



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p. □ ROČNÍK X – ČÍSLO 95 □ květen

STRIP 2009

**Změny traťové struktury
od 9. 4. 2009**

**Rozhovor s režisérem
Jakubem Taberym**

Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p.

**Výstavba věžního
3D simulátoru**

**ATC Ice Hockey
Tournament 2009**

Čerpání příspěvků z FKSP



Ministerská návštěva v IATCC Praha. V pátek 24. dubna 2009 v rámci své návštěvy IATCC Praha ministryně obrany **Vlasta Parkanová** a ministr dopravy **Petr Bendl** jednali a schválili opatření vedoucí k realizaci integrace poskytování oblastních letových provozních služeb. Mezi nejdůležitější patří zejména zpracování analýzy pro definici a následnou realizaci cílového stavu integrace poskytování oblastních letových provozních služeb, a to s přihlédnutím k současnému vývoji řešení této problematiky v rámci EU, EUROCONTROL, ICAO a NATO. Na základě výsledků a doporučení provedené analýzy bude k realizaci připravena příslušná meziresortní dohoda. **rkl, foto: mis**



Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V měsíci květnu 2009 oslaví kulaté výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., následující dva zaměstnanci:

Jaroslava Morávková, skladník,
oddělení materiálně technického
zásobování

25 let

František Zappe, řídící odbavovací
plochy, oddělení SMC Praha

35 let

Blahopřejeme!

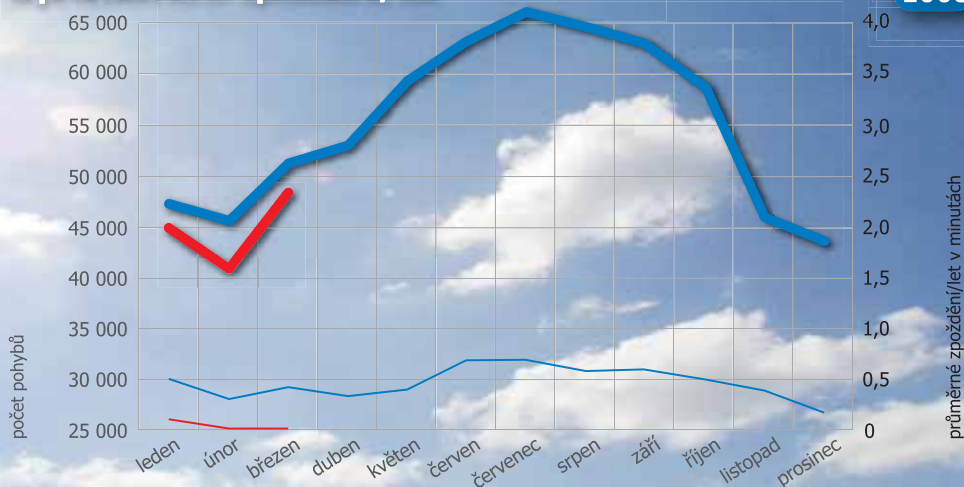


Výroční zpráva za rok 2008. Stejně jako každý rok bude v první polovině června Kancelář GŘ distribuovat na všechny útvary výroční zprávu ŘLP ČR, s. p., v české i anglické verzi společně s komplementními kartami. Z obsahového hlediska zůstalo zachováno členění VZ do kapitol popisující provozní a rozvojové aktivity, rozšířena byla část finanční a oblast integračních aktivit. Nově byla doplněna kapitola týkající se projektu transformace. Grafická koncepce zprávy je založena na kresbách dětí ze Základní školy v Jenči, které velice zdařile ztvárnily svůj pohled na letectví a služby řízení letového provozu. Již v polovině května budou obě jazykové verze zprávy k dispozici v elektronické podobě na podnikové internetu (www.rlp.cz – tiskové středisko/výroční zprávy). V případě dodatečného zájmu o další výtisky výroční zprávy 2008 nebo komplementní karty lze kontaktovat KGŘ. **rkl**

Výběrové řízení

Divize personální oznamuje, že bylo vyhlášeno výběrové řízení **na pozici pro řídicí letového provozu**. Bližší informace jsou zveřejněny na našich webových stránkách www.rlp.cz – „Chceš se stát řídicím letového provozu“ nebo na podnikovém intranetu. **DPER**

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



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha

BŘEZEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
13 573	12 554
nejvyšší počet/den (31. 3.)	
512	484
nejvyšší počet/hod. (6. 3.)	
47	46

Počet pohybů ve FIR Praha

BŘEZEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
50 797	48 039
nejvyšší počet/den (7. 3.)	
1 770	1 669
nejvyšší počet/hod. (9. 3.)	
142	131

Statistika provozu

březen 2008/2009

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2008	2009	08/09	2008	2009
březen	50 797	48 039	- 5,4	0,40	0,09

	Počet pohybů na letištích – Česká republika								
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava		
	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %
březen	13 573	12 554	- 7,5	2 142	2 447	+ 14,2	1 280	1 095	- 14,5

Jedinečný dokument o československých letcích

Státní podnik Řízení letového provozu České republiky byl již tradičně partnerem reprezentačního leteckého plesu v pražské Lucerně. Součástí letošního plesu byl křest první části unikátního dokumentárního cyklu *Historie československého letectví*, který svým rozsahem nemá obdoby. Režisérem tohoto ojedinělého projektu je Jakub Tabery. První díl vyšel v roce 2008 k výročí založení letectva i Československé republiky.

Proč jste se rozhodl pracovat na projektu *Historie československého letectví*?

