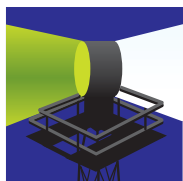




Hledáme zapálené kolegy pro práci na konzultačních projektech CANI



Sekce letecké školy hledá odborníky ze všech oblastí našeho podniku, kteří by při své současné práci byli ochotni věnovat svůj čas práci na nejrušnějších projektech CANI (SUR, Multilateration, RDP, FDP, Airspace Management, Project Management a mnohé další), případně by pro ně nebyl problém pracovat po dobu trvání některých projektů v zahraničí. CANI, tedy

Czech Air Navigation Institute, je úspěšně se rozvíjející obchodní značkou, pod níž SLŠ nabízí své vzdělávací a konzultační aktivity na mezinárodním poli. Pokud máte zájem se na těchto aktivitách podílet, a také pro získání podrobnějších informací o spolupráci, zašlete náměstkyni ŘDPLR pro SLŠ ing. Janě Hochmanové (hochmanova@ans.cz) e-mail se stručným popisem vašich možností a zkušeností. **SLŠ**

Odbory

Dne 31. října 2009 byla zvolena nová výkonná rada CZATCA. Prezidentem se stal **mgr. Stanislav Mrázek**, viceprezidentem **Daniel Gaspar** a členy jsou **Miloš Landa**, **ing. Michal Štikar** a **ing. Rostislav Stryk**.

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Listopadovými jubilanty nepřerušeno-ho pracovního poměru u ŘLP jsou následující zaměstnanci:

Zdenka Grecová, tajemník GŘ, kancelář generálního ředitele **20 let**
Lubomír Poleščuk, ing., instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **20 let**

Ivana Zbejvalová, účetní II, oddělení letových poplatků a řízení pohledávek **20 let**

Jana Koukalová, vedoucí odborný referent, oddělení leteckých publikací **25 let**

Blahopřejeme!



S hlubokým zármutkem jsme přijali zprávu, že nás dne 12. 10. 2009 po těžké nemoci opustil dlouholetý kolega, ale hlavně dobrý kamarád **ing. IVAN BUKÁČEK**. Vynikal širokým spektrem znalostí a konstruktivními postoji k řešení pracovních úkolů a byl vždy ochoten se o své poznatky podílet s námi, kteří jsme s ním spolupracovali. Rádi bychom ti, Ivane, poděkovali za tvou práci, rady a pomoc nejen v pracovní činnosti, ale také v soukromém životě. Za to jaký jsi byl dobrý a spolehlivý parťák na cestách po světě, při modelaření, fotografování a všech ostatních zájmových činnostech, za tvůj chytrý humor, kterým jsi dokázal nás všechny podpořit. Můžeme jen litovat toho, že už se nám nepodaří dokončit všechny společné plány. V našich vzpomínkách zůstaneš dobrým kolegou a kamarádem. **KAREL NOVÁK**

Jednání s dopravci

V úterý 3. listopadu se v konferenčním sále IATCC konal **VII. ročník jednání leteckých dopravců se zástupci ŘLP ČR, s. p.** Prezentované informace najdete na stránkách www.rlp.cz v sekci tiskové zprávy.

CANSO

CANSO oznámila, že funkci **Alexandra ter Kuila** od prosince převezme **Graham Lake** a stane se tak generálním ředitelem této organizace. Alexander ter Kuile v současné chvíli zastává funkci generálního tajemníka CANSO a po devíti letech z tohoto postu odchází. **red**



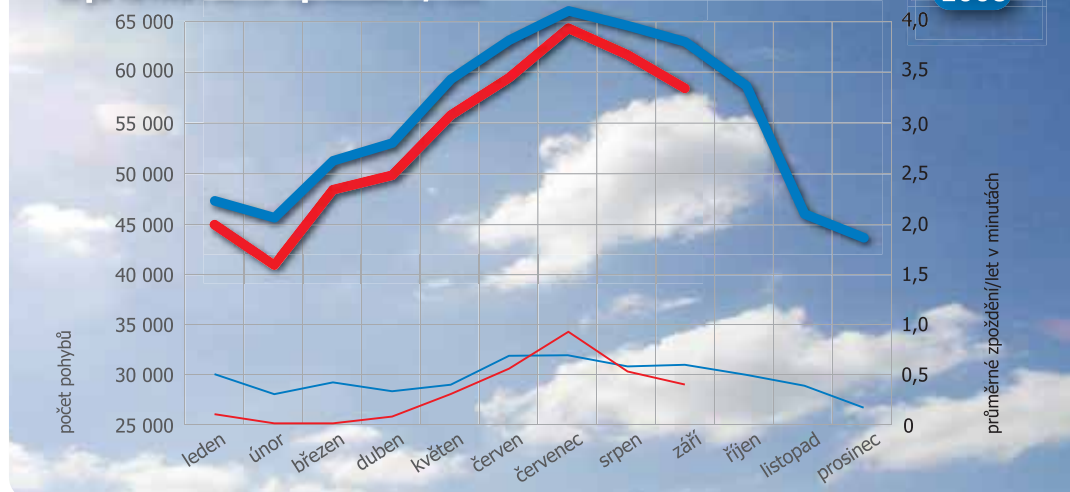
DEREK McLAUCHLAN odešel. Byl jedním ze zakladatelů a prvním výkonným tajemníkem Organizace poskytovatelů civilních letových provozních služeb CANSO, která vznikla v Praze v roce 1997. Pod jeho vedením dosáhlo CANSO uznání světové letecké veřejnosti a stalo se rovnocenným partnerem řady mezinárodních organizací civilního letectví,

z nichž IATA a ICAO byly mezi prvními. Jeho zkušenosti a vliv byly důležitými faktory při získávání nových členů. Před funkcí v CANSO byl Derek generálním ředitelem britské Národní služby řízení letového provozu NATS, kterou v dubnu 1996 převedl na státní komercializovanou společnost. Obrát této společnosti s 5100 zaměstnanci činil 500 milionů GBP a letový provoz v této době narostl o 30 procent. Podnik pod jeho vedením zahájil

i výstavbu nového střediska řízení letového provozu NERC.

