Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p. ◻ ROČNÍK X – ČÍSLO 98 ◻ září

STRIP 2009

Rozhovor
s ministrem dopravy ČR
Gustávem Slamečkou

Zahájení nového
školního roku
na Letecké škole

WMC 2009 – zlato pro ČR

Letní dětský tábor
v Ledči nad Sázavou

Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Tisková zpráva

Projekt TB2007 je v pořádku. Ministerstvo dopravy ukončilo audit v ŘLP ČR, s. p. Audit byl na konci července zahájen na základě rozhodnutí ministra Gustáva Slamečky poté, co byly v médiích zveřejněny pochybnosti týkající se veřejné zakázky „Projekt TB2007 – Rekonstrukce Technického bloku“ a role společnosti Executive Project Group, a. s. Odbor auditu, kontroly a dozoru MDČR prověřoval soubor několika souvisejících veřejných zakázek, žádné relevantní závady však nezjistil.

Údajné majetkové propojení společnosti Executive Project Group, a. s., která je vítězným zhotovitelem na administraci veřejné zakázky, a společnosti Stavby, a. s., která je členem sdružení vítězného zhotovitele samotné rekonstrukce, nebylo možné posoudit, protože obě společnosti mají akcie na majitele. Kontrola se proto zaměřila na prověření zákonnosti a efektivity vynaložení veřejných prostředků.

Kontrolní tým zjistil, že vítězný zhotovitel rekonstrukce, „Sdružení TB2007“ (společnosti Hochtief CZ, a. s., a Stavby, a. s., se shodným podílem účasti na sdružení) prokázal v otevřeném výběrovém řízení nejlepší parametry podle stanovených hodnotících kritérií (cena za dílo 75%, doba zhotovení 15 %, záruka za jakost díla 10%).

Cena za realizaci díla činí podle smlouvy 283 464 938,– Kč bez DPH. Nadstandardním kontrolním opatřením bylo sestavení srovnávacích rozpočtů nezávislými autorizovanými odborníky, kterými bylo ověřeno, že není důvod k pochybnostem o výši ceny ve vítězné nabídce.

Kontrola dále shledala, že žádná z předložených smluv nevykazovala žádné formální, ani věcné nedostatky. Záruční doba za kvalitu díla je standardní. Také v oblasti samotné dosavadní realizace stavby nebyly zjištěny nedostatky. Rozsah případných víceprací nebylo možno vzhledem k začátku rekonstrukce prověřit.

Přestože nebylo ověřeno majetkové propojení výše uvedených firem, vnímá MDČR už jen vznik takového podezření jako motiv pro nalezení způsobů, jak se propříště neprůhlednosti vlastnické struktury uchazečů o veřejné zakázky v resortu dopravy vyhnout.

Tisková zpráva **MDČR, 4. 9. 2009**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Jména zaměstnanců, kteří dosáhnou kulatého výročí nepřerušeného pracovního poměru u ŘLP v září 2009:

Vladimír Boháč, ing., vedoucí SPLS Praha **15 let**

Zbyněk Lomička, ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**

Hana Vaňousová, kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO Praha **15 let**

Ivo Lengál, ing., vedoucí oddělení projektového managementu **20 let**

Jaroslava Veselská, skladník, oddělení materiálně technického zásobování **20 let**

Lucie Vondrová, ing., operátor příjmu dat, oddělení letových dat **20 let**

Alexandr Duda, ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **25 let**

Marta Ljacká, vedoucí pedagogický pracovník, oddělení jazykového vzdělávání **30 let**

Jitka Svobodová, operátor příjmu dat, oddělení letových dat **30 let**

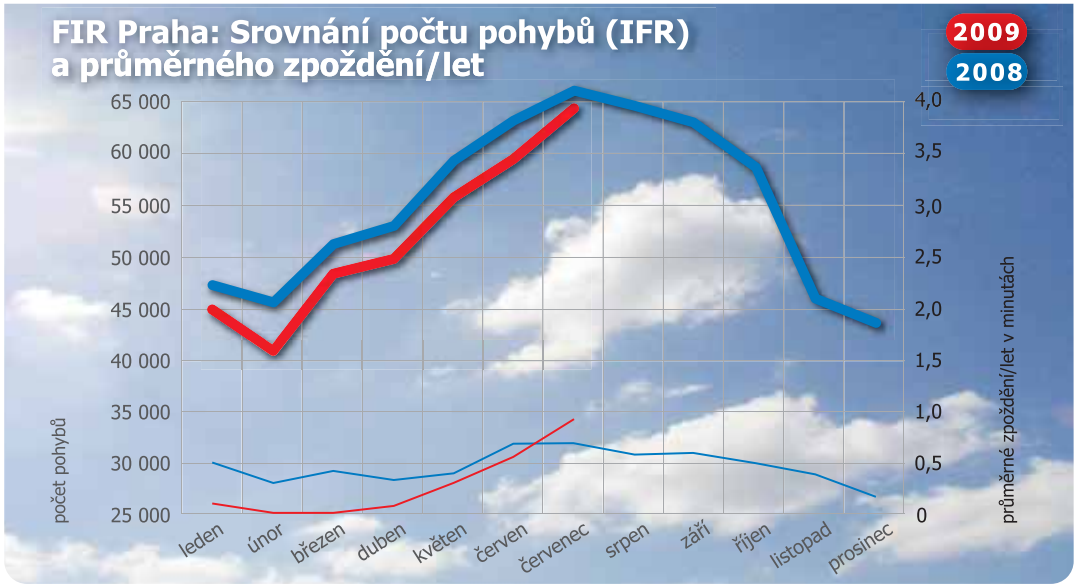
Miroslav Žáček, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **30 let**

Zdeněk Joudal, vřlp II – SC, oddělení ASM/FIC **40 let**

Vladimír Russ, vřlp II – SC, oddělení APP/TWR Praha **40 let**

Všem jubilantům blahopřejeme!