Hlavním důvodem byla možnost složit poklonu hrdinům a osobnostem spojeným s letectvem od jeho prvopočátků do dnešních dnů. Můj zájem probudili lidé z Mířofilmu hned s přečtením prvního literárního scénáře. Byl jsem totiž šokován svou neznalostí. Do té doby jsem se považoval za lehce znalého amatéra. Ale osudů, které jsou zásadní nejen pro letectví, ale pro republiku jako takovou, bylo hrozně moc. Tak jsem si řekl, že na tomhle musím začít pracovat. A samozřejmě mě baví letadla a díky tomuto projektu jsem objevil spoustu příběhů, o kterých jsem nevěděl.

Můžete představit první díl tohoto unikátního DVD?

První díl se skládá ze čtyř částí, každá má necelých třicet minut, je to regulérní dvouhodinový film. První část se věnuje úplným prvopočátkům, jmenujeme tam Metoděje Vlacha a většinu průkopníků letectví. Volně přecházíme do první světové války a ocitáme se na bojištích, kde se pohybovali českoslovenští letci – Francie, Itálie, ale hlavně Rusko. Pomocí jednotlivých lidských osudů, které vzešly z válečné doby, se dostáváme do první republiky. Věnujeme se i konkrétním strojům, ale není to encyklopedie o letadlech. Je to příběh letectva. Pomocí osudů letadel se dostáváme stále dál a končíme rokem 1938. Nekončíme „happy endem“, ale tragickou situací, kdy letectvo je prakticky rozprášeno.

Na co se divák může těšit v dalších dílech?

Druhý díl je technicky nejnáročnější, je-likož devadesát pět procent z filmu se ode-

hrává mimo naše území. O naše DVD mají zájem zahraniční televize, tak musíme mít jasno u každého obrázku. Chceme používat záběry, které jsou velmi málo známe nebo které ještě nikdo nikdy nepoužil. Proto hledáme záběry po Evropě. Vedeme jednání s francouzskými, polskými, ruskými muzei. Moji lidé pak procházejí hodiny materiálů a hledají zajímavosti o československém letectví. Druhý díl se věnuje období druhé světové války. Třetí DVD zachycuje dobu od roku 1946 do roku 1992. Čtvrtý díl seznámí diváky s letectvem na území Slovenska, nejrozsáhlejší bude etapa věnovaná tzv. Slovenskému státu a samostatnému Slovensku. Poslední DVD je

ze současnosti – 1993 až 2008. Nejpозději v září by mělo být všech pět DVD hotovo.

Jak dlouho jste pracovali na prvním díle?

Z filmařského hlediska jsme možná trhlí pár rekordů. Tibor Podhorec zemřel na jaře roku 2008. V červnu jsem se do toho zapojil a po Vánocích byl hotový první díl. Nebýt Vojenského historického ústavu Praha, nemohl by tento projekt vůbec existovat.

Jen pro představu – kolik lidí na tomto DVD pracuje?

Když vezmu můj nejbližší štáb, tak je to devět lidí. Mám štěstí, že jsem našel kameramana Jiřího Studničku. Nedělá jen kameru, ale spolupracuje na celkovém obrazovém vyznění. Společnými silami jsme vytvořili mapy, které jsou udělané v trojrozměrném prostoru. První díl je celý v jemných barvách a je vystaven tradičním způsobem, druhý díl je super barevný a je tam posun i v technologiích. Používáme 3D simulace vzdušných soubojů a naplň hrané dotáčky. Třetí díl se zase posune dál a bude se blížit barevnému pojetí záznamu jako takového. Čtvrtý díl bude moderní, soudobý. Pátý díl je trochu komplikovaný. Rozhodl jsem se, že pátého dílu se vzdám. Chci, aby se to dělalo na Slovensku. Vybíráme dokonce slovenského režiséra. Já budu dělat jen dohled, aby vše zapadalo do celého cyklu.

Na discích bývají většinou také zajímavé bonusy. Na co se můžeme těšit u nedávno pokřtěného prvního dílu?

Pro film jsme zkonstruovali spoustu letadel a všechny jsme je nepoužili. Jedna

část bonusů jsou tedy sekvence, kdy se vám ukáže letadlo ze všech stran (ve 3D modelech). Druhá část je pro fajnšmekry. Máme tam sérii fotografií z Vojenského historického archivu Praha. Některé jsou dost známé, ale pak jsou tam i obrázky, které nikdo nikdy neviděl.

První díl je určen laické nebo i odborné veřejnosti?

To je věc, na kterou jsem nejvíce pyšný. Snažil jsem se to vystavit tak, aby laik dostal velkou informační hodnotu a dokázal si představit, jak to bylo. Pro pokročilé znalce je tam spousta záběrů, fotek, údajů a výpovědí, které ho mohou posunout ještě o kousek dál. Specialisty to neurazí. Máme až nečekaně kladné ohlasy od našich největších kapacit. Pro ty tam dáváme věci do souvislostí, které nejsou úplně běžně uváděny, ale všechny máme ověřeny. Ať je to žena v domácnosti, či specialista na letadla, všichni říkají, že takovýhle dokument tady ještě nebyl.

Co vás při práci na tomto ojedinělém dokumentu šokovalo?