Derek McLauchlan byl vynikající profesionál, který v letectví strávil celý svůj život. Za zásluhy o rozvoj civilního letectví mu v roce 1997 byl udělen Řád britského impéria. Byl to však i laskavý člověk se smyslem pro humor a pro mne představoval moudrého a spolehlivého kolegu. Zemřel 7. října 2009 ve věku 76 let. **PETR MATERNA**

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



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha

ZÁŘÍ 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
16 176	14 431
nejvyšší počet/den (18. 9.)	
600	556
nejvyšší počet/hod. (25. 9.)	
49	51

Počet pohybů ve FIR Praha

ZÁŘÍ 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
62 633	57 871
nejvyšší počet/den (18. 9.)	
2 231	2 063
nejvyšší počet/hod. (25. 9.)	
154	153

Statistika provozu

září 2008/2009

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2008	2009	08/09	2008	2009
září	62 633	57 871	0.65	0.40

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %
září	16 176	14 431	− 10,8	3 301	3 629	+ 9,9	1 802	1 933	+ 7,3	661	893	+ 35,1

Řídicí budou potřeba nejméně dalších 50 let

V pravidelné rubrice pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., uvádějící jubilanty, kteří nepřetržitě pracují v podniku minimálně 15 let, nás zaujal téměř neuvěřitelný údaj u Ivana Uhlíře z oddělení projektového managementu – 50 let. K podniku nastoupil v červenci 1959.

Pamatujete si, co jste dělal 15. července v roce 1959?

Červenec v padesátém devátém si pamatuji velice dobře se všemi detaily, ale jak už to tak bývá, někdy mám problém vzpomenout, co bylo třeba v březnu tohoto roku. V podrobnostech mám v paměti zejména takové události, jako byly instalace nových radarů nebo i jiné zabezpečovací techniky.

Když si představím časovou osu, začal jste vlastně pracovat ve středověku letectví.

S tím středověkem letectví trochu přeháníte, na přelomu padesátých a šedesátých let bylo letectví na dost vysoké úrovni, i když většina letadel z té doby je dnes již v kategorii veteránů. Na druhé straně myslím, že radary byly ještě v pravěku, zejména v aplikaci pro civilní letectví. V padesátém sedmém byl instalován první okřskový primární radar RL-1 na věži dnešního starého letiště (obrázek v podtisku). Ten se ale nedočkál provozního využívání, byl to prototyp a teprve o pár let později jsme začali používat RL-2, nejprve instalovaný na hangáru A a později u křižovatky dráhy 31 a 22. První primární radar s větším dosahem, OR-1 se zobrazením na ACC, byl instalován v roce 1958 v jižní části letiště, tam kde je dnes nový TAR/MSSR s barevnou kopulí – radomem. A právě OR-1 byl můj první osud, protože po nástupu v červenci 59 jsem byl zaškolen do údržby a oprav a po dvou měsících jsem odcestoval do Brna i s novým radarem. Byli jsme tam určitou dobu sami – já a radar – a teprve po několika měsících se ustanovila skupina techniků, kteří byli základem dnešní radarnické party. Když jsem se vrátil z vojny, zůstal jsem v Praze u nového oblastního primárního radaru OR-2. A nebyla to jen Praha, na pár měsíců jsem byl vyslán do Ostravy a později i do Berlína, ale nebudu se opakovat, o tom bylo psáno ve Stripu již v prosinci 2002.

Dovolte klasickou otázku. Mohl byste nám říct nějaký veselý příběh z historie letectví v Čechách?

To po mně nechtějte. Pravda je, že někdy bylo i veselo a bylo mnoho zážitků, ale na to jsem si v paměti nevyhradil dostatek místa a nerad bych některé události zkreslil. Před lety nebyl tak intenzivní provoz, na letišti bylo méně zaměstnanců, všichni se znali bez ohledu na to, pro který podnik kdo pracoval, bezpečnostní opatření byla minimální, a tak nebyl po-

blém každé nové letadlo, které přistálo, podrobně prohlédnout i třeba uvnitř.

Technika se samozřejmě vyvíjí. Řekněte, že v oboru letectví evolučně nebo revolučně?

Příznám se pane redaktore, že za posledních padesát let jsem takovou otázku nedostal – budu tedy improvizovat. Myslím, že u letadel bylo několik revolučních okamžiků jako příchod vrtulníků, proudových letadel, nadzvukový Concorde a podobné. Na rozdíl od letadel se v případě radarů jedná o evoluci, která má počátek někdy krátce před druhou světovou válkou. Vezměte jen technologický pokrok radarů, které jsme měli v radarové technice v civilním letectví. Od neladěného magnetronu, modulátor s jiskřičkám přes rtuťovou zpožďovací linku až ke dnešnímu polovodičovému primárnímu radaru na letišti v Praze. A vždy, od prvních radarů až do dnešní moderní technologie, platí stejná radiotechnická pravidla. Revoluci můžeme snad označit zavedení sekundárního radaru, který byl ve velice jednoduché formě aplikován ve vojenském letectví již před koncem druhé války. Mým životním štěstím byla příležitost být právě u té radarové evoluce a rovnoměrně s ní i stárnout. Přišel jsem k podniku v době úplných radarových začátků, nebyly zkušenosti ani technické, ani provozní a zažil i prožil jsem s radary rok za rokem postupný technologický pokrok. K technice se vázalo i provozní využívání, postupně se zvyšovaly požadavky řídicích na kvalitu, přesnost, a zejména spolehlivost radarové informace.

Skočme nyní rovnou do současnosti. Myslím, že jste ten pravý, kdo nám vysvětlí, co se skrývá pod pojmem multilaterace.