REDAKCE



Zdroj: AI, STATFOR

Statistiky provozu

červen, červenec 2008/2009

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2008	2009	08/09	2008	2009
červen	62 637	59 045	– 5,7	0,70	0,55
červenec	65 803	64 251	– 2,2	0,68	0,86

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %
červen	16 435	14 893	– 9,4	3 838	3 283	– 14,5	1 962	1 621	– 17,4	730	766	+ 4,9
červenec	16 592	15 598	– 6,0	3 863	4 060	+ 5,1	1 695	2 161	+ 27,5	729	805	+ 10,4

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ČERVEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
16 435	14 893
nejvyšší počet/den	
(26. 6.)	(25. 6.)
637	583
nejvyšší počet/hod.	
(20. 6.)	(25. 6.)
48	51

ČERVENEC 2008/2009 (IFR)

2008	2009
celkový počet	
16 592	15 598
nejvyšší počet/den	
(10. 7.)	(16. 7.)
603	566
nejvyšší počet/hod.	
(16. 7.)	(9. 7.)
49	48

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
62 637	59 045
nejvyšší počet/den	
(26. 6.)	(25. 6.)
2 234	2 164
nejvyšší počet/hod.	
(25. 6.)	(26. 6.)
163	155

ČERVENEC 2008/2009 (IFR)

2008	2009
celkový počet	
65 803	64 251
nejvyšší počet/den	
(10. 7.)	(16. 7.)
2 258	2 247
nejvyšší počet/hod.	
(12. 7.)	(16. 7.)
168	158

Fascinuje mě spolehlivost letecké dopravy

V únoru letošního roku se ing. Gustáv Slamečka, MBA, stal nejprve náměstkem ministra a od května pak ministrem dopravy České republiky v přechodné vládě Jana Fischera. Našemu časopisu poskytl rozhovor.

K jakému dopravnímu odvětví máte nejblíže a proč?

Asi byste chtěli slyšet, že k letectví, ale kdybych to – vám pro radost – řekl, nebyla by to úplně pravda. Nemohu říci, že by mi některé z odvětví, o která se na ministerstvu staráme, přirostlo k srdci víc než ta ostatní. Z časového hlediska se samozřejmě nejvíce věnuji dopravě železniční a silniční, ale ani to není znamení mé náklonnosti k pozemní dopravě, spíš projev toho, že tady máme nejvíce starostí a že tato odvětví zajišťují největší podíl přeprav a vyžadují mnoho investic do dokončení páteřní dopravní infrastruktury. Kdybych to ovšem vzal velmi zeširoka, musel bych přiznat, že nejraději mám dopravu cyklistickou. Vím, že to vlastně není doprava, spíš sport či rekreační aktivita, ale koneckonců i do cyklostezek se u nás investuje především prostřednictvím resortu dopravy, tak mi to snad dopravní odborníci prominou.

Tak z jiné strany – bojíte se létat nebo patříte mezi fanoušky letectví?

Vzato z této strany jsem rozhodně fanouškem. Jet někam autem, autobusem nebo vlakem je úplně normální. Ale letět někam, to je pro mě jako pro naprostou většinu lidí něco spíše svátečního. Díky té v jiných přepravách nezvyklé proceduře, kterou před nástupem na palubu letadla musí člověk podstoupit, ale také díky úžasným pohledům, které je možné při hezkém počasí z letadla spatřit. Třeba takové doverské útesy jsou z letadla cestou do Anglie nádherné. A ještě jedna věc mě na letecké dopravě nepřestává fascinovat – její spolehlivost. Je nezbytná, protože když v letectví něco selže, následky bývají fatální. Bohužel se to tu a tam stává, ale přesto je spolehlivost letecké techniky téměř dokonalá a v jiných oborech nedostižná.

Jak vnímáte vy osobně současnou leteckou dopravu?

Jako obor, který nyní silně trpí dopady světové hospodářské krize a usilovně vyhlíží její konec. Na druhou stranu je zřejmé, že celé odvětví bojuje tak trochu samo se sebou. Všeobecný tlak na růst všeho přinesl potřebu či zájem dopravovat větší a větší počty osob a nabídnout možnost cestování stále širším skupinám lidí. Letectví tak vědomě trochu ustoupilo ze své někdejší exkluzivity a například na dovolenou dnes létají i lidé, kteří by si to před lety, kdy byly letenky vůči příjmům podstatně dražší, nemohli dovolit. To silně konkurenční prostředí dopravcům nedalo mnoho možností, jak se odlišovat produktem, protože koneckonců tou klíčovou službou není nic jiného než někoho někam odvézt, a tak se odlišovali cenami. Jaké dopady na jejich finanční stav to mělo, je zřejmé – pokud člověk čte, že jedna z největších světových leteckých společností nebude z finančních důvodů poskytovat jídlo při kratších letech, je to, řekl bych, skoro až smutné čtení.

Ministrem dopravy jste již skoro 4 měsíce. Z jakého projektu, na kterém jste pracoval, máte zatím největší radost?

