operovala civilní i vojenská letadla všech hlavních výrobců letecké techniky. Samotná univerzita letecké a aeronautiky je moderní komplex, rozsáhlejší než budovy VŠ v Praze Dejvicích. Muzeum poskytuje přehled o historii letectví v Číně a mezi svými exponáty uchovává takové rarity jako Northrop P-61 Black Widow, Tupolev Tu-2, MiG-9. Muzeum v Datangshanu je bývalá vojenská základna, kde nejcennější exponáty jsou v bývalém protiatomovém krytu, který se nalézá pod horou strmě se zdvihající uprostřed jinak rovné

planiny. Komplex je tak rozsáhlý, že se v něm letadla velikosti Il-62, DC-8, An-12, Tu-4, Tu-16 ztrácejí. Patrně to je jediné místo na světě, kde lze pohromadě spatřit skupinu C-46 Commando, DC-3/C-47 a Li-2. Můžeme tu vidět další čtyři Tu-2, Lavočkin La-11, Berjev Be-6, celé řady MiG-15 a 17 a úplné plejády dalších typů vyvíjených v Číně na bázi MiG-19 či samostatně. Nelze vyjmenovávat všechny ze zde uchovávaných letadel (celkem 260 strojů) nebo popisovat vystavované radiolokační či protiletadlové prostředky. Z produkce pocházející „od nás“ je zde možno vidět Aero L-29 Delfín, Aero 45, M1C Sokol a zřejmě i C-11 (pokud by nešlo o přímý dovoz Jak-11). Naprostá většina exponátů je v dobrém stavu a mnoho z nich je historických unikátů.

STANISLAV ČERNÝ, DPER



Northrop P-61 Black Widow



Berjev Be-6



Nanchang Q-5 Fantan



Shenyang F-6



Posledního dubna skončilo přijímání soutěžních snímků do fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p. Letošního, sedmého ročníku se zúčastnilo 16 autorů, kteří přihlásili přesně 100 fotografií ve všech třech soutěžních kategoriích, tedy „3L“ – lidé, letadla, létání; řízení letového provozu; volné téma. Během měsíce června se seje odborná porota složená z profesionálních fotografů a zástupců kanceláře generálního ředitele, která zhodnotí všechny snímky a udělí 1. cenu za téma „3L“, dále pak zvláštní cenu, 1. cenu za téma ŘLP a volné téma, 2. a 3. cenu za všechna témata. Porota také vybere dalších patnáct fotografií, kterými doplní ty vítězné. Z těchto dvaceti snímků bude sestavena tradiční podzemní výstava, kterou si budou moci prohlédnout zaměstnanci v Praze, Brně, Ostravě a Karlových Varech. S vítěznými snímky letošního ročníku čtenáře seznámíme v letním dvoučísle Stripu 7–8/2008.

mis

ŠACHY: Řešení z minulého Stripu. Černá věž H2, bílý král H2, černá dáma H4 (šach), bílý král G1, černá dáma H1 – mat. Výhercem se stal **Zdeněk Morávek/CL**.

red