Nové slovo, starý princip, tak je možné definovat multilateraci, která byla teoreticky a hlavně matematicky známá již před řadou let. První použití bylo pro vojenské účely, kde podstatné bylo letadlo detekovat a přesnost nehrála takovou roli.

Teprve nová generace výpočetní techniky, ale i mikrovlnná technologie umožňují dosahovat vysoké přesnosti, kde například náš systém vykazuje průměrnou chybovost 57 metrů ve vzdálenosti do 80 NM a výstupní filtr nepropustí cíl s chybou větší než 190 m. Multilaterace je založená na porovnávání rozdílu času příje-

curriculum vitae



IVAN UHLÍŘ

Narozen: koncem první poloviny minulého století

Studia: Průmyslová škola elektrotechnická, obor rozhlas a televize

Volný čas: Island a severské země

Oblíbená literatura: literatura faktu a historie

tí signálu z letadla několika, nejméně čtyřmi, přijímači rozmístěnými v okolí letiště. Multilaterační software umožní na základě časového rozdílu sestavit hyperboly, v jejichž průsečíku je detekované letadlo. Podmínkou je vybavenost odpovídacím sekundárního radaru v letadle. Myslím, že nemá smysl se pouštět do větších podrobností, protože se jedná o dost specifickou technologii a zájemci o detaily mohou za mnou kdykoliv přijít, rád jim budu o tomto systému vyprávět.

Znamená multilaterace pro řízení letového provozu nějaké zlepšení?

Pro řídicí letového provozu v podstatě žádně.

Zobrazení je zcela identické jako od sekundárního radaru, o to vlastně u multilaterace jde. Výhody jsou

hlavně na technické i ekonomické straně. Na rozdíl od radaru jsou velice malé neotáčející se přijímací antény instalované na věžích převážně u provozovatelů mobilních telefonů. Spotřeba elektrické energie je zanedbatelná a údržba minimální, pokud vůbec nějaká. Na rozdíl od radaru je multilaterační systém schopen „vidět“ za radiový horizont, jsou-li přijímače vhodně rozmístěny.

Zkuste se vyjádřit jako futurista. Budou stále piloti, řídicí letového provozu ... nebo třeba budou technici jen udržovat automatické systémy ...?

Řídicí letového provozu a technici, ale i ti piloti budou potřeba určitě nejméně dalších 50 let, i když se charakter jejich práce změní, jako se podstatně změnil v průběhu těch minulých padesátiletých. Automatizace má svoje hranice z hlediska účelnosti a v technických oborech letectví předpokládám podstatný rozvoj spolehlivosti, který možná bude trochu přibrzďovat právě tu evolučnost, ale i revolučnost v letectví.

A vaše osobní plány pro nejbližší i vzdálenější období?

Nejbližší plány – zavádíme mód S, dokončujeme krytí multilaterací celého FIR Praha, budeme aplikovat ADS-B, rád bych ještě byl u instalací TAR v Brně a Ostravě. Abych neměl dlouhou chvíli, tak pracuji ve výboru mikrovlnné sekce při České elektrotechnické společnosti, nedávno jsem byl nominován do Programme Committee pro přípravu symposia o multilateraci, které se uskuteční v příštím roce v Berlíně, a tak se to valí ze všech stran a pořad je co dělat. A to vzdálenější období – to jste již zapomněl na číslo 50 na začátku tohoto povídání?

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK
Foto: mis, archiv IU



Objektiv



Obrázek o tom, jak pokračují stavební práce při **rekonstrukci technického bloku** na ruzyňském letišti, si můžete udělat srovnáním aktuálního pohledu z centrálního sálu technologií technického bloku (CST TEB) do technického sálu (TS TEB) se stavem před měsícem (viz snímek v minulém čísle Stripu). *Foto: JIŘÍ HOURA ml.*



Objektiv je nejen název této rubriky, ale i jedna z podstatných součástí vybavení každého fotografa.

Dokladem, že někteří naši zaměstnanci dokážou pomocí svého fotografického vybavení na správném místě a samozřejmě také v tom pravém okamžiku zachytit svým specifickým způsobem objekty a atmosféru kolem sebe, je i otištěný snímek **ROMANA NEDBALA (DPRO)** s názvem **Spící**, který získal zvláštní cenu poroty ve fotosoutěži zaměstnanců Řízení letového provozu ČR v roce 2009.

Nejlepší fotografie z letošního ročníku soutěže „3L“ byly všem zaměstnancům zpřístupněny při slavnostní vernisáži, která proběhla v druhém nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC ve čtvrtek 12. listopadu 2009.

Expozice potrvá v Jenči 14 dní, od 30. listopadu budou fotografie vystaveny v Brně a od 7. prosince 2009 v novém terminálu v Karlových Varech.

mis

Informace generálního ředitele

V minulých letech jsme pravidelně v tuto dobu na stránkách Stripu informovali o termínu a programu vánočního setkání zaměstnanců podniku. Letošní rok, který se s ohledem na probíhající ekonomickou recesi stal pro civilní letectví rokem výjimečným, si však vyžaduje i odpovídající reakci. Současná dobrá ekonomická kondice podniku a její udržitelnost v nadcházejícím období je podmíněna řízením a důsledným zvažováním nákladů zejména tam, kde je jejich absence pochopitelná. Respektování zákaznického principu a reflexe stavu vnějšího prostředí na domácí a mezinárodní úrovni proto stojí za rozhodnutím vedení podniku **letošní vánoční setkání v tradiční formě neuspořádat**.

Pevně věřím, že naši zaměstnanci důvody tohoto rozhodnutí pochopí. Na tradice se však má navazovat a jsem přesvědčen, že v době, která bude pro civilní letectví příznivější se k našim setkáním opět vrátíme.