Že se mi podařilo dojít s ministrem financí ke shodě o tom, jak se budou v příštích letech – pro stát s jasným výhledem – vyvíjet výdaje na regionální železniční dopravu. To je nesmírně důležité, aby mohla nákupem nových vozů pokračovat restrukturalizace Českých drah a aby aspoň v části krajů mohli regionální dopravu převzít jejich soukromí konkurenti. Donedávna byla železniční doprava černou dírou, do které se lily peníze, aniž by v podstatě bylo možné zjistit, jak jsou přesně použity a kolik by se jich dalo ušetřit. To se celou řadou kroků v předchozích letech, až na pár věcí, podařilo napravit a dojednání desetiletého výhledu plateb do regionální přepravy je jedním z posledních důležitých kroků. Teď už bude na dopravcích, jak se jim v nastavených podmínkách bude dařit.

V dubnu jste přislíbil, že pokud někomu bude vadit vaše slovenština, naučíte se hovořit česky. Našli se nějací kritici?

Snad ani ne. Faktem je, že Češi na Slovensku jsou v tomto ohledu trochu ve výhodě, protože tam běžně v televizi běží filmy v češtině. Tady v Česku je to s přístupem k „slovenčině“ složitější, a tak se lidé trochu ztrácejí, nejsou zvyklí slovenštinu poslouchat, zapomínají některá odlišná slova.

Jaké jsou vaše plány v blízké budoucnosti?

Co nejefektivněji předat funkci svému nástupci, členovi vlády, která vznikne po předčasných volbách, a vrátit se do čela Státního fondu dopravní infrastruktury, odkud jsem do náměstkovského a později i ministerského křesla přišel. I když vy od letectví máte – obrazně a v žertu řečeno – hlavy v oblacích, jistě vás neminuly informace o tom, že zdroje na výstavbu dopravní infrastruktury pro příští roky jsou velmi napjaté, a tak bude velké dobrodružství tím krizovým a pokrizovým obdobím projít a co nejvíce z potřebných komunikací dostavět.

Děkujeme za rozhovor.

REDAKCE STRIPU

Foto: MDČR

curriculum vitae

Ing. GUSTÁV SLAMEČKA, MBA
Narozen: *5. června 1959*
Rodina: *svobodný, bezdětný*
Vzdělání: *1978–1982 Fakulta ekonomiky služeb a cestovního ruchu Vysoké školy ekonomické, Banská Bystrica, Slovensko*
1996 Czech Management Center Čelákovice, Master of Business Administration
1997 University of Pittsburgh, USA, Master of Business Administration, zaměření na finanční management a účetnictví

Objektiv

Technický blok **již bez požárního schodiště.** Rekonstrukce objektu začala.
Foto: **Jiří Houra, ml.**

Fotografie (nejen) z dovolené

Racionální děj, nebo UFO? *„Dne 30. června 2009 jsem si krátce po 22. hodině všiml na obloze nejprve jednoho a následně i druhého pohybujícího se světle oranžového světla,“* píše **ing. JIŘÍ ČAPEK,** bydlící na Praze 5. *„Následně jsem si uvědomil, že předměty letí naprosto bezhlučně. Podle mého názoru byly těsně pod úrovní vysoké oblačnosti, po skončené bouři. Sledoval jsem jejich pohyb. Předměty se směrem ke Strahovu nejprve zcela zastavily, ale pak začaly přilétat další a ty první začaly postupně stoupat a vzdalovat se východním směrem. Předmětů bylo celkem deset. Zhruba do deseti minut všechny plynule zmizely v dálce, aniž zhasly.“*

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu. **mis**

Začátek školního roku

Skoro by se pod takovým titulkem – Začátek školního roku – slušelo postesknout si na rychlý konec léta a loudavě ustupující krizi, jenže v rádiu zrovna začali hrát hymnu optimismu. Ta ale mimochodem optimisticky také nezačíná. Tak už to prostě chodí. Nejúspěšnější cesta nebývá cestou nejmenšího odporu. Očekávání se neplní sama od sebe; obvykle je nutné pro ně něco udělat. Například netrvat na tom, že to, co odděluje konec a začátek školního roku, musí být nutně prázdniny. Kde jinde než v letectví bychom měli mít na mysli, že pokud se zastavíme ve fázi rozletu, bude následovat nepříjemný pád.

Tušíte správně. **Letecká škola** ani během léta nezahálela a výsledkem jsou dva ukončené výcviky pro polské řízení letového provozu, provedené na novém německém výcvikovém zařízení Rose. Němečtí klienti si naopak již koncem září budou moci dopřát výcvik na našem zbrusu novém kanadském 3D TWR simulátoru, na němž právě probíhají intenzivní dokončovací práce. Další německou skupinu čeká ještě před koncem roku kompletní základní výcvik. Vítanou stálicí jsou kurzy neobvyklých a nouzových situací pro klienty z rozsáhlého prostoru na východ od hra-

nic EU. Počátkem roku 2010 bychom na TWR simulátoru rádi přivítali budoucí naděje rumunského řízení letového provozu. Ještě předtím se však Letecká škola představí pod svojí zahraniční identitou CANI (Czech Air Navigation Institute) v roli sponzora a vystavovatele na ATC Optimization Summitu v Dubaji. Záměrem je oslovit zcela novou skupinu potenciálních zákazníků nejen v oblasti výcviku personálu, ale i konzultačních aktivit. Propagovat značku CANI ovšem mají i připravované webové stránky v anglickém a ruském jazyce. Skutečně originální rozměr letos dostane i invaze našich služeb na německá regionální letiště, doposud omezená jen na poskytování výcviku.