Mám velkou radost z toho, že se nám podařilo spojit i s Národním technickým muzeem, které na konci osmdesátých let pojalo zajímavý nápad natočit výpovědi lidí, kteří tu dobu zažili. Máme tam například rozhovor s jedním z konstruktérů našeho prvního letadla. Osobní zážitek je nenahraditelný. Odhalil jsem úplnou plejádu osobností a osudů. Jsem velmi rád, že jsem měl možnost tyto lidi vytáhnout ze zapomnění a znovu oprášit jejich příběhy.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

JAKUB TABERY

Narodil se 6. 9. 1974 ve Vimperku. Pracoval jako režisér a dramaturg v České televizi. Byl zaměstnán ve zpravodajství, ale také v oddělení propagace. Na kontě má image spot pro společnost Člověk v tísni. Mnoho let se věnuje profesionálně fotografii. Čtyři roky strávil na rodičovské dovolené. Poté se vrátil k televizní tvorbě s cyklem *Na cestě*. DVD *Historie československého letectví* původně režíroval Tibor Podhorec – autor valné většiny dokumentů na téma letadla. Uprostřed příprav ale nečekaně zemřel. Proto byl společností MIDO osloven Jakub Tabery. Je ženatý s Ditou Fuchsovou a má dva kluky Daníka a Jana Jakuba.



Objektiv



Senátní podvýbor pro dopravu v IATCC Praha. Pod vedením senátora a předsedy Dozorčí rady ŘLP ČR, s. p., Jiřího Nedomy (ODS) se dne 24. 4. 2009 uskutečnilo jednání senátního podvýboru Parlamentu ČR pro dopravu. Kromě senátorů se jednání účastnili i odborníci z ministerstev dopravy a financí. Na programu byly informace o provozních výsledcích podniku a projektech IATCC a FAB CE. Senátoři dále projednali také poslední vývoj v rámci procesu privatizace ČSA, a. s., a Letiště Praha, a. s.

rkl, foto: mis



Tak takhle se 17. dubna 2009 rozsvítilo **ruzyňské letiště na 3D simulátoru TWR v Mnichově** asi už naposled. Tento den byl ukončen pokračovací výcvik nových adeptů na funkci řídicích letového provozu v Praze, který na simulátoru FMG (Flughafen München GmbH) pod vedením instruktorů SPLS Praha probíhal již od poloviny března. Všechny pět našich žáků si tady postupně prakticky vyzkoušelo postupy při řízení letištního provozu na jednotlivé dráhy, včetně nácviku řešení některých nouzových situací. V Mnichově jsme mimo kvalitních podmínek pro vlastní výcvik našli i celkově velmi dobré zázemí pro naši výcvikovou činnost a ochotný personál FMG.

Naše pozornost se teď již zaměřuje na náš vlastní TWR simulátor, jehož instalace v prostorách bývalého letištního objektu ŘLP již probíhá (viz článek na vedlejší straně) a k zahájení provozního využití by mělo dojít v průběhu druhého pololetí 2009. Technologie 3D simulátoru je z hlediska požadavků na kvalitu personálu TWR stejně nezbytná, jako je nutný radarový simulátor pro výcvik personálu APP a ACC.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

2. OPEN SKY Jeneč

Po úspěchu loňské akce „Open Sky Jeneč“ připravuje kancelář GŘ na **pátek 19. června 2009** druhý ročník tohoto letního společenského setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. I když bude letošní setkání koncipováno skromněji, můžete se těšit na dobré jídlo a příjemnou zábavu. Stejně jako loni si budete moci nechat zahrát svůj oblíbený hit z let 60tých až 90tých, ve večerních hodinách pak vystoupí skupina Bubny Praha s repertoárem od U2, Deep Purple, Kabát atd. Celý pátek 19. 6. 2009 bude současně probíhat i podnikový tenisový turnaj ve čtyřhře „IATCC Cup 2009“. Jména dvojic je již nyní možné zasílat vedoucímu turnaje ing. Petru Knoblochovi (knobloch@ans.cz). Pozvánky a časový program celé akce obdržíte na začátku června.

KGŘ



Vzácná příležitost se naskytla nejen milovníkům vojenské historie. Na vlastní oči bylo možné spatřit „krasavce“, kteří se zúčastnili bojů ve 2. světové válce. Několik bojových letadel, z nichž největší pozornost budil bombardér B-17, přilétlo do Česka, kde se v Milovicích na Nymbursku zúčastní natáčení filmu Red Tails (Rudé ohony).

Fotografie vznikla 24. dubna 2009 v 17.45 nad Plzní, kde se právě v tu dobu konala slavnostní vzpomínková akce k bombardování 25. dubna v roce 1945. Shodou okolností právě při přeletu zněla česká hymna, což muselo být pro přítomné veterány velice dojemné.

Snímek byl pořízen z Cirrusu SR22 D-ECVR z letecké školy v Líních, který B-17 doprovázel od Rozvadova až za Rokycany.

mis, foto: MICHAL KRECHOWSKI, www.czechjetteam.com

Eurest: Novinky ve stravování

Jaro konečně zaklepalo na dveře a všichni věříme, že s ním se dostaví více energie a dostatek dobré nálady. A proto my, stravovací společnost Eurest, která se snaží starat o vaše spokojenost, plná bříška, chceme pro vás připravit několik novinek.

Protože nás čekají krásné slunné dny, chystáme nové složení jídelníčku denní nabídky. Tuto změnu by měli zpozorovat i zákazníci, kteří slouží víkendové směny.

Myslím, že to ocení i ti, kteří mají náročné chuťové buňky a mlsné jazyčky.

Začátkem dubna jsme zkusili jako hlavní jídlo zařadit i odlehčené zeleninové saláty s tuňákem a kuřecím masem. Tato změna byla přivítána a sklídila velký

úspěch. Pro ty, kteří neodolají sladkému pokušení, jsme zařadili šlehačkové a ovocné poháry.

Ale tím vše nekončí. Na bufetu v raních hodinách bychom rádi zařadili odlehčené snídaně, které budou formou samoobslužného výběru. Nechceme myslet jen na ty, kteří dávají přednost uzeninám, řízkům a smaženým vejcem.

Také obědy chceme zpestřit, třeba nabídkou oblíbeného gyrosu nebo čerstvých grilovaných steaků a zeleniny.

