



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p. □ ROČNÍK X – ČÍSLO 92 □ únor

STRIP 2009

**Organizační změna
v ŘLP ČR, s. p.**

**Priority podniku
pro rok 2009**

**Rozhovor –
Božena Jirků: Nezištná
pomoc přináší štěstí
dárcům**

**VIII. ročník
fotosoutěže
zaměstnanců „3L“**





Dne 21.1. 2009 bylo v IATCC v Jenči slavnostně **podepsáno Memorandum of Understanding mezi ŘLP ČR, s. p., a Hungarocontrol**. Podepsání memoranda otevírá spolupráci obou organizací v oblastech výměny zkušeností s výběrem studentů do základního výcviku, pořádání komerčních výcvikových kurzů pro společné klienty a společného vývoje výcvikových materiálů.

M. EHL, foto: mis

Aktuálně

Od pátku 6. února odpoledne mohou cestující využívat **nově postavenou odbavovací halu karlovarského letiště**. Stavba, která stála zhruba 98 milionů korun, není sice ještě úplně dokončena, ale Úřad pro civilní letectví souhlasil s takzvaným předčasným užíváním terminálu. Definitivní dostavění a předání moderní haly Karlovarskému kraji, který je vlastníkem letiště, proběhne na jaře letošního roku. Pak nový terminál dokáže odbavit až půl milionu cestujících za rok (osmkrát více, než byl počet odbavených lidí v roce 2007). Mezi největší společnosti, které karlovarské letiště nyní využívají, patří ČSA a Aeroflot.

red

Naše priority v roce 2009

Dne 1. února 2009 nabylo účinnost opatření obsahující nové podnikové priority pro tento rok. Jejich definování předchází vyhodnocení priorit z předešlého roku a také analýza stavu letecké dopravy v českém i mezinárodním kontextu. Priority podniku nově reflektují také strategické cíle obsažené v nové podnikové strategii. Jednotlivé priority a jejich kritéria splnění, odpovědnosti a závazné termíny pro realizaci tak úzce navazují na zákaznickou, finanční, procesní a růstovou perspektivu podniku v nejbližších letech.

A jaké jsou tedy podnikové priority pro rok 2009?

DPRO

Nulový počet nehod způsobených poskytováním ATM a minimalizace počtu událostí s klasifikací závažný incident. Dále zajištění kapacity a propustnosti vzdušného prostoru ČR s cílem dalšího snížení zpoždění z důvodu ATC kapacity směrem k ekonomicky optimální hodnotě 0,33 min/let.

DPRM

Implementace systému vyhodnocování výkonnosti služeb ŘLP ČR, s. p., a jeho dal-

ší zdokonalování, zpracování základního modelu EMS (Environmental Management System), inovovaného modelu systému ochrany (Security Management System) a samozřejmě také zajištění činností souvisejících s realizací přípravné fáze projektu FAB CE.

DPLR

Racionalizace poskytování LPS na regionálních střediscích, zajištění významných investičních projektů v plánovaném rozsahu a kvalitě a naplňování stanovených cílů Business plánu Letecké školy.

→ (dokončení na str. 4)

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V únoru 2009 oslaví výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Vilém Pavlíček, technický dohled II, oddělení telekomunikací **20 let**

Antonín Zappe, řidič, oddělení technicko-provozní služby **20 let**

Jindřich Kroh, zaměstnanec RCC, středisko RCC **40 let**

Blahopřejeme!

Počet pohybů na letišti Praha

PROSINEC 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
13 336	12 070
nejvyšší počet/den (6. 12.) (5. 12.)	
565	496
nejvyšší počet/hod. (6. 12.) (23. 12.)	
48	44

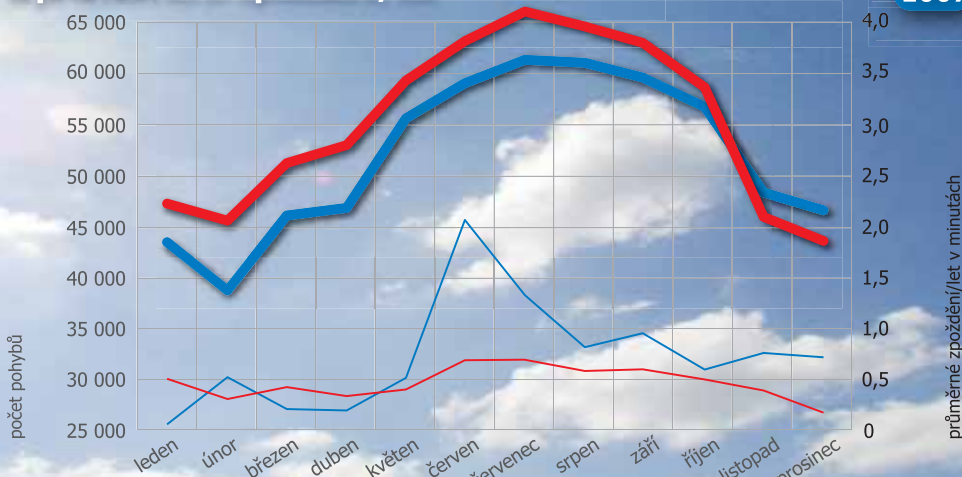
Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
46 465	43 828
nejvyšší počet/den (6. 12.) (5. 12.)	
1 759	1 715
nejvyšší počet/hod. (11. 12.) (14. 12.)	
124	124

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



Zdroj: AI, STATFOR

Statistika provozu

prosinec 2007/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2007	2008		2007	2008
prosinec	46 465	43 828	- 5,7	0,66	0,17

		Počet pohybů na letištích – Česká republika								
		Praha (IFR)			Brno			Ostrava		
		2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
prosinec		13 336	12 070	- 9,5	1 091	1 748	+ 60,2	712	897	+ 26,0
								231	331	+ 43,3

Nezištná pomoc přináší štěstí dárčům

Na slavnostním setkání zaměstnanců Řízení letového provozu v prosinci loňského roku získala v kategorii neziskových organizací, se kterými podnik spolupracuje, ocenění za svoji činnost v Nadaci Charty 77 její výkonná ředitelka Božena Jirků.