„I guess I am learning,“ svěřuje se hlas z éteru. To je vždycky dobrá zpráva. Už jste si, mimochodem, zjistili, kdy vám v tomto školním roce začíná výuka angličtiny? Nejenom tou je ale živo oddělení jazykové výuky. Plánovaná zkouška PELA pro žáky Základního výcviku ATC, 5 týdenních ELPAC kurzů, dále 5 týdenních udržovacích kurzů pro řídící letového provozu, třítýdenní kurz pro zaměstnance a v neposlední řadě letecká angličtina pro řídící letového provozu AČR, ale i Kazachstánu a Kyrgyzstánu znamená poměrně rušný zbytek letošního roku, takže si jistě přijde na své i čerstvě dokončená multimediální jazyková učebna. Ve spolupráci s agenturou EUROCONTROL navíc připravujeme test „ELPAC Student“, který má sloužit k prokázání požadované úrovně anglického jazyka absolventů Základního výcviku (ICAO Level 4). Rovněž se podařilo získat velmi kvalitní software pro leteckou angličtinu „Climb L 4“. Tento program bude nám všem v ŘLP zpřístupněn pro samostudium v průběhu září. Do lavic naopak touto dobou usednou zájemci o kurz pro soukromé piloty letounů a letecké angličtiny.

„My make-up may be flaking, but my smile, still, stays on!“ přichází z rádia heslo jako stvořené pro žáky Základního výcviku ATC. Od února, kdy výcvik odstartoval v počtu 23 adeptů, jich sice ubylo, konkrétně 3 žáci pro ACC, ale zbylá parta odhodlaně směřuje k závěrečným zkouškám Základního výcviku (říjen 2009).

„I´m never giving in!“ – tak to je alfa i omega nejen této skladby, ale i dalších nastartovaných projektů Letecké školy, pro které jednoznačně platí, že jakkoliv velkolepá myšlenka je úplně k ničemu, pokud se nenajde síla ji uskutečnit. Slovy pana Mercuryho: *„I will have to find the will to carry on“*... ale o tom zase třeba někdy příště. A vůbec, znáte výraz oslí můstek? Můj někdejší šéf, frontman známé rockové skupiny, je doslova nesnášel. Ale když se teď dívám zpětně po řádcích svého doposud největšího oslího mostu, říkám si, že někdy ten účel přece jen světí prostředky ☺.

Co k tomu dodat, snad jen na závěr otočit volume doprava a nechat do začátku školního roku vyznít naplno ono nezbytné, závěrečné: *„The show must go on!“*

MARIE BORTLÍKOVÁ, *SLŠ*
Foto: **OTA VÁCLAVÍK**

WMC 2009 – zlato pro Českou republiku

Letošní, v pořadí 12. mistrovství světa v ultralehkém létání (World Microlight Championship) proběhlo třetí týden v srpnu na letišti Aeroklubu Jihlava. Pořadatelství bylo letos svěřeno České republice, resp. Letecké amatérské asociaci. Soutěže se zúčastnilo 58 posádek z 12 zemí v celkem 4 kategoriích: RAL1, RAL2 (aerodynamicky řízené letouny jednomístné a dvoumístné) a RWL1, RWL2 (motorová rogala jednomístná a dvoumístná).

Autor textu soutěžil v kategorii RAL2

Měl jsem příležitost na šampionátu létat v posádce s navigátorem Ladislavem Teplým. Rád bych na tomto místě jménem celé české reprezentace poděkoval ŘLP ČR, s. p., za podporu.

V soutěžích UL letadel jsou tři skupiny úloh. První, hlavní skupinu úloh tvoří navigační lety, při kterých se kromě dodržování tratě a deklarované rychlosti, resp. času na známých nebo tajných branách, hodnotí i hledání objektů na zemi. To jsou znaky na zemi vytyčené z bílých plachet nebo fotografie pořízené předem stavitelem trati. Tratě mohou být zadány jako předem známé nebo se trať konstruuje za letu podle nalezených objektů. Druhou skupinu tvoří úlohy na přesnost přistání. Protože se v UL soutěžích simuluje létání z letadlové lodi, musí být vzlety a přistání provedeny z/do pásma 100 x 25 metrů – tzv. decku. Přistává se s běžícím nebo vypnutým motorem, nejlépe hned za hranu decku (i to je hodnoceno – čím blíže za hranu decku, tím více bodů) a s co nejkratším dobrzděním. Třetí skupinu tvoří ekonomické disciplíny. Smyslem je s omezeným palivem vydržet ve vzduchu co nejdéle nebo uletět co nejdelší vzdálenost.

Soutěžní úlohy jsou dost rozmanité, každému letadlu či pilotovi vyhovuje něco více a něco méně. Například mistr světa kategorie RAL1 Jan Lukeš dokáže s osmi kilogramy paliva vydržet v termice asi 6 hodin, ale jeho letoun Alpin Junior mu neskýtá příliš dobrý výhled při navigaci a má problém se vzletem z decku.

Rogalisté zase většinou preferují přesnost přistání, naopak nemají rádi navigační úlohy s konstrukcí za letu, kdy zejména piloti jednomístných strojů musí podávat při zákresu trati i slušné artistické výkony! Mně nejvíce vyhovují navigační úlohy, kvůli vyšší přistávací rychlosti a hmotnosti mého letounu mám ale zase potíže s přesným přistáním a dobrzděním v decku.