Doufám, že novinky, které pro vás chystáme, se nám podaří realizovat a přinesou spokojenost nejen nám, ale hlavně vám, našim zákazníkům.

EDITA KRUPÍČKOVÁ, vedoucí závodu

Rozloučení



V neděli 12. dubna tohoto roku opustil navždy naše řady pan **JIŘÍ LÁNĚ**. Poznali jsme v něm velmi skromného, poctivého a pracovitého člověka. Ve své práci nikdy nezůstal napůl cesty. Byl spolehlivý a vstřícný a vždy připraven ochotně komukoli a kdykoli pomoci. Vážil si poctivých a upřímných lidí, bez falše a bez retuše. Vnímál život kolem sebe každým svým nadechnutím a každým svým smyslem. Obdivoval svět letadel, život zvířat i květy rozkvetlé zahrady a toužil každý tento okamžik zachytit na filmový pás nebo na světle barevné fotografie.

Ve 22 letech se stal pilotem Československých aerolinií, zprvu létal s turbolety L 410 a později na letadlech typu JAK 40, kde se stal inspektorem a také vedoucím letky. Po 21 letech musel toto krásné povolání opustit, neboť jeho srdce zaznamenal první vážný sráž. Nové angažmá poskytuje LŠ ŘLP, kde Jiří Láně předává své pilotní i životní zkušenosti budoucím letovým dispečerům a také budoucím pilotům. Působí zde jako pedagog, ale zejména jako knihovník a dobrý rádce. Pro své životní postoje, velké pracovní nasazení a pro své povahové vlastnosti se stal v leteckém světě známou a užívanou autoritou. V jeho 68 letech se však opět přihlásilo srdce, tolik otevřené a tolik unavené... Opustil nás nesmírně laskavý a otevřený člověk! Nikdy nezapomeneme!

VLADIMÍR SOLDÁN



S **VAŠKEM ŘEHÁČKEM** odešla další významná postava našeho stanoviště APP/TWR v Praze. Větší část jeho profesní kariéry provázely na radaru zejména stopy letadel TU104, IL 18 a IL 14. Patřil vždy k těm nenápadným, ale velmi svědomitým lidem, kteří se vyznačují naprostou precizním výkonem služby. Tak jsme ho znali dřív na APP všichni, které zpráva o jeho smrti hodně zarmoutila.

J. VLASÁK

Změny traťové struktury od 9. 4. 2009

Nad Evropou (a tedy i na českém nebi) dochází k větším či menším změnám traťové struktury a provozních a koordinačních postupů neustále.

Ke dni 9. 4. 2009 vstoupily v českém vzdušném prostoru v platnost změny, které představují svým rozsahem jeden z největších „jednorázových balíků“ provozních změn v historii ACC Praha. Jedná se o významné změny traťové struktury, které si vyžádaly úpravy technických systémů a ovlivnily spolupráci s okolními stanovišti. Zavedení změn bylo podmíněno rozsáhlým zdokonalovacím výcvikem všech řídicích letového provozu na ACC Praha, který se musel zvládnout včetně přípravy od začátku roku 2009 (do té doby bylo nutné provést povinný udržovací výcvik). Souběžně s udržovacím a zdokonalovacím výcvikem navíc dobiehal i pokračovací výcvik žáků. Vše se muselo stihnout k danému termínu, protože jinak by na „Single European Sky“ nastal chaos.

Změny traťové struktury na hranici mezi ČR a Rakouskem

Nynější změny traťové struktury na hranicích s Rakouskem jsou součástí dlouhodobého procesu, který je uváděn v život po etapách. Změny, které vešly v platnost 9. 4. 2009, byly vyvolány požadavkem střediska APP Vídeň směřovat všechny přílety na vídeňské letiště přes bod MIKOV (přibližně v oblasti Mikulova), přes který dosud létaly pouze přílety od severovýchodu. To bylo třeba sladit s optimalizací provozních toků v českém vzdušném prostoru, včetně nových odletových a příletových tratí z a na letiště Praha-Ruzyně. Uvolněný prostor severně dosavadního bodu

ASTUT (± Znojmo) umožnil vytvoření traťové struktury, ve které jsou separovány odlety z Vídně severním směrem od přelétávajících letadel i od příletů na letiště Praha-Ruzyně. Nová trať pro přílety do Prahy je zároveň mezikrokem k novému interface se střediskem APP Praha, které vstoupí v platnost v roce 2010.

K témuž termínu došlo k zásadní reorganizaci některých dočasně rezervovaných prostorů (TRA) určených pro vojenské aktivity, kterým se musela upravená traťová struktura částečně přizpůsobit. Na výsledku jednání s armádou také závisí možnost odletů z Innsbrucku a Salcburku na severovýchod přes naše území.

V dalších navazujících krocích by mělo být dále optimalizované severní rozhraní mezi středisky ACC Praha a UAC Rhein / ACC Mnichov.

Letní konfigurace

Od 9. 4. 2009 se na ACC Praha také snižuje vertikální hranice mezi skupinou sektorů Middle a High z letové hladiny 355 na hladinu 345, což umožní v nadcházející letní sezóně otevírat další samostatný sektor Top ve vrstvě nad FL 375. V letním období tak bude opět využíváno čtyřvrstvé sektorové konfigurace tak, jako tomu bylo i v roce 2008.