Kdy jste začala pracovat ve vedení Nadace Charty 77 a jak jste se k této práci vlastně dostala?

Oslovil mne zakladatel Nadace Charty 77 František Janouch v roce 1991, v době, kdy převedl nadaci, kterou založil v roce 1978 ve Švédsku, do Prahy. Potkala jsem se s ním zcela náhodně, neznali jsme se a nechala jsem se chvíli „přemlouvat“, ale v roce 1992 jsem již v nadaci organizovala první velkou celostátní sbírku na kterou si možná vzpomenete – Konto MÍŠA.

Jaké další projekty vaše nadace realizuje v současné době?

Naše nadace patří k největším u nás, projektů máme více než dvě desítky. Mezi nejznámější patří Konto BARIÉRY, Počítače proti bariérám, Sport bez bariér, Burza práce, Aukční salony Konta BARIÉRY a další. Jednoznačně nejsilnějším projektem je Konto BARIÉRY. Tento projekt je jedinečný tím, že je založený na darech deseti tisíců drobných dárčů, kteří ho podporují pravidelně měsíčně. Je to jeden z nejstarších projektů v nadacím sektoru a patří k nejznámějším,

funguje úspěšně už 15 let. Protože je vytvářen z darů velkých sponzorů i drobných dárčů, pomáhá rovným dílem jak jednotlivcům, handicapovaným a jejich rodinám, tak i organizacím, které o ně pečují a organizují spoustu zajímavých věcí, do kterých se lidé s postižením mohou zapojit. Ročně podpoříme téměř tisíc žádostí a projektů. Jenom málokdo u nás neuspěje. Prověřujeme a ověřujeme si řadu žádostí i na místě. Máme ale moc dobré zkušenosti s těmi, kdo se u nás o podporu ucházejí. Opravdu se nestává, že by nás chtěli nějak oklamat, podvést. Jsem ráda, že mohou dárce, kteří nám věří a peníze posílají, ujistit, že jsou jejich dary opravdu v dobrých rukách. Jenom jedno číslo – Konto BARIÉRY už rozdělilo na podporu lidí se zdravotním handicapem více než 180 miliónů korun.

Jsou lidé a podniky ochotni přispívat na Konto Bariéry?

Jsou a jsem moc ráda, že máme důvěru drobných dárčů i velkých sponzorů. Máme s řadou podniků, právě Řízení letového provozu patří mezi ně, navázány již letité vztahy a věřím, že se to nezmění ani letos, kdy nás všichni straší krizí.

Když vidím v televizi odbytou anketu, ve které se nějaký všeználek snaží dokázat, jak jsou nadace podezřelé, jenom se ptám, proč se k nám někdy nepříjde

podívat a přesvědčit se, jak hospodaříme s dary, jak je rozdělujeme a jak malé procento z nich představuje naše režie. Jsem ráda, že nacházíme takové pochoopení u malých dárčů i ve velkých společnostech. Neskromně si myslím, že je to právě díky dobrému jménu nadace, na kterém si opravdu zakládáme, a tím, že si naši dárce i mohou ověřit, jak dlouho a jak efektivně Konto BARIÉRY pracuje.

Stala se filantropie vaší životní náplní?

Někdy se zdá, že se vlastně zabýváme jen smutnými osudy a lidským neštěstím. Ale já mám doslova stovky příkladů, kdy

jsme pomohli k proměně jednoho bolestivého života v lepší den. Kdo to může o své práci říci?

Pamatuji si vás, jak jste před dobrými třiceti lety v televizi komentovala dopisy čtenářů. Jak dlouho jste v Československé televizi vlastně pracovala?

Je to neuvěřitelné, ale rovných 20 let. Jako 22letá drzá mladá dívka se středoškolským chemickým vzděláním jsem se přihlásila do konkurzu. Bylo nás takových asi sedm set. Uspěla jsem. Vystudovala jsem novinařinu a práce v televizi mě bavila. Teď mě úplně stejně baví práce v neziskovém sektoru a jsem v něm už stejnou dobu jako moje milované Konto BARIÉRY.

Vzhledem k zaměření našeho podniku se vás nemohu nezeptat na váš vztah k létání.

Z létání strach nemám a nikdy jsem neměla. Už dva roky ale přesvědčuji manžela aby absolvoval let balónem. Vše jsme mu koupili a zajistili. Poradil byste, jak na něj?

Myšlím, že dobrou inspirací by pro vás mohl být závěr filmu otce a syna Svěrákových Vratné lahve.

*Ptal se, radil a fotografoval
MICHAEL SEDLÁČEK*

curriculum vitae

BOŽENA JIRKŮ

Narozena: v Chebu

Rodina: manžel, dva dospělí

synové, 87letá maminka a vnoučata

Volný čas: chalupa, cestování,

vnoučka Sárinka (6 let)

a vnouček Kryštofek (10 let)

Oblíbená literatura: moderní romány

ze světa

Oblíbené divadlo: Divadlo v Dlouhé,

ale i všechno, kde je znát ruka

Jana Kačera

Nejmilejší filmy: všechny od Jiřího

Menzela

Plány do budoucnosti: dobrá práce,

spokojená rodina a manžel v balóně

Životní krédo nebo zkušenost:

Nezištná pomoc přináší štěstí

dárčům



Objektiv



Dne 27. ledna 2009 proběhla na Václavském náměstí v hotelu Adria Praha **neformální tisková konference státního podniku Řízení letového provozu České republiky** za účasti generálního ředitele ing. Jana Klase. Základní myšlenkou tohoto netradičního setkání bylo seznámení novinářů s vyhodnocením letového provozu ve vzdušném prostoru ČR a nad evropským kontinentem za rok 2008. Hovořilo se také o vývoji průměrného zpoždění na jeden provedený let a o provozu na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary. Novináři byli seznámeni s novou podnikovou strategií. Nejvíce dotazů se týkalo vývoje letecké dopravy pro rok 2009. Akce se zúčastnili žurnalisté z významných celostátních deníků, ale i z odborných médií zabývajících se letectvím. Tisková zpráva, která byla vydána u této příležitosti je k dispozici na www.rlp.cz (tiskové centrum/tiskové zprávy). **red, foto: mis**