JAN KLAS, GŘ

Letecké léto v Evropě

V minulém čísle Stripu jsme na páté straně otiskli článek, jak letní provoz 2009 hodnotili zástupci naší provozní divize. Průvodním jevem hodnocení je pokles objemu letového provozu jak ve vzdušném prostoru ČR, tak i na letišti Praha-Ruzyně. Čtenáře Stripu bude určitě zajímat, **jak se letový provoz vyvíjel v ostatních částech Evropy a na ostatních mezinárodních letištích**.

Obecně lze konstatovat, že letový provoz ve vzdušném prostoru Evropy v období květen–září 2009 poklesl přibližně na úroveň stejného období v roce 2008. Ze statistických podkladů EUROCONTROL vyplývá, že vzdušný prostor České republiky tvoří jakýsi geografický předěl – na západ od nás letový provoz v porovnání s předchozím rokem klesá, na východ od ČR stagnuje, v některých prostorech se objem letového provozu dokonce i mírně zvýšil.

Provoz květen–září 2009 v porovnání s rokem 2008 – letové oblasti (ACC)

Cannarias ACC	Dublin ACC	Malmö ACC	Manchester ACC	Prague ACC	Malta ACC	Skopje ACC	Zagreb ACC
–16,90 %	–16,90 %	–14,80 %	–14,30 %	–5,00 %	0,50 %	0,70 %	2,60 %

Dalším, určitě ne zcela nezajímavým kritériem civilní letecké dopravy ve sledovaném období je vývoj objemu provozu u jednotlivých leteckých společností. Z následující tabulky je zřejmé, že pokles provozu u společnosti ČSA byl zcela minimální. Zajímavým srovnáním je i vývoj provozu u některých nízkonákladových přepravců a regulérních leteckých společností.

Provoz květen–září 2009 v porovnání s rokem 2008 – letecké společnosti

SAS	KLM	DLH	AFL	CSA	SWR	RYR	TOM
–16,98 %	–6,38 %	–6,00 %	–5,74 %	–1,46 %	0,72 %	14,72 %	35,10 %

SAS – Scandinavian Airline system, **KLM** – Royal Dutch Airlines, **DLH** – Lufthansa, **AFL** – Aeroflot, **SWR** – Swiss, **RYR** – Ryanair, **TOM** – Thomsonfly

Posledním ukazatelem vývoje civilní letecké přepravy v Evropě je hustota provozu na jednotlivých mezinárodních letištích. Objem letového provozu na letištích v Evropě se v období květen–září 2009 v porovnání s rokem 2008 podstatně snížil. Pokles provozu byl výrazný např. na letišti London-Stansted nebo Stockholm-Arlanda, kde se počátkem léta pohyboval v rozmezí 15–20 %. Z tabulky je zřejmé, že pokles objemu provozu na letišti Praha-Ruzyně nebyl v letním období nijak výjimečný.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Provoz květen–září 2009 v porovnání s rokem 2008 – letiště

EIDW	EPWA	EDDM	LKPR	LIML	LSZH	EGLL	UUEE
–17,38 %	–10,64 %	–9,10 %	–8,52 %	–6,72 %	–5,66 %	–2,92 %	–1,34 %

EIDW – Dublin, **EPWA** – Warszawa, **EDDM** – München, **LIML** – Milano/Linate, **LSZH** – Zurich/Kloten, **EGLL** – London/Heathrow, **UUEE** – Moscow/Sheremetyevo

Sponzoring pokračuje i v letošním roce

V prvním pololetí roku 2009 ŘLP ČR, s. p., opět podpořil některé organizace v rámci dlouhodobé sponzorské spolupráce a zároveň položil základy spolupráce nové se subjekty, které se v našem programu objevily poprvé.

Sponzoring se uskutečnil jak finanční formou, tak i formou materiální. Finanční dar obdrželo celkem šest organizací, z nichž pět bylo v rámci standardní podpory, jedna pak v rámci podpory mimořádné. V charitativní oblasti jsme poskytli dar našemu dlouhodobému partnerovi, Nadaci Charty 77, finance budou použity na zakoupení různých pomůcek pro handicapované osoby.

Další finanční podpora poputuje do Nadačního fondu Veselý senior a obecně prospěšné společnosti Pobytové rehabilitační a rekvalifikační středisko pro nevidomé Dědina. V oblasti školství se jedná o občanské sdružení Síť mateřských center a v oblasti zdravotnictví půjde finanční dar do Institutu klinické a experimentální medicíny na výzkumný projekt s názvem „Kvantifikace inzulin produkující tkáně pomocí magnetické rezonance“.

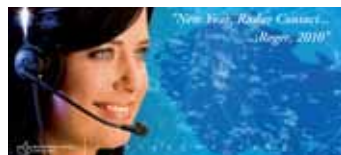
Mimořádný finanční dar v hodnotě 200 000 korun českých bude poskytnut společnosti Člověk v tísni jako pomoc při odstraňování následků záplav v oblasti Novojičínska a Jesenicka.

Materiální podpora se uskutečnila na základě průběžné obnovy výpočetní techniky v podniku, tentokrát bylo možné rozdělit celkem 20 počítačů včetně monitorů a dalšího příslušenství. Obdarovanými organizacemi jsou Dobrovol-

nické centrum Kladno, o. s., Dům dětí a mládeže Praha 8, Junák – svaz skautů a skautek ČR (středisko Libušín), Dům tří přání, o. s., Základní škola Mokrá a ATMA DO, o. s.

NWT

Propagační tiskoviny ŘLP ČR, s. p.



Kancelář generálního ředitele vydala pro příští rok nástěnný kalendář a dva druhy diářů, které si můžete vyzvednout prostřednictvím DRSL/MTZ. Vytisknuta jsou také blahopřání k novému roku, která bude distribuovat na ZOÚ kancelář GR. red

Osobnosti českého letectví a kosmonautiky

Rada Podvýboru pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku při Hospodářském výboru PSP-ČR ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, Odborem civilního letectví, dne 10. září 2009, udělila čtyřem jednotlivcům a jednomu týmu ocenění „Osobnost českého letectví“ a „Osobnost české kosmonautiky“. Tento akt je vyjádřením uznání a poděkování za významný a mimořádný přínos, prezentaci a propagaci našeho letectví a kosmonautiky u nás i v zahraničí.