Od 9. 4. 2009 je možné rozdělovat sektor WL

Sektor nízký západ (WL) byl největším producentem zpoždění střediska ACC Praha, a proto se hledal způsob, jak tento sektor

v době, kdy to personální obsazení umožní, rozdělit na dva, a zvýšit tak jeho celkovou kapacitu. Možnost dělit sektor nízký západ vertikálně na dva sektory WG a WX byla připravena již v roce 2007, nicméně tato konfigurace se dosud provozně nevyužívala. Až začátkem roku 2009 bylo možné uskutečnit, společně s výcvikem na změny traťové struktury, zdokonalovací výcvik všech řídicích letového provozu formou aktualizovaného elektronického výcviku a provedením simulátorového cvičení. Začátkem roku 2009 proběhla úspěšně provozní zkouška, při které byla ověřena funkčnost technických systémů a spolupráce s okolními stanovišti a od 9. 4. 2009 je již možné nízký západ vertikálně dělit.

Popsané rozsáhlé změny představují pro řídicí letového provozu zvýšenou zátěž, protože provozní konflikty se nyní objevují na jiných místech než dosud a pracovní návyky na novou situaci teprve vzniknou. Také bylo nutné počítat s tím, že ne všichni provozovatelé budou perfektně připraveni a že se mohou objevit nějaké skryté zálužnosti v činnosti technických systémů. Z těchto důvodů byla na dva týdny posílena směna druhým Watch Supervisorem a přechodně sníženy publikované Monitoring values (kapacity) dotčených sektorů.

Závěrem děkujeme všem, kteří se na hladkém zavedení těchto náročných změn podíleli.

**IVAN BENEŠ, vedoucí ACC Praha,
MICHAL DVOŘÁK, SONS**

Inspiromat

„Pokud poplatky zavedeme, třeba to podnikní i některé naše velmi velké zákazníky, aby zhubli.“

Stephen McNamara, tiskový mluvčí Ryanair, téma: aerolinky zvažují příplatek pro obézní pasažéry

„Z průzkumu vychází jako nejžádanější destinace jednoznačně Paříž, poté Španělsko, Itálie a britské ostrovy. Pro nás jsou hodně atraktivní i spoje na východ, do Ruska a Ukrajiny.“

Jiří Filip, předseda představenstva společnosti Letiště Brno

„Letošní a příští rok budou obtížné, se zlepšením počítám až tak v roce 2011.“

Willie Walsh, generální ředitel British Airways

„Ukončení provozu letiště bylo pozvolným procesem souvisejícím s postupným poklesem jeho významu a současně se zahájením výstavby strategické průmyslové zóny Holešov. Veřejné vnitrostátní letiště vzniklo v 50. letech minulého století a provozovali je tehdejší Československé aerolinie.“

Jakub Černoch, výkonný ředitel Industry Servis ZK, a. s., téma: letiště v Holešově definitivně skončilo

„Stávající informace ukazují, že po poklesu v zimní letové sezoně se letecká doprava zotavuje a letní sezona 2009 by mohla být srovnatelná s loňskou.“

Eva Krejčí, tisková mluvčí Letiště Praha

„Jsem velmi rád, že jsem se stal součástí tradiční české firmy, která navíc v posledních letech prošla zajímavými změnami. Zejména se pak těším na spolupráci při budování nového evropského leteckého holdingu, což nám umožní posílit pozici Aera na trhu mezinárodních leteckých kooperací.“

St-John Williamson, viceprezident Aera Vodochody pro rozvoj podnikání a prodej

„Nikdo si nedokáže uvědomit, jak hmotný je vzduch, dokud pod sebou sám nepocítí jeho podpůrnou sílu.“

Otto Lilienthal, průkopník v letectví Příprava: DV

Příspěvky z FKSP

Dne 12. 5. 2009 byl **schválen rozpočet prostředků FKSP** na letošní rok a zároveň byl podepsán dodatek č. 2 k Základům o čerpání prostředků FKSP, který upravuje pravidla pro zpracování faktur ze zahraničí a limity zůstatků na osobních kontech, které lze převést do dalšího roku. Veškeré informace naleznete na podnikovém intranetu. **DPER**

Věžní simulátor 3D místo autoprovozu

V průběhu dubna 2009 proběhla v rekonstruovaných prostorách bývalého autoprovozu na letištním terminálu Jih výstavba věžního 3D simulátoru (3D TWR SIMU). Jednalo se jednak o technologickou zástavbu (počítače, servery, projektory), jednak o výstavbu konstrukce vytvářející hlavní dům s 360stupňovou projekční stěnou. Tuto akci zde v Praze zajišťovali tři zaměstnanci společnosti Adacel, která je dodavatelem celého systému.

Jako první byly na místo dopraveny palety s počítači, monitory, VCS systémem a projektory JVC. Všechny tyto technologické prvky dorazily letecky ze sídla společnosti Adacel v Montrealu, kde byly předtím zapojené, nakonfigurované a v případě monitorů a projektorů také kalibrovány.

Druhou, podstatně větší dodávku představovaly konstrukční prvky určené pro projekční stěnu hlavního domu – toto řešení dodala na základě přesného zadání formou subdodávky společnost Draper. Celá dodávka do Prahy dorazila přímo z Kalifornie, kde Draper sídlí, a skládala se



z deseti beden, z nichž největší (speciální vstupní dveře do vnitřního prostoru simulátoru) měla 400 kg. Jedná se o montovaný systém nosníků, na který jsou připevněny projektory, zrcadla i speciální kompozitová plátina pro zadní projekci.

Spolu se zaměstnanci firmy Adacel se na vykládání, vybalování i stavbě 3D TWR SIMU velkou měrou podílela také řada zaměstnanců ŘLP, kterým bych chtěl tímto velmi poděkovat.

JAN VOTRUBA, foto: OTA VÁCLAVÍK

Co se děje na ruzyňském letišti?