Výroční konference PV OSD ŘLP ČR, s. p. Konference naší odborové organizace proběhla 29. ledna 2009 v konferenčním sále IATCC. Pozvání přijal generální ředitel ŘLP ČR ing. Jan Klas. Spolu s ním se konference zúčastnili ředitelka DPER ing. Mezerová, ředitel DPRO ing. Štindl a ředitel DFIN ing. Hlinovský. Generální ředitel informoval o prioritách podniku, o finančních plánech a organizační změně týkající se vytvoření nové divize.

Dále konference vyslechla a odsouhlasila zprávu o hospodaření v roce 2008 a rozpočet na rok 2009 i zprávu o plnění Kolektivní smlouvy 2008 a výsledku jednání o Kolektivní smlouvě na rok 2009.

Byla přednesena informace o aktivitách odborové organizace, o výsledku charitativní sbírky za rok 2007/2008, prováděné ve spolupráci s nadací DIVOKÉ HUSY, a o průběhu sbírky 2008/2009.

Členům organizace bylo připomenuto, že v závěru letošního roku budou uspořádány volby do výboru PV OSD. Očekáváme iniciativu od všech členů při sestavování kandidátní listiny. **ZDENĚK MICKA, foto: mis**

Zeptali jsme se ...

... generálního ředitele ŘLP ČR, s. p.



V minulém Stripu byli čtenáři informováni o připravované organizační změně týkající se vytvoření nové divize, která by měla zahrnovat činnost centra logistiky a regionálních letišť. Jaké jsou důvody a cíle této změny?

S ohledem na aktuální ekonomický vývoj v Evropě i ve světě bude rok 2009 pro leteckou dopravu, a tedy i pro náš podnik představovat výzvu ve všech oblastech. Bylo by krátkozraké kalkulovat s názorem, že podnik nebude těmito objektivními skutečnostmi ovlivněn. Realizace racionalizačních opatření a změn, které zvýší kvalitu služeb poskytovaných jednotlivými útvary podniku a současně sníží jejich nákladové zatížení, jsou tak předpokladem pro zajištění trvale udržitelného rozvoje ŘLP ČR, s. p.

Z hlediska manažerského řízení je důvodem pro vytvoření nové Divize letových navigačních služeb regionálních letišť a logistiky (DLRL) centralizace všech činností podniku do divizního uspořádání (stejně jako předchozí zařazení Letecké školy do divize plánování a rozvoje), usnadňující individuální komunikaci mezi jednotlivými základními organizačními útvary podniku a jejich týmovou koordinaci prostřednictvím porady generálního ředitele.

Důležitým důvodem vzniku nové divize je zajištění systémové podpory střediskům letových navigačních služeb Brno, Ostrava a Karlovy Vary, která povede ke změně nepříznivého vývoje v jejich nákladovosti. Významným prvkem je i posílení vazby mezi Centrem logistiky a regionálními středisky s cílem racionálního zajištění některých činností a služeb na zákaznickém principu, což je také nezbytný předpoklad pro dosažení větší pružnosti, a tím i schopnosti reagovat na potřeby leteckých společností a provozovatelů letišť.

Organizační změnou se naplňuje rozhodnutí vrcholového vedení ŘLP, s. p., zabývat se systémem zkvalitnění a podpory jednotlivých vstupů na střediska s využitím možného snížení nákladovosti, a tím i zvýšení produktivity podniku. Nezasílám zároveň, že si od této organizační změny slibují větší dynamiku při realizaci některých konceptů z řešení, která byla předmětem činnosti minulý rok ustaveného expertního týmu pro vypracování návrhu na racionalizaci poskytování LNS na regionálních letištích, aniž však vyústila v reálný plán implementace.

JAN KLAS

Naše priority v roce 2009

→ (dokončení ze str. 2)

DPER

Zkvalitnění náboru, výběru a výcviku nových řídících letového provozu prostřednictvím dalších kvalitativních změn v celém procesu, optimalizace systému pro naplnění požadavků ICAO na způsobilost řídících letového provozu v anglickém jazyce a implementace systému hodnocení zaměstnanců.

DFIN

Zachování stávajících cen za letové provozní služby v roce 2009 bez výrazných dopadů na ceny v následujících letech, dosažení plánovaného zisku a zavedení mechanismu dlouhodobé komunikace s uživateli českého vzdušného prostoru.

KPT

Zajištění součinnosti a plnění úkolů souvisejících s realizací transformace státního podniku na obchodní společnost a provedení změn v oblasti korporátního stylu společnosti.

KGŘ

Aktivní účast zástupců státního podniku Řízení letového provozu České republiky při tvorbě prováděcí legislativy Single European Sky a efektivní koordinace se státní správou a spolupráce a koordinace s věcně příslušnými orgány státní správy v rámci předsednictví České republiky Evropské unii.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ

Krátce

Zatím je jedna, ale brzy by měly být v provozu **dvě různé letecké linky z ostravského Letiště Leoše Janáčka do Moskvy**. Kromě již pravidelné linky Ostrava – letiště Domodědovo, kterou provozuje letecká společnost Polet Airlines, by do ruské metropole měly začít létat také České aerolinie, které loni v prosinci požádaly na ministerstvu dopravy o přidělení přepravních práv. **red**

Spyware a falešné zprávy

Určitě jste v rámci našeho podniku zaslechli pojmy jako „tunel“, „brána“ nebo „firewall“. Těmito zjednodušujícími pojmy je často označován velmi sofistikovaný systém starající se o bezpečnou komunikaci mezi ŘLP ČR, s. p., a okolním internetovým světem. Právě díky tomuto systému je vnitřní síť velmi dobře chráněná proti útokům zvenčí. Žádná ochrana však není stoprocentní, nehledě na to, že někdy je zanesení škodlivého kódu do systému pouze v rukou uživatele.