První ocenění tohoto druhu vybraným osobnostem předal předseda Hospodářského výboru PSP-ČR Mgr. O. Vojř, Ph.D., společně s předsedou podvýboru poslancem Ing. P. Hojdou a předsedou Rady Ing. O. Gorgolem.

Ocenění, skleněný korpus s logem podvýboru, čestný odznak a stříbrná medaile předsedy PSP-ČR s diplomy byly uděleny:

Ing. Petru BOLDOVI a Richardu SANTUSOVI – posádce historického letounu L-200 Morava (pozn. značky „OK – OFI“) za oblet zemského severního pólu dne 5. dubna 2008,



Prof. Ing. Antonínu PÍŠŤEKOVI, CSC., za celoživotní přínos čs. letectví v oblasti vědy, vývoje, navrhování a konstrukci letadel, vysokoškolskou pedagogickou činnost a propagaci našeho letectvého výzkumu a vývoje v zahraničí,

Ing. arch. Aloisu NIKODEMOVI za celoživotní činnost v navrhování a projektování letišť,

Jiřímu JIRÁSKOVI za zavádění nových typů civilních dopravních letadel do provozu, jejich pilotování a výchovu nových generací našich letců,

Ing. Karlu DOBEŠOVI za mimořádnou aktivitu a dosažené výsledky při přístu-

pových jednání ČR do Evropské kosmické agentury a významnou činnost v Evropské meziparlamentní kosmické konferenci.

Mimo uvedené osobnosti byl na základě doporučení Ministerstva dopravy ČR udělen děkovaný diplom **Ing. Věře ZÁVORKOVÉ** z Ministerstva zahraničních věcí ČR za mimořádný přínos českému letectví v průběhu předsednictví ČR v Radě EU.

LUBOMÍR DUDÁČEK,
tajemník podvýboru
Foto: Oldřich Gorgol

Inspiromat

„Pokud z nějakého důvodu nebudeme schopni uzavřít smlouvu se společností Boeing ani se společností Airbus, a to určitě do konce roku, jednoduše oznámíme, že žádná další letadla nekoupíme.“

Michael O'Leary, šéf Ryanairu

„Poptávka se zlepšuje, ale ziskovost se aerolinkám vzdaluje.“

Giovanni Bisignani, šéf IATA

„Z důvodu ekonomické nerentability a dlouhodobé ztrátovosti ČSA ruší linku do Manchesteru a vlastní operování do New Yorku. Spojení do New Yorku bude od zimního letového řádu 2009/2010 zajišťovat partner ze SkyTeamu, společnost Delta Air Lines.“

Hana Hejsková, tisková mluvčí ČSA

„Jsem velmi rád, že se nám díky tendru podařilo získat do výnosů Letiště Praha devět milionů korun ročně navíc ve srovnání s letoškem.“

Miroslav Dvořák, generální ředitel Letiště Praha, vyjadřuje se o tendru na provozovatele taxi služby na Letišti Praha

„Nedomnívám se, že ve středoevropském regionu je krize v letecké přepravě zažehnána. Problematický bude celý příští rok pro region střední Evropy.“

Roman Vik, ředitel letecké společnosti Travel Service

„Dnes je negativním aspektem letecké dovolené cesta na letiště do Prahy. Ta by se Jihočechům podstatně zkrátila a oni se na takovou možnost těší.“

Kristýna Čermáková ze společnosti Deloitte, tlumočí jeden z dílčích výsledků dotazníkového průzkumu ohledně jihočeského letiště

„Letiště Ostrava investovalo přes 100 milionů korun právě na vylepšení podmínek na letišti a v současné době to kraj vlastně pokrývá.“

Pavel Schneider, generální ředitel letiště Ostrava

„Nyní se zpracovává podnikatelský plán, který konzultujeme se zástupci Evropské komise. Teprve poté budeme žádat o finance. Záměr je zatím v začátku a formuje se. Ale za takových pět let by se už mohlo z Bochoře létat do Prahy nebo Vídně.“

Libor Lukáš, náměstek hejtmana Zlínského kraje

„... žijeme-li včerejšími sny, sníme zároveň o zdánlivě nemožných budoucích výbojích.“

Charles A. Lindbergh
Připravila: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

V tendru zvítězily společnosti Fix a AAA radiotaxi

Vedení Letiště Praha podepsalo 22. října 2009 smlouvy se dvěma společnostmi, které podaly nejvýhodnější nabídky na provozování taxislužby na ruzyňském letišti. Komise na základě kritérií výběrového řízení vyhodnotila jako nejlepší firmu Fix, která doposud na letišti působila jako provozovatel individuální dopravy za fixní ceny podle přepravních pásem, a dosavadního provozovatele taxislužby AAA radiotaxi. Nejvyšší nabídky přesáhly minimální požadovanou měsíční provizi o 37 a 32 %.

Nabídku do výběrového řízení na provozovatele taxislužby na Letišti Praha podali celkem čtyři uchazeči. Komise, ve které kromě pracovníků z letiště zasedl i zástupce Magistrátu hl. města Prahy, nejprve ve spolupráci s magistrátem zkontrolovala splnění všech požadovaných kritérií a poté vyhodnotila podané nabídky. Následně doporučila dvě společnosti s nejlepšími nabídkami představenstvu Letiště Praha, a. s., k podpisu smlouvy. Rozhodujícími posuzovanými kritérii byla úroveň podnikatelského záměru a nabídnutá cena. „Jsem velmi rád, že se nám díky tendru podařilo získat do výnosů Letiště Praha 9 mil. Kč ročně navíc ve srovnání s letoškem, a to při zachování vysoké kvality služeb,“ uvedl generální ředitel Letiště Praha Miroslav Dvořák.



