



STRIP 2009

Vážené kolegyně, vážení kolegové,

blížící se konec roku je příležitostí začít pomalu hodnotit výsledky podniku v uplynulém období. Po téměř dvaceti letech jsme se v roce 2009 poprvé setkali s poklesem letového provozu. Tento vývoj jsme však s ohledem na současnou kondici mezinárodního civilního letectví očekávali a nebyl pro nás překvapující. Naopak, aktuální situace nám dovoluje nabrat dech, uchopit příležitost a dobře se připravit na budoucí návrat letecké dopravy k dynamickému růstu. Že k tomuto vývoji dojde, je jisté, jedinou otázkou tak zůstává kdy. Cítíme odpovědnost vůči dopravcům, kteří se potýkají s důsledky ekonomického propadu, a klademe důraz na to, aby český vzdušný prostor byl pro letecké dopravce atraktivní. Logickým a solidárním krokem z naší strany je proto podpora leteckých dopravců jako našich zákazníků. Řízení nákladů a zákaznický orientovaná cenová politika podniku jsou toho nejlepším příkladem.

Jsme dobrý tým

Naším výsledným produktem za všech okolností je bezpečnost. Jsem rád, že stejně jako v předchozích letech nedošlo do dnešního dne k žádné události, která by znamenala vážné ohrožení bezpečnosti. V českém vzdušném prostoru i na českých letištích tak i v dobách, které jsou pro letectví méně příznivé, bezproblémově a kvalitně funguje potřebná infrastruktura pro poskytování letových provozních služeb. Z hlediska ekonomického má podnik silnou a stabilní pozici, což je předpoklad k tomu, abychom bez problémů splnili všechny naše hospodářské ukazatele, které byly stanoveny naším zkladatelem – Ministerstvem dopravy ČR. Nezapomněli jsme ani na potřebné a dokázali jsme opět naplnit náš program společensky odpovědné firmy v oblasti podpory tým, kteří naši pomoc potřebují.

Profesionalita našich zaměstnanců a dobré mezilidské vztahy jsou trvalou devizou, na kterých stojí úspěch naší společnosti. Jsme dobrý tým, který může mít oprávněnou radost a být hrdý na kvalitně odvedenou práci v roce 2009.

Dovoluť mi, abych Vám všem poděkoval a popřál do roku 2010 mnoho osobních i pracovních úspěchů a především pevné zdraví.

JAN KLAS

*Zdraví, spokojenost v osobním životě
a mnoho pracovních úspěchů
všem zaměstnancům
a čtenářům Stripu
přeje do roku 2010
redakce*



Výsledky prestižní soutěže

FIREMNÍ ČASOPISY - PRO ZÁKAZNÍKY

1. Vlastní cestou
2. Vlastní cestou
3. Skauts Magazine
4. Čtení
5. BB Centrum Review

1. Růžička phosor Bernard
2. Siemens
3. Skauts Auto
4. COOP Centrum
5. Paramount Group



FIREMNÍ ČASOPISY - PRO ZAMĚSTNANCE

1. ČEZ NEWS
2. Železničář
3. STRIP 2009
4. Siemens Report
5. UNI

1. Skupina ČEZ
2. České dráhy
3. Řízení letového provozu
4. Siemens
5. Unipetrol



Strip patří mezi nejlepší firemní časopisy

V listopadu jsme oslavili sté vydání časopisu Strip a do další stovky již vstupujeme s významným oceněním. Dne 24. listopadu 2009 byly slavnostně vyhlášeny výsledky prestižní soutěže Nejlepší výroční zprávy a firemní časopisy České republiky za rok 2008, které každoročně vyhlašuje Sdružení CZECH TOP 100. Poprvé v letošním ročníku hodnotila porota také právě firemní časopisy. Mezi časopisy pro zaměstnance se na prvním místě umístil ČEZ NEWS (Skupina ČEZ), druhou příčku obsadil Železničář (České dráhy) a na krásném třetím místě **byl oceněn časopis Strip** (Řízení letového provozu). Důležité je zdůraznit, že odbornou porotu tvoří profesionálové z celé řady oblastí – grafici, umělci fotografové, jazykoví a komunikační odborníci. Porotci hodnotili kvalitu fotografií, výtvarné pojetí, celkový estetický dojem, ale také jazykovou a stylistickou správnost.

DV

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Jubiläum nepřerušenoho pracovního poměru u ŘLP oslaví v prosinci tito zaměstnanci:

Věra Pechrová, uklízečka, oddělení technicko provozní služby **15 let**

Alžběta Kettnerová, ekonom specialista, oddělení práce a mezd **25 let**
Jaroslav Hrdlička, Ing., vedoucí SLNS Brno **40 let**

Blahopřejeme!

Personálie

Od 1. ledna 2010 dochází ke změně některých funkcí:

Za pana Ivana Beneše bude vedoucím střediska ACC Ing. **Marek Rom**.

Za Ing. Jaroslava Olexu je náměstkem SCL Ing. **Zdeněk Prejzek**.