Proto bychom rádi přispěli k vaší větší informovanosti o této problematice a pomohli vám se lépe orientovat. Dnes bychom se proto zastavili u dvou problémů, se kterými se naši IT technici a administrátoři setkávají poměrně často, a to hoax a spyware.

Prvním z nich je tzv. **hoax** neboli falešná zpráva. Není snadno odhalitelná automatizovaným systémem hlavně v počáteční fázi šíření. Jedná se o poštovní zprávu, která varuje před nějakým nebezpečím nebo se snaží apelovat na city uživatele. Adresáti jsou nabádáni k tomu, aby zprávu rychle předali dalším uživatelům, což má za následek řetězové šíření. Jistě

už chápete, že toto je pravým smyslem této zprávy, obtěžující již její existencí.

Druhým častým nešvarem, se kterým se setkáváme, je tzv. **spyware**. Rád bych zdůraznil, že v našem počítačovém prostředí postihuje téměř výhradně notebooky, které jsou připojovány k internetové síti z různých míst, např. domácí ADSL, veřejné bezdrátové sítě. Za spyware lze považovat jakýkoliv škodlivý kód, který se o vás a vašem počítači snaží zjistit nějaké údaje. Jeho cílem může být celkem neškodné šíření reklamy, ale také např. zjišťování čísel kreditních karet, vašich e-mailových adres nebo údajů využitelných pro neautorizovaný přístup.

Šíření spyware pomocí e-mailu je bohužel poměrně snadné. Někdy stačí jen malý spustitelný soubor nebo odkaz vložený do těla zprávy. Často se spyware maskuje za užitečné programy a během surfování internetem si je můžete nainstalovat nevědomky sami. Vrcholem arrogance autorů škodlivých kódů je spyware maskovaný za program sloužící k jeho odstranění. Projevy přítomnosti spyware mohou být velmi různorodé a nemusí být snadné je rozpoznat. Počítač se často

začne chovat neobvyklým způsobem. Takzvané „tuhne“ nebo se výrazně zpomaluje, zahlučuje uživatele reklamou, snaží se vytáčet připojení přes modem, aniž by k tomu uživatel dal podnět nebo informuje o nesmyslných událostech.

Jak se však spyware můžeme vyhnout? Opět je nejdůležitější řídit se zdravým rozumem a bezpečnostními pravidly. Neinstalovat neznámé programy zvláště z podezřelých webových stránek, nereagovat na odkazy v podezřelých e-mailových zprávách a na podezřelých webových stránkách. Udržovat „antivirový“ program aktualizovaný stejně tak jako operační systém a věnovat pozornost zprávám antivirového programu nebo internetového prohlížeče.

I přes vysokou úroveň zabezpečení našich vnitřních sítí je velmi důležité, aby se uživatelé chovali zodpovědně a dodržovali bezpečnostní pravidla. Zvláště v době kdy lze každý notebook připojit bezdrátově téměř kdykoliv a kdekoliv.

Podrobnější informace můžete získat na mnoha webových stránkách například www.hoax.cz nebo www.spyware.cz.

Za informatiky CL O. KRABEC

Inspiromat

„Do konce ledna zahájíme projednávání studie o vlivu stavby na životní prostředí, takzvané EIA.“

Martin Kačur, generální ředitel Letiště Vodochody, a. s.

„Propojení společností nám umožní být atraktivnější a ekonomicky soběstačnější. Jen tak můžeme v budoucnosti konkurovat gigantům jako Lufthansa nebo Air France.“

Valerij Okulov, generální ředitel Aeroflotu. Aeroflot s konečnou platností potvrdil zájem o koupi ČSA

„Pruďce přibýlo cestujících, kteří tuto podmínku porušují, proto zavádíme striktnější pravidla.“

Stephen McNamara, mluvčí Ryanairu, komentuje poplatek za druhé kabinové zavazadlo na palubě

„Zájem o letenky loni táhli hlavně individuální cestující. Ze strany firemních zákazníků klesla poptávka hlavně v druhé polovině kvůli jejich úsporným opatřením.“

Radim Jančura, majitel Student Agency

„Pokud by dokázali do Prahy přilákat další aerolinky, byl by to přínos. Ale kdyby se o ně jen přetahovali s Ruzyní, tak by to ničemu nepomohlo.“

Jan Papež, tiskový mluvčí Asociace cestovních kanceláří ČR, komentuje možný vznik druhého mezinárodního letiště ve Vodochodech

„Teoreticky bychom mohli mít v roce 2010 stavební povolení, ale jestli začneme i stavět, záleží na klimatických podmínkách. Musí se vybudovat technická infrastruktura, dopravní napojení, aby mohl probíhat provoz po hlavní silnici, který by s výstavbou nekolidoval.“

Jaroslav Deml, pardubický primátor, ohledně letištního terminálu v Pardubicích

„Nejsem přítelem konspirací, ale načasování příchodu Wizz Air do Prahy je zajímavé. Je zřejmé, že Wizz Air vyčítal příležitost a nepočítal s tím, že se dáme tak rychle dohromady.“

Jason Bitter, generální ředitel SkyEurope

„Mám doma tři malé průkazy v obyčejných kožených deskách. Ano, jsem úředně oprávněn létat balóne, vzducholodí i letadlem. Ale nemluve o tom, co jsem udělal. Bylo toho málo a odpovídá to době.“