„Díky podmínkám výběrového řízení jsme schopni i do budoucna garantovat vysokou úroveň smluvní taxislužby na Letišti Praha,“ řekla výkonná ředitelka Letiště Praha pro letecký obchod a centrální nákup Marta Guthová a dodala: „Dvě konkurující si společnosti budou zárukou kvality a vstřícného vztahu k pasažérům. Cena taxislužby je regulovaná nařízením magistrátu hl. města Prahy, tedy max. 28 Kč za kilometr. Tím je zajištěno, že zákazníci získají dobrou cenu v kombinaci s vysokým standardem služeb, který budeme průběžně kontrolovat a v případě nedodržení smluvních podmínek sankcionovat.“

Tendru předcházela nabídka určená všem zájemcům diskutovat o navržených podmínkách. Osobních schůzek využilo celkem 10 firem. Letiště Praha posléze akceptovalo relevantní připomínky a návrhy, vzešlé z těchto jednání i z námětů a dotazů, které byly kladeny účastníky od vyhlášení výběrového řízení 9. září 2009 do 7. října 2009.

Letiště Praha díky nastavení výběrového řízení zajistilo, že lidé budou z letiště jezdit kvalitními vozy s profesionálními řidiči. Z důvodu doběhu platných nájemních smluv bude do konce dubna příštího roku pokračovat systém, který kombinuje nabídku taxislužby, individuální smluvní přepravy a smluvních minibusů. Od 1. 5. 2010 pak začnou fungovat dvě taxislužby, které budou před letištní halou najíždět na principu střídání vozů AAA radiotaxi a Fix. Obě firmy budou mít k dispozici minimálně 140 vozů a od 1. 5. 2010 nejméně 10 mikrobuseů. Ty si budou zájemci moci přednostně objednat u dispečera taxislužby. Smlouvy s oběma společnostmi jsou platné do 15. 1. 2015.

Z průzkumu agentury STEM MARK na téma taxislužba na Letišti Praha:

pro dopravu z nebo na letiště využívá taxi služby 29,7 % všech cestujících;

Češi jsou druhými nejčastějšími uživateli hned po Angličanech;

95,6 % uživatelů letištních taxi hodnotí kvalitu taxislužeb známkou 1 a 2, mezi nejlépe hodnocená zlepšení pak cestující řadí snadnou dostupnost vozů taxi na Letišti Praha, velmi dobrou úroveň automobilů a v neposlední řadě také jazykovou vybavenost taxikářů;

58 % cestujících využívá letištních vozů taxi při soukromé cestě do nebo ze zahraničí, zbývajících 42 % tvoří lidé, kteří přilétají nebo odlétají za obchodem;

letištní taxi nejvíce využívají cestující ve věkové kategorii 25 – 34 let, naopak nejmenší zájem o ni je u lidí nad 65 let;

69 % uživatelů letištních taxi jsou cestující se síťovými leteckými dopravci, zatímco v případě zákazníků nízkonákladových společností je to 21 %. U charterových letů pak využívá taxi jen necelých 10 % cestujících.

Z tiskové zprávy Letiště Praha, a. s.

Foto: mis

Je tady

Nechce se tomu ani věřit, ale je tady sté vydání STRIPU. Mám je před sebou všechny na stole. První ročník v roce 2000 začíná od května a pak už následuje 9 kompletních ročníků. Hromádka časopisů není ani tak velká, ale ta hromada práce, která se za tím skrývá...

Na sklonku roku 1999 bylo rozhodnuto o vydávání vnitro-podnikového časopisu pro posílení komunikace a informovanosti o dění v podniku. Byla to jedna z cest při hledání zlepšení podnikové kultury v návaznosti na poznatky získané v průběhu velmi dramatického roku 1999.

Mnoho zkušeností s vydáváním časopisu nebylo, před tím sice vyšlo několik čísel občasných informačních bulletinů, ale vydávání nějak skončilo na úbytě pro nedostatek příspěvků.

A tak původní redakční rada se musela vypořádat se vším od píky. Jak se má časopis jmenovat, jaký by měl být rozsah, jak vyvážit obsah, aby si v něm našel každý čtenář něco pro sebe, jak získávat zajímavé a aktuální zprávy.

V květnu 2000 vyšlo první pilotní číslo STRIPU na obyčejném papíře, černobílé snímky, pouze titulky byly oranžové. Do konce roku 2000 vyšlo ještě dalších 5 čísel a struktura obsahu časopisu už dostala více méně podobu, která je zřetelná i v posledních vydáních. Ohlasy

Seriál pohled

44

(pokračování z minulého čísla)

Řešení druhého dlouhodobého projektu, automatizace civilního řízení letového provozu, probíhalo ve spolupráci s MNO již od šedesátých let, avšak po jeho odstoupení v roce 1974 projekt pokračoval dále formou resortního výzkumného úkolu koordinovaného s prací ve Stálé komisi civilního letectví RVHP.

Vojenské složky se do programu zapojily opět až po uzavření dohody o tzv. Jednotném systému řízení letového provozu (JSŘLP) mezi FMD a FMNO v osmdesátých letech. Partnerství obou složek v projektu, civilní a vojenské, však nebylo bez problémů, neboť přetrvávala nadřazenost vojenského provozu, což často působilo civilním složkám nemalé komplikace.