No a jak to všechno dopadlo? Česká republika obhájila prvenství v týmech, čeští reprezentanti brali zlato a bronz v RAL1 (Lukeš, Frebort), stříbro v RAL2 (Šilhan / Dalajka), RWL1 (L. Hynek) a RWL2 (Chvojka / Lorenc). Kompletní výsledky najdete na **www.wmc2009.cz**. Na nás zbyla v RAL2 nepopulární bramborová medaile, ale být čtvrtí na světě není zase tak špatné …

IVO LENGÁL, *DPLR/VOPM*
Foto: **KAMIL VEČEŘA**

Inzerce

Krátce

Vzájemnou dohodu o spolupráci mezi ŘLP ČR, s. p., a Ústavem pro zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) podepsali dne 12. 8. 2009 generální ředitel ing. Klas a ředitel ing. Štrůbl. Rychlé zjištění příčin napomáhá zabraňovat výskytu leteckých nehod a incidentů, a proto se ŘLP ČR, s. p., i Ústav dohodly na souboru opatření, jejichž cílem je vzájemná odborná pomoc a koordinace při odborném zjišťování příčin leteckých nehod nebo incidentů letadel a událostí specifických pro uspořádání letového provozu (ATM). *Text a foto:* **rkl**

Inspiromat

„Ryanair pokračuje ve snižování cen, aby podpořil leteckou přepravu, ale když cestující platí nižší ceny letenek, musí letiště snížit své poplatky, zvláště letiště s vysokými náklady, jako Manchester, londýnské letiště Stansted a Dublin."

Stephan McNamara, *mluvčí Ryanairu. Kvůli poplatkům opustili letiště v Manchesteru*

„U každého letu je pod číslem linky navíc umístěn odkaz na příslušného dopravce, u kterého si zájemci mohou letenku přímo zarezervovat."

Stanislav Zeman, *výkonný ředitel Letiště Praha pro letecký obchod, marketing a řízení produktu. Letiště Praha spustilo interaktivní letový řád*

„Ministerstvo obrany nebude toto letiště odprodávat, naopak v současné době se připravují podklady k předání příslušnosti hospodařit s tímto majetkem na Ministerstvo dopravy ČR. Předpoklad uzavření smlouvy o převodu je říjen 2010."

Jindřiška Verešová, *tiskové a informační služby Ministerstva obrany. Bývalé záložní vojenské letiště v Panenském Týnci na Lounsku má být převedeno na Ministerstvo dopravy*

„Pozitivní výsledek je výsledkem dlouhodobé strategie společnosti a hledání nových obchodních příležitostí nejen na evropském kontinentu, ale i v Asii, Africe a Severní Americe."

Jiří Jurán, *náměstek generálního ředitele Travel Service. Společnost přepravila za prvních sedm měsíců letošního roku 1,54 milionu cestujících, což je meziročně o 18 procent více*

„Mimo Evropu, na trhu letů přes Atlantik a na Blízký východ, o nás lidé nevědí."

James Dillon-Godfrey, *marketingový manažer letiště Oxford. Letiště se rozhodlo zlepšit svůj mezinárodní profil a přidalo do svého názvu jméno hlavního města Londýn, přestože se od něj nachází zhruba 100 kilometrů*

„Cílem Letiště Praha je najít dva obchodní partnery, kteří zajistí kvalitní a spolehlivé provozování taxislužby. Důvodem není nespokojenost se současnými provozovateli, ale skutečnost, že v roce 2010 dojde k vypršení stávajících smluv."

Marta Guthová, *výkonná ředitelka Letiště Praha pro Neletecký obchod a centrální nákup*

„Užasl jsem nad tím, nakolik mé úspěšné přistání ve Francii zapůsobilo na národy světa. Připadal jsem si, jako bych zápalkou zažehl hranici."

Charles A. Lindbergh
Připravila: **DV**

Co se děje na ruzyňském letišti?

Historický terminál JIH se bude prodávat!

Ministerstvo obrany se chystá prodat terminál JIH (nyní pojmenovaný terminál 4) do konce roku akciové společnosti Letiště Praha. Hovoří se o ceně okolo 200 mil. Kč. K úvahám o prodeji nutí ministerstvo obrany nezbytné hledání úspor a také fakt, že minimálně využívaná budova, navíc památkově chráněná, si žádá rozsáhlé a drahé opravy.

Tahle zpráva mě opravdu zaujala. Zažil jsem staré (občas se také říkalo vládní) letiště od roku 1978 do roku 1997. Až do poloviny devadesátých let sloužilo pouze pro odbavování státních letů, bylo přísně střeženo a pro komerční letecké aktivity prakticky uzavřeno.