Alberto Santos-Dumont, brazilský průkopník v letectví

Připravila: DV

Celková charakteristika průzkumu Eurocontrol SSAP

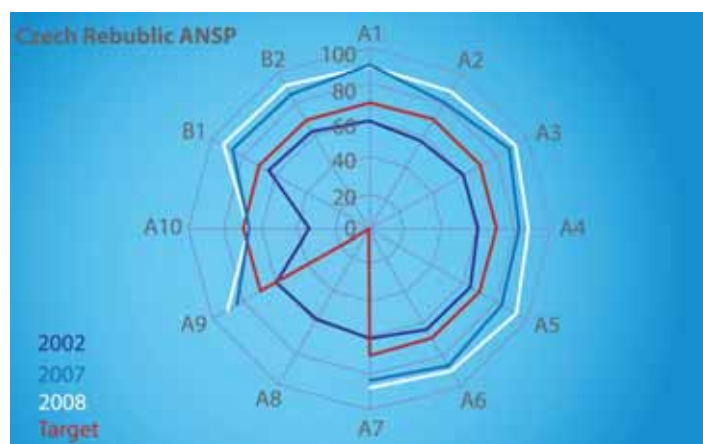
V roce 2006 jsme vás informovali o výsledcích průzkumu Eurocontrol, zaměřeného na zjištění úrovně řízení bezpečnosti (safety management) jednotlivých ANSP a regulátorů. Toto hodnocení se pravidelně opakuje. Průzkum provedený v roce 2008 byl posledním uskutečněným podle původních pravidel, kde oblast A byla zaměřena na běžné mechanismy řízení bezpečnosti (například organizace řízení bezpečnosti, úroveň dokumentace, zpracování studií bezpečnosti, sledování indikátorů bezpečnosti). Oblast B hodnotila zjištění, která směřují do budoucnosti a jsou zdrojem kontinuálního zlepšování. Výsledné zprávy zobrazují celkovou situaci poskytovatelů služeb a regulátorů, přičemž jednotlivým účastníkům průzkumu jsou předávány důvěrné informace o jejich individuálním výsledku.

Z průzkumu vyplynulo, že 9 ANSP a 12 regulátorů států ECAC jsou stále pod požadovaným limitem 70 %. U některých států byl vykázan pokles úrovně z důvodu přesnějších zpráv či lepšího pochopení požadavků SAF. Letošní hodnocení také včlenilo dříve oddělenou kategorii A8 do kategorie A3 (Safety Performance Measurement).

Výsledky analýz ŘLP ČR, s. p.

Detailní informace o výsledcích ŘLP ČR, s. p., v jednotlivých průzkumech jsou zakresleny do přiloženého grafu (uvedený graf však nezobrazuje všechna provedená šetření).

Naše organizace se uvedeného průzkumu účastní od jeho počátku. ŘLP ČR, s. p., od počáteční střední úrovně (wil-



ling developer v roce 2002) již v druhém průzkumu dosáhla horního limitu (confident adopter) a trvale vykazuje pozitivní růstový trend.

Jedinou oblastí, kde se dlouhodobě stále udržujeme na úrovni požadovaného limitu, je „Study Area A10 – Disclosure of Safety Information“. Tato oblast sleduje otevřenost organizace vůči veřejnosti a partnerům v informování o jednotlivých incidentech, výsledcích auditorských šetření, akcích ke zlepšování a dále sleduje rutinní komunikaci s veřejnými sdělovacími prostředky na téma bezpečnosti služeb. Z pochopitelných důvodů uvedené informace poskytujeme pouze stanoveným orgánům a vybraným profesním partnerům a nepředpokládáme změnu tohoto přístupu.

Uvedené údaje potvrzují jak trvalé zlepšování, i pozitivní vnímání řízení bezpečnosti v celém podniku (průzkum je křížově

kontrolován sledováním cílů ECAC a plněním LCIP).

Předpokládaný vývoj

Výsledky zobrazené výše prokazují, že ŘLP ČR, s. p., ještě má určitý potenciál ke zlepšování, avšak již s pomalejším tempem růstu. Od roku 2009 bude navíc aplikován nový systém hodnocení včetně stanovených cílů a metodologie. Současně probíhá diskuse na téma možné verifikace výsledků zvláštními audity (návrh LVNL), rozšíření o další státy a implementace některých návrhů CANSO (volba indikátorů).

Zdroj: Eurocontrol – 2008 ECAC ATM Safety Framework – Maturity Survey
SVATOPLUK HALEN, VOBK

Podrobnosti o pravidlech bezpečnosti ATM a jejich dodržování přináší Journal ICAO 2008, ročník 63, číslo 6.

Co se děje na ruzyňském letišti?

Čistá ranvej jednou ranou

Z tiskových zpráv letiště Praha-Ruzyně:

9. 1. 2009

Při poslední sněhové nadílce bylo nasazeno na úklid vzletové a přistávací dráhy všech 17 zametačů-ofukovačů, které máme, a byl vytvořen nový rekord. Plochu téměř 200 000 m² jsme uklidili v celé šíři jedním průjezdem za rekordních 20 minut.

Možná že si jen málokdo uvědomí, co se za tímhle stručným oznámením skrývá.

Jsem pamětníkem zimní údržby pražského letiště od roku 1983. V té době byly na letišti 4 zametače-ofukovače tažené silničními nákladáky Liaz a několik traktorových košťat.

Klínová sestava 4 zametačů musela k vyčištění plné šířky projet dráhu tam a zpět nejméně 2krát, což zabralo hodinu i více. Pokud sněžení pokračovalo, mohlo se klidně začít znovu, protože začátek dráhy už byl zase pod sněhem a brzdné účinky byly špatné.

Pokud se ale začal na okrajích vršit sníh do sněhových valů, nastaly problémy s přehazováním těchto valů za nadzemní postranní dráhová návěstidla, což byl úkol pro traktorové sněhové frýzy Populín. Ty však měly pracovní rychlost kolem 10km/h, a tak čas uzavření dráhy beznadějně narůstal. A pokud po metení zbytkový sníh začal namrzat, byla k dispozici dvě zemědělská rozmetadla, která místo hnojiva rozmetala granulovanou



močovinu, jež měla sníh rozmrazovat. Jenže tato schopnost u močoviny končila někde u minus 6 stupňů a pak jsme se mohli jít doslova klouzat. A také jsme měli dva těžké kovové válce s rýhovaným povrchem, které sloužily k drcení ledu na stojánkách, aby tahače mohly při vytahování letadla zabrat. Brzdné účinky se také vždy neměřily sofistikovanými testery SAAB, ale starou Škodou 100, která se rozjela, zablokovala se kola a stopkami se měřil čas do úplného zastavení. Z toho se dle tabulky vyčetly brzdné účinky. Kdo si někdy zkusil řídit zablockovanou Škodovku na ledě se stopkami v ruce pochopí, že jsme daleko přesněji odečetli brzdny účinek podle pocitu v sedací části těla.