Vraťme se však ke zmíněným oblastním radiolokačním sítím, respektive střediskům rozmístěným na území státu. Nejstarší z nich, Buchtův kopec, bylo původně vyprojektováno pro radiolokátor OR 2. Kvůli značnému zpoždění projektové přípravy i vlastní stavby však již byl tento radar mezitím uveden do provozu na jiném místě a středisko bylo posléze využito k ověřování činnosti dodaného prvního sovětského sekundárního radiolokátoru Koreň. V sedmdesátých letech byl objekt rekonstruován a dovybaven polským traťovým primárním radiolokaátorem AVIA C, spolupracujícím s již zmíněným sovětským „sekundárem“. Stejně vybavena byla i další dvě střediska umístěná v lokalitách Velký Javorník a Praha-Jih na Příbramsku.

Budování zmíněné radiolokační sítě však nebylo plně vyhovující a k plnému provoznímu využívání uvedených středisek v osmdesátých letech nakonec nedošlo. Jak vyplývá z informací ŘLP, příprava a výstavba těchto středisek se uskutečňovala v podmínkách direktivního říze-

stovka!

na nový časopis na sebe nenechaly dlouho čekat. Byly kladné, ale i záporné, zejména od některých řídicích, kteří časopisu měli za zlé přílišnou uhlazenost až sterilitu. Jenže STRIP hned od počátku nebyl pouze vnitropodnikový časopis a v poměrně značném nákladu šel i mimo podnik na ministerstvo dopravy a na různé instituce. Nebylo tedy možné na stránkách STRIPU veřejně probírat některé problémy, které tenkrát podnik pálily. A tak se objevil konkurent STRIPU nazvaný STRUP, který v podobné grafické úpravě, britkým až šízavým humorem parodoval dění v podniku. I zde autoři z řad řídicích odvedli obrovskou práci téměř v konspiračních podmínkách, ale po roce a půl vydávání tohoto časopisu zaniklo. Myslím, že autoři udolali objem práce spojený s přípravou materiálů a také to, že přece jen se začalo hodně věcí měnit k lepšímu a důvody pro tak ostrou kritiku začaly ubývat.

Do ročníku 2002 vstoupil STRIP již s barevnými snímky, s modrou barvou titulků a na křídlovém papíře. Obsah se ustálil na 8 stranách textu, které se snaží slovem i obrazem zachytit dění v podniku. V roce 2008 se poněkud změnil design titulní stránky, převládla modrá barva symbolizující modré nebe a snímky pro titulní strany, ale i pro dokumentaci obsahu, se přiblížily profesionální kvalitě.

Obsahově časopis rovněž vyspěl, řada článků je napsána přitažlivou formou. O dobré úrovni časopisu svědčí i udělení Certifikátu profesionální úrovně, které časopis získal v roce 2002 od PR Klubu. Řada ohlasů dochází také z některých vysokých škol technického směru, které STRIP považují za vhodný zdroj doplňkových informací o oboru. A v neposlední řadě je STRIP oblíben i u našich bývalých zaměstnanců, kterým pomáhá udržet kontakt s děním v podniku, kde často působili po většinu produktivního života.

Popřejme tedy STRIPU do další stovky úspěšné pokračování zpravodajské práce, podporované řadou fundovaných příspěvů i mravenčí prací redakční rady.

Za redakci
Stripu:
**OLDŘICH
STANĚK**



Ú do historie řízení letového provozu

ni, kdy bylo rozhodnuto, že traťová radiolokace v ČSSR musí být zajištěna technikou vyráběnou zeměmi RVHP. Ta však ani zdaleka nedosahovala světové úrovně, což negativně ovlivnilo její provozní využití. Při prakticky bezkonceptním budování dalších středisek se navíc ne-

zohledňovaly ani již získané zkušenosti, což celou nepříznivou situaci dále zhoršovalo. Mnohamilionové škody vzniklé při výstavbě a neúčelném provozním využití radiolokačních středisek jen potvrdily nezbytnost profesionálního zajištění koncepční činnosti.



Letecký pohled na tzv. „nové“ letiště v Praze-Ruzyni, otevřené pro provoz v roce 1968

Pohyby letadel ve vzdušném prostoru ČSSR

Rok	1981	1982	1983
IFR pravidelná	84 546	65 598	67 609
IFR nepravidelná	27 406	28 821	27 593
VFR	5 823	6 059	6 170
Celkem	117 775	100 478	101 372

1988–1991

Konec osmdesátých let minulého století charakterizoval značný nárůst letecké dopravy, projevující se jejím soustavným přetěžováním. V řadě vyspělých států docházelo v přepravních špičkách na jednotlivých letištích i na letových cestách prakticky neustále ke kolapsovým stavům, projevujícím se především zpožděním jednotlivých linek.

Tato nepřijatelná situace zákonitě vyvolávala nespokojenost jak leteckých dopravců a cestujících, tak i dalších subjektů v této sféře působících. Bylo jasné, že rychlé přijetí razantních opatření vedoucích k nápravě je naprosto nevyhnutelné. Z tohoto důvodu byla v řadě států i v rámci nadnárodní organizace Eurocontrol přijata opatření zasahující široký okruh technických, provozních, organizačních a dalších aspektů ve snaze letový provoz co nejvíce zkvalitnit.

Některé projekty se zaměřily na zdokonalení existujících systémů řízení letového provozu, jiné řešily zvýšení kapacity jednotlivých letišť, propustnosti letových cest apod.

Ing. MILAN CVRKAL

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)

Jak jsme jeli Nova Author Cup

Na startu závodu horských kol v Jizerských horách se 10. října 2009 sešlo 15 závodníků hájících naše barvy – barvy ŘLP. Tři naše týmy čekalo 61 km s převýšením 1200 m. Trať byla technicky nenáročná, a tak se zde startovalo na horských i trekkingových kolech.

Teplota 9 °C na startu v Josefově dole během závodu ve vyšších polohách klesla na 4 °C. Mrholení na konci trasy potvrdilo, že ještě včera hezké dny již skončily a sychravý podzim je tady. V cíli nás čekalo zázemí ve formě posezení a masáže Petra Červenky, který nám ještě před startem zajistil servis kol.