A/H1N1 v Ruzyni nedostal šanci

Svět obchází hrozba nového chřipkového viru. Zatímco světová zdravotnická organizace to bere velmi vážně a vyhlásila již 5. stupeň ze šestibodové pandemické stupnice, obchodníci se dohadují, zda zmutovanou chřipku nazývat prasečí, či mexickou. Proti prvnímu protestují chovatelé prasat a proti druhému zase Mexiko. Zatím se nenaplnily obavy z drtivě smrtícího účinku viru, ale vir se hbitě a úspěšně rozšiřuje po všech světadílech. K 13. květnu to bylo již více než 5000 nakažených po celém světě, nemocné hlásí celkem 32 zemí. Nejvíce USA – 2500, Mexiko – 2026 a Kanada – 284 infikovaných. Potvrzeno je zatím 53 úmrtí prokazatelně způsobených tímto virem, 48 v Mexiku, 3 v USA, 1 v Kanadě a 1 v Kostarice. Na vakcíně se usilovně pracuje, ale bude připravena k aplikaci až do půl roku.

Nutno uznat, že naši zdravotníci se připravili na přilet letadla s turisty z Mexika na ruzyňské letiště tak, jak to ještě letiště nezažilo. Odbavení bylo organizováno na odloučeném stání, aby se cestující nedostali do kontaktu s jinými cestujícími. Stranou na letištní ploše byl zbudován speciální stan s lůžkovou úpravou pro případné infikované. Součástí byla i speciální kontejnerová buňka s oddělenou cirkulací vzduchu. Dveře z plastové folie mají vzduchotěsné zipy. Cestujícím mexického letu byla již na letišti v mexickém Cancúnu změřena teplota, během jedenáctihodinového letu jim stewardi sdělili příznaky chřipky. V Praze jim lékaři v ochranných oděvech znovu změřili tělesnou teplotu, provedli osobní pohovor a dali vyplnit dotazníky o možných zdravotních potížích.



Pro podezřelé z nákazy byla připravena rychlá dezinfekce ve speciální plastové kóji

Podle výsledků byli lidé rozděleni do tří skupin: Ti bez příznaků šli do zelených autobusů a jeli na standardní odbavení, žluté autobusy měly odvézt do domácí karantény ty, u kterých nebyla absolutní jistota, a sanitky by odvezly prokazatelně nemocné na infekční oddělení nemocnice Na Bulovce. Zavazadla všech cestujících byla dezinfikována, u turistů byli jen hygienici, z personálu letiště se k nim přiblížili jen řidiči autobusů. Nakonec Na Bulovku putoval kvůli teplotě nad 38 stupňů jen jeden pasažér a do domácí karantény dalších šest. Dnes už víme, že žádný z nich virus nepřivezl. Ale musím přiznat, že v záplavě denních zpráv, co je u nás všechno špatně, tahle výborně připravená akce zdravotníků příjemně překvapila.

OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: JAN LANGER, www.aktualne.cz



Firma Meditrans provozuje lékařskou ambulanci na letišti Ruzyně i za běžného provozu

Dosloužilo.

Dva největší výrobci letadel – Boeing a Airbus – nedávno vytvořili specializovaná pracoviště, která budou řešit všechny problémy spojené s likvidací vyřazených strojů.

Společnost Airbus poté, co si uvědomila, že první stroje, které opustily její výrobní linky v sedmdesátých letech, se blíží ke konci své životnosti, začala v roce 2006 vyvíjet systém ekologické likvidace letadel. Vznikl tak projekt PAMELA (Process For Advanced Management of End of Life Aircraft), který bude schopen zlikvidovat letadlo jakéhokoli výrobce.

Šéf projektu sdělil, že v situaci, kdy chybí zásady mezinárodní regulace pro likvidaci vyřazených letadel, zůstane po celém světě spousta strojů opuštěná na okrajích letišť nebo někde v poušti. Tam je z nich pak za účelem zisku a ne zrovna ohleduplně vyrabováno vše, co se dá zpeněžit, od měděných drátů až po elektroniku.

Cílem projektu Pamela je rozebrat každé letadlo tak, aby se alespoň 85 procent jeho původní hmotnosti vrátilo zpět do oběhu.

Firma Boeing spustila projekt AFRA (Aircraft Fleet Recycling Association) založený na systému zprostředkovatelů a specialistů na odpad, který zlepšil způsob likvidace vysloužilých letadel.

Projekt AFRA chce dosáhnout ještě lepšího koeficientu využitelnosti, než plánuje Airbus. Jeho cílem je zdokonalit i způsob recyklace materiálů, které už nelze použít. V současné době se dá recyklovat zhruba 70 procent letadla. Projekt AFRA vidí konečnou hranici na úrovni 90 až 95 procent.

Seriál pohled

39

(pokračování z minulého čísla)

Rok 1974 přinesl z pohledu vnitrostátní letecké dopravy v Československu její další omezení

v důsledku ropné krize, především však odhalil některé nedostatky, které bylo třeba bezodkladně a zcela zásadním způsobem řešit. Vzniklá situace vyvolala nutnost nezbytných úprav uspořádání civilní letecké dopravy. Jediný subjekt měl napříště odpovídat za provoz československých civilních dopravních letišť.

Jejich výstavbou a následným vybavením potřebným zařízením měla být pověřena nová organizace. Obdobně za řízení letového provozu měla napříště odpovídat jediná příspěvková organizace.

V prosinci 1974 převzala ČSSDL další nové letadlo určené ke kalibraci pozemních radionavigačních zařízení. Stal se jím letoun československé výroby, L 410A, poznávací značka OK-EKB, výrobní číslo 740309. Po vybavení příslušnou aparaturou, obdobnou jako v případě již vzpomenutého stroje Jak-40, byl uveden do rutinního provozu počátkem roku 1975.