Je až z podivem, že se v těch dobách, kdy proudové letouny neměly takové letové vlastnosti jako dnes, zato jejich přistávací a vzletové rychlosti byly vyšší a brzdy byly slabší, nestala žádná vážná nehoda. Řada údajů se tehdy dávala spíše na základě profesních zkušeností a citu pro provoz, takové metody na jejich změřen, jako jsou dnes, jsme tehdy neměli. Ale cit zkušeného profíka byl tehdy dost dobrý instrument a ohromné provozní zkušenosti nám nedovolovaly nějaké úlety v hodnocení podmínek.

Když jsme poprvé v roce 1991 navštívili letiště Vídeň a studovali jejich systém zimní údržby a vybavení zimní technikou, byli jsme jako v říši divů. A když nám vysvětlovali parádní kousek Black runway by one run, tedy dráha čistá na jeden průjezd, v čase do 15 minut, lezly nám oči z důlků. Oni tehdy také potřebovali 16 zametačů. Jenže aby si tohle mohlo letiště dovolit, musí mít nějaké postavení, nějaké zákazníky, musí vydělávat, protože tahle technika stojí stovky milionů korun.

A konečně 5. 1. 2009 i pražské letiště dokázalo Black runway by one run. Škoda, že jsem to neviděl. Ale viděli a koordinovali to naši řídicí na věži. Tak to jsou řádky hlavně pro ně, protože možná ani netušili, jaká to je událost. Jenom ta organizační příprava, koordinace pohybu tolika mechanismů po pohybové ploše, umění řidičů udržet tak mohutnou sestavu. Je jasné, že tahle metoda se nedá použít vždy a vůbec neznámá, že teď bude vždycky dráha uklizená za 20 minut. Ale je dobré vědět, že od nynějška letiště Praha-Ruzyně také má na **Black runway by one run**.

Připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: Letiště Praha, a. s.

VIII. ročník fot

Redakce Stripu vyhlašuje pro zaměstnance Řízení letového provozu České republiky, s. p., VIII. ročník soutěže amatérských fotografů. Všechny přihlášené fotografie posoudí odborná porota, která následně vyhlásí vítěze v jednotlivých tematických kategoriích.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“,
- Řízení letového provozu – obor + podnik,
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky formátu od 18 x 24 do 20 x 30 cm na lesklém fotopapíru nebo digitální záznam na přenosném médiu. Označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku,
- Diapozitivy (kinofilm a větší) v „košílce“ bez krycích skel nebo fólií. Na košílku uveďte veškeré údaje (viz výše).

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo,

Seriál pohled

36 (pokračování z minulého čísla)

Základem zabezpečovací letecké služby byla stanoviště řízení letového provozu, která se dělila na:

oblastní leteckou kontrolní službu (Area Control Centre – ACC)

přiblížovací leteckou kontrolní službu (Approach Control Centre – APP)

letištní leteckou kontrolní službu (Tower – TWR).

Oblastní letecké kontrolní služby, umístěné v Praze a Bratislavě, zodpovídaly za koordinaci a řízení prakticky všech civilních letů ve vzdušném prostoru Čech, na Moravě a ve Slezsku, respektive na Slovensku. Předepsaná bezpečnost mezi jednotlivými letadly byla zajištěna udržováním tzv. rozstupů, které se dělily na podélné, příčné nebo výškové, případně tzv. radarové.

Působnost přiblížovací letecké kontrolní služby se soustředila na řízení letového provozu v tzv. okruzích jednotlivých letišť, respektive v koncových oblastech letišť, jinak řečeno v prostorech do určité vzdálenosti (několika desítek kilometrů) od daného letiště. Konečně letištní letecká kontrolní služba měla na starosti řízení letového provozu na provozních plochách letiště. V jejím rámci působili i tzv. starteri, řídicí pomocí výrazných barevných (zpravidla oranžových) terčů, v noci pak speciálními světelnými, pohyby letadel při zajištění a vyjždění z příslušného stání (mezi „lidem leteckým“ notoricky nesprávně nazývaným stojánka) na letištní ploše. Letecká informační služba (LIS) zodpovídala za vydávání a rozšiřování všech informací (podle mezinárodních předpisů) pro piloty a pracovníky letových provozních služeb nezbytných k jejich činnosti, tzv. NOTAMů (NOTAM – Notice to Airmen). Kromě toho publikovala a průběžně aktualizovala tzv. Leteckou informační pří-

osoutěže



- za 1., 2., a 3. místo a zvláštní cenu poroty obdrží věcné ocenění,
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a terminálech regionálních letišť,
- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu.

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže,
- kompozice,
- estetická kvalita a originalita pojetí.

Ocenění

- 1. cena (za téma „3L“) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč,
- Zvláštní cena poroty – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč,
- 1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč,
- 2. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč,



1. cena za téma „3L“ 2008

Ivan Holobradý: Kokpit

- 3. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč.

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR, s. p.,

JUDr. Richarda Klímy, profesionálních fotografů Jiřího Pekárka, Václava Jukla a Libora Hajskeho a dále Edity Pacovské a Michaela Sedláčka

Uzávěrka soutěže je ve čtvrtek 30. dubna 2009.

REDAKCE

Ú do historie řízení letového provozu

ručku (Aeronautical Information Publication – AIP), vydávala letecké oběžníky, mapy, předpisy atd. Všechny vyjmenované aktivity LIS setrvávají v platnosti dodnes. Letecká spojovací služba zajišťovala veškeré telekomunikační spojení, které se dělilo na:

- letecké pevné služby,
- letecké pohyblivé služby,
- letecké rozhlasové služby.