Výsledky závodu ukázaly, že je mezi námi řada vynikajících cyklistů. Na této trati čas 2:30 hod. (**Viktor Slavík, Tomáš Uhlář, Jan Mejdr**) již neodpovídá turistické úrovni, ale výkonnostnímu sportu. Zejména pak čas 2:17 hod. žáka řidičího letového provozu **Tomáše Tyrychtra** (na snímku) je časem, který se dá zařadit mezi profesionály. Za ženy nás reprezentovala pouze Květa Šofferová, která také jako jediná z ŘLP poskytla pro TV NOVA aktuální rozhovor na kameru.

Přihlášených týmů včetně profesionálů bylo 119. Naše družstva se umístila na velice dobrém 38., 52. a 64. místě, přestože jsme startovali poprvé. Naše týmy nebyly sestavovány, podle výkonnosti jednotlivců, ale podle toho, jak se kdo přihlásil. Před startem jsme se neznali výkonnostně, a v některých případech ani pracovní či osobně. Nyní je tomu jinak. M. Šimek a J. Grossmann by napsali: *Vlastní závod a společné ubytování utu-*



žilo kolektiv a sportovní představy nabyly konkrétních forem.

Já bych jen dodal: I přes nepříznivé počasí všichni účastníci dojezdili nadšení z dosažených výsledků a jsou odhodláni „na sobě makat“, aby příští rok byli ještě rych-

lejší. Lepší fyzická kondice jistě umožní i zlepšení v ostatních činnostech jednotlivce, a proto si myslím, že tato kolektivní akce svůj účel splnila.

SOBĚSLAV JAKUBIČKA, CL/VBPS

Foto: KTFoto

SUDOKU:

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

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

Správné řešení z říjnového čísla Stripu. Vylosován byl **LADISLAV VACEK, G4S**. Od redakce obdrží malý dárek. **red**

V tichosti a bez velké publicity se v podniku připravuje tým, který na příštím ročníku známého závodu Kancelářské krysy vyrazí protivníkům dech neuvěřitelnou fyzickou kondicí. V tomto závodě manažerky v kostýmcích a na jehlových podpatcích a manažeri v kravatách závodí v běhu pražskými ulicemi s kufříčky v rukou, dále hází šanony do dálky i na cíl a plní další povedené disciplíny.

Je to tým vlakové sekce, jež vytrvala ve svém zálibě vlakové do-pravy do

Jenče a dočkala se nového jízdního řádu, který plně vyhověl tréninkovým požadavkům. Stanice autobusu byla u nádraží zrušena vzhledem ke stavbě tunelu a přesunuta na hlavní silnici ke šraňkům. Bratru 400 m po silniční, která se příchodem podzimu proměnila v blátivou klouzačku. Vlak od Prahy přijíždí v 7:09 a autobus odjíždí v 7:13. Teoreticky tedy na 400 m čtyři minuty. Ale vláček sem tam nějakou minutku proběhne na trati a pak začíná vzrušující drama.

Vlaková sekce upřeně pozoruje vteřinové ručičky chronometrů a zaujímá strategické pozice v posledním vagonu u posledních dveří. Bleskově seskočí ze

schůdků pružným krokem sportsmenů, bez zaváhání překoná nástrahy kolejí tonoucích v ranním šeru, protože z tréninkových důvodů vlak nestaví na osvětleném peronu, ale vpravo či vlevo od nádraží podle toho, jak mívá protijedoucí vlak. A již se peleton vydává tryskem po blátivé silniční. Po 100 metrech se pružný krok začíná měnit na blátivé pleskání polobotek, které se pokrývají cákan- ci. Slabší začínají brunátnět a chropřet,

nícmeně nezlomná vůle zvítězí sám nad

sebou je žene vpřed. V závěrečné fázi je vyburcuje k finiši světla příjezdějího busu. Jak slastné je však dopadnout na sedadlo a lapat po dechu. Ještě nikdo z týmu nezakusil hořkost porážky v podobě vzdalujících se koncových světel autobusu. Naopak, den za dnem cítíme, jak se naše výkony zlepšují. S nelibostí sledujeme blížící se termín ukončení stavby a pravděpodobný návrat zastávky autobusu k nádraží. Jen škoda, že náš tým přišel o dvě nadějně ženy, pro které přece jen byly tvrdé tréninkové dávky a zabláčené střevičky poněkud silná káva.

OLDŘICH STANĚK, AI

English Corner

Joke / Murphy's Flight Laws

No flight ever leaves on time unless you are running late and need the delay to make the flight.

If you are running late for a flight, it will depart from the farthest gate in the terminal.

If you arrive very early for a flight, it inevitably will be delayed.

Flights never leave from Gate #1 at any terminal in the world.

If you must work on your flight, you will experience turbulence just as soon as you touch pen to paper.

If you are assigned a middle seat, you can determine who has the seats on the aisle and the window while you are still in the boarding area. Just look for the two largest passengers.

Only passengers seated in window seats ever have to get up to go to the washroom.

The crying baby onboard your flight is always seated next to you.

The best-looking woman on your flight is never seated next to you.

The less carry-on luggage space available on an aircraft, the more carry-on luggage passengers will bring aboard.

Tongue Twisters

Which wish goes with which picture?

旗!

Six thick thistle sticks. Six thick thistles stick.

旗!

Say this sharply, say this sweetly, Say this shortly, say this softly. Say this sixteen times in succession.

旗!

Don't pamper damp scamp tramps that camp under ramp lamps.

旗!

Mr. See owned a saw.
And Mr. Soar owned a seesaw.
Now See's saw sawed Soar's seesaw.
Before Soar saw See,
Which made Soar sore.
Had Soar seen See's saw Before See sawed Soar's seesaw,
See's saw would not have sawed Soar's seesaw.

So See's saw sawed Soar's seesaw. But it was sad to see Soar so sore Just because See's saw sawed Soar's seesaw!

Připravila: NWT