Terminál JIH i pohybovou plochu vlastnily ČSA, ale faktickým a výhradním uživatelem byla vládní letka ministerstva vnitra. A tak ČSA, myslím v roce 1987, terminál JIH ministerstvu vnitra prodaly a tenkrát se mělo za to, že se povedl dobrý obchod a že ubyla starost o budovu, kterou stejně využívá někdo jiný. Koho by napadlo, že brzo nastane změna režimu. Vládní letka byla výrazně zredukována. Posléze přepravu ústavních činitelů začala zajišťovat Armáda ČR. Už za 4 roky se začala řešit možnost, že armáda částečně uvolní staré letiště pro komerční aktivity, zejména pro potřebu general aviation a charterových letů. A zároveň byla ve hře i možnost uvolnění terminálu JIH výměnou za jiné budovy na starém letišti. Bohužel ta výměna se nedohodla a tak tehdejší státní podnik Správa letiště, který nutně potřeboval mít odbavovací budovu na starém letišti, rozhodl o výstavbě nového terminálu v sousedství původního historického terminálu ing. arch. A. Benše

Vlevo původní terminál JIH – nyní terminál 4, vpravo terminál 3

z roku 1937. Dle požadavku památkářů musel nový terminál výškově, vzhledem fasády i vzhledem oken odpovídat historické budově. Dokonce současnou proluku mezi oběma terminály je možno v budoucnu stavebně uzavřít a budovy propojit. Tento druhý terminál na starém letišti, v současnosti zvaný terminál 3, byl uveden do provozu v září 1997.

A tak se zdá, že téměř po dvaceti letech se záměr, který se počátkem devadesátých let zdál na dosah ruky, naplní. Většina vojenských a vládních letadel místo v Ruzyni bude přistávat na letišti ve Kbelích a staré ruzyňské letiště se plně vrátí původnímu účelu – civilní letecké dopravě.

Pražskému letišti ubylo téměř 690 tisíc cestujících

Mezinárodní letiště v Praze Ruzyni odbavilo za letošní první pololetí 5,1 miliónu pasažérů, o 13,5 procenta méně než za stejné loňské období.

Ubylo tedy téměř 690 tisíc cestujících. Důvodem je ekonomická krize, která v celém světě podstatně snížila zájem lidí o cestování letadlem.

Nejhorší situace byla v prvním čtvrtletí, kdy v Ruzyni činil pokles odbavených dokonce 18 procent. S příchodem letních měsíců ale bylo zaznamenáno zlepšení a nadále se očekává zpomalení poklesu ve vývoji provozních výkonů.

Bohužel se ale jistě negativně projeví na provozních výkonech zánik společnosti SKY EUROPE, která byla po ČSA druhým nejvýznamnějším uživatelem letiště Praha. Aspoň do doby, než její výpadek zaplní další provozovatelé.

Letiště Praha spustilo bezdrátový internet

Od 17. 8. je na pražském letišti cestujícím k dispozici bezdrátové připojení k internetu, známé jako WiFi. Základní připojení je zdarma, rychlejší verze je placená.

WiFi funguje v obou hlavních terminálech a ve spojovací chodbě mezi nimi. Rychlost bezplatného připojení je 256 kbit/s, placená síť má rychlost až 10 Mbit/s.

Praha se po Vídni, Moskvě, Madridu, irském Shannonu a tureckém Izmiru stala šestým evropským mezinárodním letištěm, které WiFi cestujícím poskytuje.

Z tiskových zpráv připravil: **OLDŘICH STANĚK**, *AI*
Foto: **mis**

Začátky létá

Letiště Ostrava Hrabůvka. Před koncem války se blížila fronta ustupující německé armády. Ta zvýšila činnost letadel, která startovala na blížící se fronty. Při nočním létání, když přistávala, mi svítily reflektory oknem až do postele, protože jsem bydlel ve směru přistávací dráhy letiště. To už byla poslední přistání. Němci pak letištní plochu dne 29. 4. 1945 rozorali, zničili hangáry a letadla. Ostrava byla osvobozena Sovětskou armádou a letectvo potřebovalo obnovit provoz. Někteří lidé pracovali na obnově letištní plochy a odklízení trosek hangárů dobrovolně, ale někteří byli k práci přinuceni. Po opravách byl zahájen provoz. Přistávaly sovětské stíhačky a řadily se po okrajích letiště, které bylo střeženo a na něž byl všem vstup zakázán. Byl duben a květen, kdy už byl rozkvetlý šeřík a zrály třešně. Nad alejí třešní přistávaly stíhačky a stromy jim překážely. Proto byly pokáceny a projíždějící vojáci si na korby aut nakládali celé stromy a hodovali.

Skončilo obsazení letiště a ruská letadla odletěla. Nastal konečně mír a na krátkou dobu bylo letiště opuštěno. Před válkou je používal Aeroklub Ostrava a Vítkovické železárny, které vlastnily dopravní letadlo, jehož pilotem byl Václav Ceiz. Nastal čas, kdy piloti, kteří před válkou řídili letadla, započali zakládat aerokluby. Hlavním úkolem bylo zahájit lety ČSA z Prahy do Ostravy. Město Ostrava nebylo civilnímu létání moc nakloněno, avšak Praha měla zájem zahájit provoz co nejrychleji.

Dobře to dopadlo. Československé aerolinie Praha postavily na letišti v Hrabůvce boudu velikosti 4x4 metry, stačilo do ní dát železná kamna, stůl, židle a „odbavo-

Seriál pohled

42

(pokračování z minulého čísla)

Mezi Československou socialistickou republikou a Spolkovou republikou Německo došlo k vypracování a zavedení postupů pro tzv. řízení toku letového provozu, které minimalizovaly ztráty způsobené vynuceným vyčkáváním letadel ať již na zemi, či, především, během samotného letu ve vzduchu, v důsledku přetížení vzdušných cest apod. Právě plynulost letového provozu se například v roce 1979 značně zlepšeila oproti roku předchozímu.

Zkvalitnila se i činnost dalších služeb. Tak například letecká informační služba byla poskytována a letecké publikace vydávány v souladu s mezinárodními a vnitrostátními předpisy a dokumenty. Obdobná účinná úsporná opatření byla realizována i v případě telekomunikačních služeb.