Letecké pevné služby (Aeronautical Fixed Service – AFS) sloužily k zajištění spojení mezi pozemními stanicemi letecké telekomunikační sítě. V rámci AFS byly využívány především speciální dálňopisné sítě a přímé telefonní linky.

Letecké pohyblivé služby (Aeronautical Mobile Service – AMS) zajišťovaly pomocí radiostanic spojení s letadly.

A – Adam	N – Norbert
B – Božena	O – Otakar
C – Cyril	P – Petr
D – David	Q – Quido
E – Emil	R – Rudolf
F – František	S – Svatopluk
G – Gustav	T – Tomáš
H – Helena	U – Uršula
I – Ivan	V – Václav
J – Josef	W – Wiliam
K – Karel	X – Xaver
L – Ludvík	Y – Ypsilon
M – Marie	Z – Zuzana

Česká hláskovací abeceda

Letecké rozhlasové služby pak vysílaly nepřetržitě vybrané informace určené letadlům. Odposlechem těchto na magnetofonovém záznamu nahraných zpráv týkajících se například meteorologické situace na daném letišti apod. získávaly osádky letadel důležité informace, které by jinak museli osádkám předávat letečtí dispečeri.

Letecká pátrací a záchranná služba

(Search and Rescue – SAR) byla pověřena zajištěním koordinace akcí jednotlivých složek podílejících se na pátrání po pohřešovaných letadlech, respektive pátráním po těch strojích, od nichž zabezpečovací složky neobdržely ve stanoveném časovém limitu předepsané hlášení.

Útvary zabezpečovací letecké techniky měly na starosti provoz, obsluhu, údržbu a opravy radiolokačních,

radionavigačních a spojovacích zařízení. Předmětem jejich zájmu tedy byly především radiolokátory, radiomajáky NDB a VOR, přistávací zařízení ILS, jehož technické parametry v té době již vyhovovaly požadavkům kategorie II ICAO, měřiče přímé vzdálenosti DME, pozemní radiostanice a další.

Technické vybavení všech uvedených složek procházelo neustále modernizací, což bylo z hlediska zachování vysokého stupně provozní spolehlivosti a bezpečnosti leteckého provozu naprosto nezbytné. Ruku v ruce s tímto rozvojem se zákonitě zvyšovaly i kvalifikační požadavky na jednotlivé specialisty působící v rámci zabezpečovací letecké služby.

Hlavní událostí právě sledovaného období bylo bezesporu dokončení a zprovoznění Technického bloku na letišti v Praze-Ruzyni v listopadu 1972, postaveného v rámci tzv. nové výstavby letiště Praha pro potřeby služeb řízení a zabezpečení leteckého provozu a pro ovládání a kontrolu zabezpečovací letecké techniky. Hlavní dvanáctipodlažní objekt se železobetonovým skeletem o půdorysu 24 x 30 metrů sestával z vnitřního železobetonového jádra s výtahy, schodištěm, kabeláží, klimatizací apod. Ostatní prostory umístěné po obvodu stavby tvořily jednotlivé kanceláře, provozní místnosti, dílny apod. Do objektu se z již nevyhovujících stísněných prostorů na „starém“ letišti přestěhovala i tři letecká kontrolní stanoviště: TWR do řídicí věže ve dvanáctém patře, APP do sedmého a ACC do pátého poschodí.

Ing. MILAN CVRKAL, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Pracoviště TWR v nové řídicí věži na letišti v Praze-Ruzyni

KŘÍŽOVKA: Letadlo už mělo odstartovat, ale v poslední chvíli se vrátilo z rolovací dráhy. Po hodině čekání konečně zase vyrolovalo a vzletlo. Jeden cestující se ptá stewardky: „Slečno, nevíte, proč jsme se hodinu zdrželi?“ „**Vím. Pilotovi se nezdá zvuk pravého motoru a hodinu trvalo, než jsme sehnali ... (dokončení v tajence).**“ Vylouštěnou tajenku můžete poslat do **27. února 2009** na adresu **strip@ans.cz**. Vytlosovaný výherce dostane od redakce malý dárek.

Připravila: NWT

STRIP 2/09	ČERPACÍ STANICE (LIDOVÉ)	JSOUCNOSTMI	PŘEDLOŽKA	SPOJKA	STRIP 2/09	LATINSKÁ SPOJKA	CESTOVNÍ DOKLAD	STRIP 2/09	KLAVÍR	CÍRKEVNÍ ZKRATKA	ZKRATKA JEDNOTKY OBJEMU
DOMÁCKY JOSEF					INICIÁLY PILAROVÉ			JEMNÝ NÁDECH			
					OSÉVAT			CHEMICKÁ ZNAČKA TRITIA			
ČESKÁ TANEČNÍ SKUPINA				STOJAN							1
				TYP OLIVOVÉHO OLEJE							
ZKRATKA TELEVIZNÍ SPOLEČNOSTI MAĎARSKA			LUDOLFOVO ČÍSLO			CHEMICKÁ ZNAČKA SÍRY		ZKRATKA JEDNOTKY EL. PROUDU		JEDNOTKA ENERGIE	
			POVRCHOVÝ DŮL			OSLOVENÍ KOČOVNÍKA		HLUBOKÝM ŽENSKÝM HLASEM		ANTACIDUM	
2							LATINSKY PROTI				
							STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMENO				
ELEMENTÁRNÍ ČÁSTICE					ZAOBLENÝ KÁMEN						
					KARETNÍ HLÁŠKA						
STRIP 2/09	LASKAVEC								MOJE		
	OTEC										
MPZ OMÁNU			DUB				MPZ ŠPANĚLSKA	ZKR. OSTROVA V ATLANTSKÉM OCEÁNU			
			ŠÉFOVÁ JAMESE BONDA				ZKRATKA DÉLKOVÉ MÍRY	MPZ RAKOUSKA			
ANGLICKY „ČAS“					ŽENSKÉ JMÉNO					CHEMICKÁ ZNAČKA KYSLÍKU	