Ve srovnání se současností lze z hlediska letového provozu hodnotit tehdejší stav jako idylický. Tak například v roce 1976 na letišti v Praze-Ruzyni zaznamenali celkem 60 423 pohybů letadel, z toho 46 363 dopravních a 14 060 menších letadel. V celé pražské řízené oblasti (ACC Praha) se ve stejném období uskutečnilo celkem 104 073 letů, přičemž 10 463 pohybů vykonaly letouny s pístovými motory, 25 755 turbomotorové a 66 701 stroje s proudovými pohonnými jednotkami. Zbývajících 1154 letů připadlo na vrtulníky. I když jsou v současnosti tyto údaje nesrovnatelně vyšší, nikterak to nesnižuje odpovědnost a vysokou

Kam s ním?

V nejbližších letech budou vyřazována letadla, která mají trupy z hliníku, na jehož recyklování přetavením se spotřebuje méně energie než při výrobě nového. Problém ovšem může nastat v následujících letech s kompozitními materiály.

Například trup Boeingu 787 Dreamliner je vyroben z karbonového vlákna. Doposud se při recyklaci tohoto materiálu podařilo dosáhnout necelých 90 procent jeho původní kvality. Pro opětovné použití v leteckém průmyslu to nebude stačit, ale uplatnění může takový materiál najít při výrobě počítačů, mobilních telefonů, automobilů apod.

Odhaduje se, že v následujících dvaceti letech dosáhne konce své životnosti zhruba 6400 až 8500 letadel. Toto číslo může být ovšem nakonec mnohem vyšší. Pokud bude například stoupat cena pohonných hmot, letadla používající kerosin mohou být z provozu vyřazena dřív, než se původně zamýšlelo.

Společnost United Airlines původně plánovala, že vyřadí z provozu pouze třicet strojů s nejvyšší spotřebou paliva. Nedávno však oznámila, že se patrně bude jednat o celou stovku starších letadel.

A jak u nás?

Zavzpomínám opět na léta kolem roků 1986–87. Rád jsem navštěvoval vrakoviště letadel ČSA, které bylo na starém ruzyňském letišti. Byly tam pravé poklady. Rozřezaná křídla s nádhernými nosníky z frézovaného duralu, nerezové trubičky, lanka, kladky, duralové plechy všech velikostí a tloušťek, části motorů s krásnými lopatkami z nerezové ocele, no prostě ráj pro kutily. Nejkrásnější byly ohromné



Air Force One J. F. Kennedyho našel své místo v Pima Air & Space Museu v Arizoně, ale co s ostatními vyřazenými letadly?

čtyřlísté vrtule z IL 18. Kdepak jim je konec. Přitom taková vyleštěná vrtule by se krásně vyjímala v atriu v Jenči. Tenkrát vyřazená letadla rozřezávali letištní hasiči rozbrušovacími pilami na díly. Brali to jako součást výcviku násilného proniknutí do trupu. Byla to práce zdlouhavá a nebezpečná. Některé nosníky po přerýznutí nepěkně odpružily. Pár letadel se odprodalo v celku jako stylové restaurace, jeden IL 18 dosud stojí u silnice na Turnov. Řešilo se, jak urychlit zdlouhavou demontáž trupů, a řešení se našlo. Najatý stělmistr s partou pomocníků dostal za úkol řízeně rozporcovat vyřazené IL 62. Letadlo bylo odtaženo na pojezdovou FF a stělmistr se pustil do práce. Pouze omotal letadlo na určených místech bleskovcovou šňůrou. A pak to začalo. Pod příď letadla nacouval valník, zazněla siréna, bum, kolem trupu zableskly dva závitové bleskovice a příď odpadla na valník jako odkrojená. Tak se pokračovalo segment za segmentem a letadlo se porcovalo jak dobře upečené kuře. Bum, bum, odpadla křídla

a zhruba za 2 hodiny tam stál už jen centroplán na hlavních podvozkových nohách. Ty se ukrojily naposled. Bylo k nevíře, jakou energii dokáže uvolnit pouhá bleskovice. Byl to nevšední postup, ale nesmírně efektivní. Letiště se ani neuzavřelo, pouze se vydal Notam o odstředěch v prostoru letiště a TWR koordinovala pohyby letadel tak, aby je exploze nemohla ohrozit.

Tato metoda se ukázala být nejlepší ze všech, ale už se vícekrát nepoužila, protože nebyly další trupy k likvidaci.

Kolem roku 1990 jsem s velkým překvapením našel v novinách fotografii z této akce, IL 62 s věncem plamenů exploze kolen trupu. Ale popisek říkal, že záběr je důkazem, že socialistický režim cvičil teroristy ve vyhazování letadel do vzduchu. Tenkrát mě to dost rozčílilo, protože jsem myslel, že se lhálo jen v komunistickém tisku. Ale to už je dávno a dnes je v tisku jistě všechno jen pravda.

mis, zavzpomínal **O. STANĚK AI**, foto: archiv

Ú do historie řízení letového provozu



Řídicí odbavovací plochy asistoval při každém zajištění letadla na určené stání

profesionalitu všech složek zodpovídajících za zabezpečení letového provozu v polovině sedmdesátých let.

1977–1980

Jak jsme se zmínili již v předchozí části seriálu, v systému československé civilní letecké dopravy se v první polovině sedmdesátých let začaly projevovat vážné závady a nedostatky. Do činnosti tehdejších podniků ČSSDL Praha, respektive Bratislava, se zákonitě promítaly i celostátní ekonomické problémy; neblahý vliv měla rovněž ropná krize, která si vynutila rušení řady vnitrostátních linek. Závažné problémy se vyskytovaly nejen v ekonomické či řídicí sféře civilního letectví, ale, což bylo horší, též přímo v samotném provozu, v poklesu jeho bezpečnosti. Vyvrhlením panujícího neutěšeného stavu se stal rok 1977, v němž došlo k několika haváriím civilních dopravních letadel s tragickými následky.