Zabezpečovací letecká technika se na základě usnesení Předsednictva vlády ČSSR č. 63/77 postupně modernizovala. Do provozu byly v tomto období uvedeny mj. nové všesměrové radiomajáky VOR, měřiče vzdálenosti DME, přesné přibližovací systémy ILS, přehledové a přistávací radiolokátory Tesla RL41 a RP-3G/4G apod. Na pražské Ruzyni se stal významným pomocníkem řídících letového provozu při řízení pohybů letadel a mobilních prostředků na ploše našeho nejvýznamnějšího mezinárodního letiště pojezdový radiolokátor ASTRE Thomson.

Podle statistik ŘLP ČSSR se koncem sedmdesátých let o jedenáct procent zvýšil počet pracovníků, z nichž většinu představovali řídící letového provozu a pracovníci zabezpečovací letecké služby. Souběžně s tím bylo

ní na trati Praha–Ostrava–Praha

vací hala“ byla hotova. Ředitelem letiště byl Karel Jakl. Začal provoz Praha–Ostrava–Praha jednou denně. Bylo to desátého měsíce roku 1945. Na lince létal letoun německé výroby Junkers 52. Později Siebel, Dakota a Il-14. Autobus s cestujícími přijížděl z města až k letadlu, ti nastoupili, nahodily se motory, starter dal pokyn k pojíždění na start. Linka Ostrava–Praha se provozovala až do roku 1959. Dnes má Ostrava letiště v Mošnově, které se stále zlepšuje a z něhož se může létat do celého světa.

Česká republika mi dnes připadá jako bazar, ve kterém se prodávají hutě, Telecom, OKD, Vítkovice a jiné podniky movitým cizincům. Na řadě jsou ČSA.

Mezi zájemci o jejich koupi byl i Aeroflot. Představoval jsem si, jak by se asi vyjímal pod znakem Českých aerolinií znak Aeroflotu – křídla, pod kterými je srp a kladivo. Ředitel Aeroflotu prohlásil, že křídélka se srpem a kladivem jsou jejich historií, ale zároveň prohlásil, že už se změnili. Nevím však, proč se stále křídélka se srpem a kladivem zviditelňují. Co by asi říkaly posádky ČSA, kdyby je měly na letadlech a svých uniformách ? Naštěstí Aeroflot už je ze hry.

JIŘÍ SURŮVKA
Foto: **archiv**

Autor článku létal od roku 1945 do roku 1960 na větroních. Létal také jako pilot-vysazovač parašutistů na letounech Norseman, Siebel, L-60 Brigadýr. Krátkodobě byl zaměstnán na SDL Mošnov. Osm let pracoval pro ČSA a také jako mechanik L-200 Morava – aerotaxi.

Vzácný snímek Junkerse Ju 52/3, nezapomenutelného svým potahem z vlnitého plechu. Létal na trati Ostrava–Olomouc–Praha a zpět a v Hrabůvce na něm mechanici prováděli údržbu. V těchto polních podmínkách nesměl mechanik při práci na prostředním motoru trpět závratí

ů do historie řízení letového provozu

také zřízeno specializační pomaturitní studium Řízení letového provozu, které v období let 1978 až 1980 absolvovali 93 posluchači. Všeobecně lze konstatovat, že vznik příspěvkové organizace ŘLP ČSSR a počátky její činnosti přinesly očekávané, vesměs kladné výsledky, které se projevily především v posílení a zkvalitnění poskytovaných služeb a zvýšením bezpečnosti civilního letového provozu v ČSSR.

Tzv. „nové“ letiště v Praze-Ruzyni slouží leteckému provozu od dubna 1968

1981 – 1983

Počátkem osmdesátých let vstoupilo v platnost vládní rozhodnutí, které zásadním způsobem omezilo rozsah vnitrostátní letecké dopravy. V průběhu roku 1981 se celkový objem jejích výkonů ve srovnání s rokem předchozím snížil o 10 000 pohybů letadel. Z hlediska rozložení letového provozu ve vzdušném prostoru ČSSR došlo k nejvyššímu poklesu letů uskutečněných v oblasti Praha a snížil se i jejich počet probíhající mezi oblastmi Praha a Bratislava. Provoz na letištích ve stejném období poklesl o 25 356 pohybů.

Nejvyšší počet pohybů letadel, 21 549, zůstal zachován tradičně na letové cestě A4 směřující napříč ČSSR od hranice s NDR na hranice s Maďarskem. Navzdory této skutečnosti se ŘLP ČSSR dařilo i nadále úspěšně řešit hlavní problémy spojené s řízením letového provozu, především byla vypracována jeho koncepce.

Obdobně se postupovalo i v případě zabezpečovací letecké techniky, neboť tyto dvě oblasti, spolu s kvalitní odbornou přípravou personálu, hrály z hlediska zajištění vysokého procenta bezpečnosti letového provozu nejvýznamnější roli. Jedním z důležitých realizovaných kroků z pohledu zlepšení podmínek a možností zajišťování bezpečnosti a plynulosti letového provozu bylo zřízení 5. sektoru v rámci Oblastního střediska řízení letového provozu a úprava odpovědností v řízené oblasti Praha (ACC Praha) s účinností od 1. ledna 1981.