Brilantní přistání kpt. Sullenbergera na hladinu řeky Hudson s Airbusem A-320 po střetu s hejnem hus, které letounu vyřadily oba motory, obrátilo pozornost veřejnosti k faktu, jak se vlastně proti možnosti střetu s letícími ptáky dá bojovat. Ono těch střetů není vůbec málo. Podle amerických statistik za posledních 18 let ptáci zkomplikovali 76 tisíc letů a v 8 případech přišlo 11 lidí o život. Dle dochovaných záznamů prvního ptáka zabilo letadlo bratří Wrightů v roce 1905 a o 7 let později pták zase zabil prvního pilota, který po střetu havaroval a srazil si vaz. Střety s ptáky zůstávají stále hrozbou i pro velká dopravní letadla. V minulosti bylo dokumentováno několik tragických havárií po střetech s hejny špačků, racků a dalších opěnců. Motory jsou konstruovány tak, že by měly absorbovat náraz ptáka až o hmotnosti 3 kg. Ale kdo by to chtěl testovat za letu, že. A když jich je hejno, motor nemá šanci. Náraz ptáka na lopatky turbíny oběžného kola prvního stupně lopatku minimálně ohne, spíše ale vylomí, a tak započne proces sebedestrukce, kdy kovové úlomky lámou další lopatky, odletující kusy trhají elektrické a palivové vedení, poruší se vyvážení rotujících turbín a motor začne hrozivě vibrovat. Musí se okamžitě vypnout nebo hrozí exploze.

Střet s ptákem hrozí ve fázi vzletu a přistání, a proto nejvíce odpovědnosti za opatření proti výskytu volně žijícího ptactva a živočichů leží na provozovatelích letišť. Letiště musí mít pod kontrolou zemědělskou činnost v okolí, aby se nesázely plodiny, které lákají ptáky za potravou. Měly by se eliminovat remízky a plochy, které umožňují hnízdní. Letiště si musí ohlídat, aby v okolí nebyly skládky, které lákají ptactvo, své plochy si musí oplotit nejen kvůli

teroristům, ale i kvůli srnkám, divočákům a dalším nezvaným čtvernožcům. Letištní tráva musí být udržována krátká tak, aby se v ní nedalo hnízdit a ukrývat. Ale jak si bezpečně poradit s tahy ptáků není zatím vyřešeno.

K aktivnímu plašení se používají nahrávky křiku ptáků v nebezpečí, vystřelování raket s hlukovým a světelným efektem, a když vše selhává, dojde i na ostrou střelbu z brokovnic.

Na ptáky jsme krátký

Za nejlepší se považuje biologická ochrana letišť, kdy cvičení dravci plaší, zahánějí a loví volně žijící ptactvo. Protože všechno, co je jen „jako“, ptáci rychle prokouknou, z nahaných skřeků si nic nedělají, šrapnelu a světlice je sice obtěžují, ale nadlouho nezaženou, ale reálnou smrt několika kamarádů z hlavní brokovnice nebo ve spárech dravce rychle pochopí a nebezpečným končinám se začnou vyhýbat.

Na toto téma mám za léta strávená na letišti historek na seriál. Vzpomenu na jednu z poloviny 80. let. Vše je propojeno se vším. Na podzim se na ruzyňském letišti poskala tráva, ale nestačila se uklidit. Pod ležící stařinou si vybudovali hlodavci hnízda a spojovací chodby a báječně se celou zimu množili. Na jaře si toho všimlo jedno káně lesní. Do týdne na letiště přiletělo možná 50 dalších hnědých macíků a začali hodovat. A aby udrželi přehled nad terénem, nejraději seděli na informačních tabulích kolem ranvejí, hluk provozu jim zjevně nevadil.

Pokusy o odplašení selhávaly, cvičení jestřábi se jich báli

a nebo se s nimi i kamarádili. Tak šel den po dni a my si nevěděli rady. Žádosti o povolení odstřelu těchto chráněných dravců příslušná ministerstva zamítla. Až z dráhy 25 startovalo TU 134 ČSA a jedno jediné káně se rozhodlo, že si chytí sousto na druhé straně dráhy. A trefilo přesně pravý motor. Sledoval jsem to snad jen ze stometrové vzdálenosti. Slyšel jsem tlumenou dutou ránu a motor začal kuckat – oblak bílého kouře, oblak černého kouře, koule ohně, mrak úlomků a několikrát dokola. Jenže letadlo překročilo kritickou rychlost a muselo se zvednout na jeden motor do vzduchu. Váhavě opsalo v minimální rychlosti a výšce oblouk a přistálo na dráze 31. Vjel jsem na kontrolu dráhy 25 a nevěřil vlastním očím. Povrch byl poset kobercem rozlámaných lopatek a kovových střepů. Dráha se musela uzavřít a pečlivě vyčistit. Z nešťastného motoru zbyla jen prázdná roura. Možná že si cestující ani neuvědomili, jaký to byl malér a jak blízko byli nebeské bráně. Ale posádka to věděla moc dobře. Ani po tomto incidentu jsme nedostali oficiální souhlas k použití ostré střelby. Za tři dny stejná posádka rolovala na práh po pojezdové Alfa. Na vstupu na dráhu je vítalo káně usazené na informační ceduli a prý jim i kynulo zobákem. Posádka místo startu odrolovala zpět na stojánku, vypnula motory a odmítla pokračovat v činnosti na takovém letišti. Rozuměl jsem jim na sto procent. Už jsme nečekali na souhlas kohokoliv a v noci, kryti hlukem motorové zkoušky u hangáru F, ptáčníci zdecimovali brokovnicemi ubohé ptáky tak, že problém přestal existovat. Myslím, že kdyby ministerští úředníci seděli v tom nešťastném letadle, vře by s tímto řešením souhlasili. *Zavzpomínal: O. STANĚK, AI*