Není divu, že na danou situaci oprávněně poukazovalo hned několik subjektů, a to jak resortní kontrola či tehdejší Výbor lidové kontroly, tak především samotná cestující veřejnost. Zásadní změna systému, tedy nezbytnost provést takové organizační úpravy, kterými se podaří dosáhnout zejména obnovení dřívější úrovně provozní bezpečnosti, byla nevyhnutelná. Na základě předložených zpráv a rozborů bylo mimo jiné rozhodnuto, aby řízení a zabezpečování letového provozu zajišťovala samostatná příspěvková organizace.

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

ATC Ice Hockey Tournament 2009



Hokejisté ŘLP ČR, s. p., se již tradičně v závěru sezóny zúčastnili letos již jedenáctého ročníku turnaje řídících letového provozu, který se konal od 17. do 19. dubna u Bledského jezera ve Slovinsku. Kromě našeho týmu, který na turnaji startoval pod názvem „Prague Monkeys“ a v nových dresech, se turnaje účastnilo dalších osm týmů z šesti zemí. V základní části turnaje byli účastníci rozděleni do tří skupin a reprezentanti ŘLP ČR, s. p., narazili ve skupině A na hokejisty z Helsinek a Vídně. V zahajovacím utkání turnaje se náš tým střetl s tradičně nepřijemným soupeřem ze severu Evropy. Hokejisté ŘLP ČR, s. p., bohužel nezvládli vstup do utkání a i přes zlepšený výkon po zbytek zápasu podlehlí nakonec Finům 3:9. Po úvodní prohře s týmem z Helsinek šli naši reprezentanti do dalšího zápasu

proti Vídni s tím, že musí odčinit výpadek z předchozího utkání. Tento zážitek se podařilo naplnit a po excelentním výkonu celého mužstva se konečné skóre zápasu zastavilo na 21:0 ve prospěch našich hokejistů, což se nakonec ukázalo jako nejlepší výsledek celého turnaje (viz foto).

Po odehrání základních skupin byly týmy následně podle umístění rozděleny do dvou skupin. Hokejisté ŘLP ČR, s. p., kteří měli na kontě jednu prohru a jednu výhru se umístili na druhém místě ve skupině, což vzhledem k podivnému systému letošního turnaje znamenalo, že náš tým byl zařazen do skupiny o páté až deváté místo. V této skupině se střetli reprezentanti ŘLP ČR, s. p., postupně s týmy „International Prague & Geneva“ a „Sky Europe“. Průběh utkání mezi hokejisty

ŘLP ČR, s. p., a týmem složeným z hráčů z Prahy a Ženevy byl vyrovnaný a v normální hrací době skončil nerozhodně 3:3. Podle pravidel turnaje následovala trestná střelení, při nichž se štěstí přiklonilo na stranu našich hráčů, kteří tak vyhráli celý zápas v poměru 4:3. V posledním vystoupení na turnaji si následně hokejisté ŘLP ČR, s. p., hladce poradili s týmem „Sky Europe“ a zaslouženě zvítězili 10:1. S jednou prohrou a třemi výhrami tak skončili reprezentanti našeho podniku celkově na pátém místě.

V zápase o celkové prvenství v turnaji se utkaly týmy z Helsinek a Bratislavy. Slovinci v zápase potvrdili dobrou formu z předchozích zápasů a finále zaslouženě dovedli do vítězného konce, když porazili Finy 4:0. Třetí příčku obsadili hráči z pořadatelské země „HK Žolne“.

TOMÁŠ HORÁK, KGR, foto: archiv

English Corner

Joke / Pit Bull

A woman was leaving a 7-11 with her morning coffee when she noticed a most unusual funeral procession approaching the nearby cemetery. A long black hearse was followed by a second long black hearse about 50 feet behind. Behind the second hearse was a solitary woman walking a pit bull on a leash. Behind her were 200 women walking single file. The woman couldn't stand the curiosity. She respectfully approached the woman walking the dog and said, "I am so sorry for your loss, and I know now is a bad time to disturb you, but I've never seen a funeral like this. Whose funeral is it?"

The woman replied, "Well, that first hearse is for my husband."

"What happened to him?"

The woman replied, "My dog attacked and killed him."

She inquired further, "Well, who is in the second hearse?"

The woman answered, "My mother-in-law. She was trying to help my husband when the dog turned on her."

A poignant and thoughtful moment of silence passed between the two women. "Can I borrow the dog?" "Get in line!"

Tongue Twister

How many sheets could a sheet slitter slit if a sheet slitter could slit sheets?

!

A Tudor who tooted the flute tried to tutor two tooters to toot. Said the two to the tutor, "Is it harder to toot or to tutor two tooters to toot?"

Připravila: NWT

Fotorébus Stripu



Řešení z dubnového čísla: Předávání ocenění při slavnostním setkání zaměstnanců na Žofíně v prosinci 2008 (titulní strana Stripu z ledna 2009). Správný postřeh, mimo jiných, měla a dárek dostane **Jitka Ungerová, ÚCL.** **red**

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

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

SUDOKU: Pro toto číslo Stripu jsme opět připravili dvě úlohy přátelům číselné křížovky. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Správné řešení – všechna správně vepsaná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat do 29. května 2009 na adresu strip@ans.cz. Vyrolovaný úspěšný řešitel dostane od redakce malý dárek.

red