Ing. MILAN CVRKAL, *foto:* **archiv**

(pokračování v příštím čísle)

STRIP Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ X. ročník, č. 98 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p. ■ Tiskne: Reproprint, s. r. o. ■ Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů ■ Redakční rada: Mgr. Petr Fajtl, Ing. Luboš Hlinovský, Ing. Jana Hochmanová, Ing. Ivan Hubert, JUDr. Richard Klíma, Ing. Jan Mazač, Ing. Miloslava Mezerová, Michael Sedláček (šéfredaktor), Ing. Oldřich Staněk, Ing. Jan Štindl, Jaroslav Vlasák, Dominika Vrkotová ■ Adresa redakce: Navigační 787, 252 61 Jeneč, telefon: 220 373 209, fax: 220 373 273 ■ E-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla 9. 9. 2009 ■ Číslo vyšlo 11. 9. 2009

Letní dětský tábor ŘLP 2009

Každý začátek je těžký a při práci s dětmi to zřejmě platí dvojnásob. Přesto když jsme se s kolegy a kamarády o možnosti zúčastnit se letos jako vedoucí II. turnusu letního tábora ŘLP v Ledči nad Sázavou dozvěděli, neodolali jsme. Vždyť komu by se nechtělo uprostřed léta opustit příšeří zatemněných kanceláří a řídících sálů a strávit dva týdny plné kamarádství, zábavy a dobrodružství uprostřed nádherné přírody horního Posázaví. Vzpomínky mnohých našich dnešních kolegů, kteří sami ve Zlaté zátoce zanechali část svého dětství, nás v našem začátečnickém zápalu jen utvrzovaly.

Oprášili jsme proto naše vlastní táborové zkušenosti, pečlivě vyzpovídali spolubojovníky z předchozích turnusů a nedbajíce klepání na čelo těch ostřílenějších z nich a jejich mumlání o nezkušených bláznech a jámě lvové (čemuž jsme úplně neporozuměli), jsme se nadšeně vrhli do příprav tábora.

Základem všeho samozřejmě bylo dát dohromady kvalitní tým zapálených lidí, kteří berou tábor od začátku jako srdeční záležitost, protože jinak snad ani nemá cenu se do takového dobrodružství pouštět. Dnes už mohu říci, že toto se nám přes poměrně krátký čas, který jsme měli k dispozici, nakonec opravdu podařilo a od té chvíle bylo hned všechno snazší.

Po zvládnutí organizačních záležitostí pak byla první a nejdůležitější otázkou pochopitelně celotáborová hra. Bez ní se, jak každý táborník ví, žádný pořádný tábor neobejde a nakonec je to to první, pod čím si vždy ten který rok na táboře pamatujeme. Tradiční piráty i indiány jsme ihned zavrhli a nakonec se nechali inspirovat kouzlem prostředí, kde Jaroslav Foglar znal každý kámen a kam se na něj každoročně sjíždějí zavzpomínat jeho přátelé i následovníci. Vždyť vontská dobrodružství z temných stínadelských uliček se dají s trochou fantazie zrovna tak dobře prožít i na břehu Sázavy. Od prvního nápadu k realizaci je ale ještě daleko a příprava celého programu představuje ne týdny, ale měsíce práce, při které je třeba brát v potaz i tak nestabilní proměnné, jako je například počasí.

Navzdory veškeré pečlivé přípravě je však nutno přiznat, že když jsme v Ledči poprvé předstoupili před padesát dětských tváří plných dychtivého očekávání, byla ve většině z nás malá dušička. Jak nás tihle mnohdy již zkušení táborničtí veteráni jako ledečské nováčky vlastně přijmou? A jak vůbec dokážeme zaujmout my je?

Naštěstí na váhání již nebyl čas, což je veličina, která na táboře plyne rychleji než kdekoliv jinde. Takže co nejdřív? Aha, musíme představit celotáborovou hru. Jak jsme záhy zjistili, Vontové už dnešním dětem moc neříkají, ale tajuplná Stínadla a záhadný ježek v kleci je nakonec zcela pohltili, stejně jako kdysi jejich tatínky i maminky. Co dál? Vodácký výcvik! Naštěstí tyhle děti pádlo do ruky vzít opravdu umějí, sami jsme měli co dělat, abychom se nenechali zahanbit. Celodenní puťáky na vodě tak nakonec nepředstavovaly žádný problém a notně si je užili jak děti, tak dospělí.

A sláva, konečně pořádné sluníčko, takže soutěžím dáme na chvilku volno a hurá do vody. Sázava nakonec není tak studená, jak se nám původně zdálo, a děti z ní odpoledne dostat bývalo téměř nad naše síly. Takže ještě připravit táborák, pak tradiční olympiáda, která si podanými výkony nijak nezadá s originálem, a už je tu pomalu konec tábora. Zbývalo pokřtít novopečené vodáky před vládcem vod Neptunem, čemuž jsme letos ani my jako nováčci neunikli, ocenit ty úspěšné (a samozřejmě i ty méně úspěšné) a pomalu nastal čas na loučení.

Na dětech sice únava znát snad nikdy není, ale mnozí z nás dospělých jsme ji po čtrnácti dnech přeci jen již pomalu začínali pociťovat. Nepředstírané dětské nadšení nás z ní ale rychle léčí: *„Čau mami, čau tati, my jsme hledali ježka v kleci a já byl druhý na olympiádě a jeli jsme na puťák a já už umím kotrčovat.“* Zbývá tak už jen poslední zamávání, při kterém všichni cítíme to samé: *„TAK AHOJ ZA ROK!“*

Text a foto: **MICHAL DVOŘÁK**