Za pana Jindřicha Kroha bude vykonávat funkci vedoucího oddělení RCC Mgr. **Jan Mandaus**.

DPER

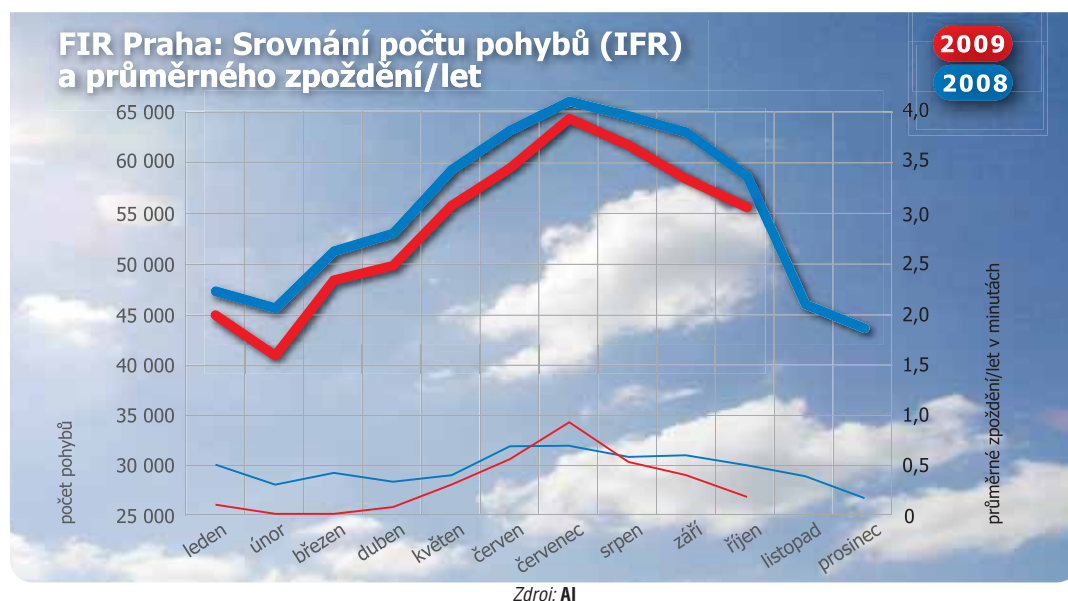
Reakce ŘLP ČR, s. p.

Reakce k článku MF DNES z 24. 11. 2009. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky (ŘLP ČR, s. p.) **se důrazně ohrazuje proti informacím uvedeným v článku redaktora MF DNES Jana Sůry.** Ten se ve svém článku „Nepořádek na českém nebi“ zabývá problematikou hospodaření ŘLP ČR, s. p., a výsledky kontrol, které v roce 2009 provedlo v podniku Ministerstvo dopravy ČR, jako jeho zřizovatel.

ŘLP ČR, s. p., považuje článek MF DNES za vysoce nekorektní, tendenční a za pokus poškodit dobré jméno ŘLP ČR, s. p., jehož hlavní prioritou je bezpečnost a kvalita poskytovaných služeb. Údaje uvedené v článku jsou prezentovány tendenčně a bez využití informací a faktů poskytnutých ŘLP ČR, s. p., a které je možné ve všech případech doložit oficiální dokumentací. Další informace na www.rlp.cz v tiskovém centru – tiskové zprávy.

ŘLP ČR, s. p.

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



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha

ŘÍJEN 2009/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
15 167	13 577
nejvyšší počet/den (2. 10.)	
604	545
nejvyšší počet/hod. (25. 10.)	
50	48

Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2009/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
58 024	55 449
nejvyšší počet/den (2. 10.)	
2 056	1 974
nejvyšší počet/hod. (1., 2., 4., 11. 10.)	
138	145

Statistika provozu

říjen 2009/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2008	2009		2008	2009
říjen	58 024	55 449	- 4,4	0,50	0,23

	Praha (IFR)			Počet pohybů na letištích – Česká republika			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %
říjen	15 167	13 577	- 10,5	2 613	2 727	+ 4,4	1 288	1 228	- 4,7	556	358	- 35,6			

Kde jsou ty doby, kdy se někdo naučil řemeslo, dělal ho celý svůj profesní život a ještě ho naučil dělat své potomky, říká Ivan Krákora, vedoucí střediska radarových a informačních systémů

Obrovská změna kvality u technického personálu

Pracujete jako vedoucí střediska radarových a informačních systémů. Přibližte našim čtenářům, co vše taková funkce obnáší?

Naše středisko vzniklo spojením dvou původně dosti odlehlých oborů – radarů a systémů pro automatické zpracování letových a leteckých informací. Dnes je to velmi harmonizovaný, symbiotický celek, který poskytuje řídicímu vše potřebné k dosažení požadovaných kapacit. Těch činností je spousta a k mému štěstí mám k ruce velmi dobré spolupracovníky, takže výsledkem je esupující esup, waldující waldo a eurokatující eurocat. A když se k tomu rozhostí spokojený výraz na tváři koncových uživatelů, tak si člověk na chvíli připustí, že ta jeho práce má smysl.

Co se za dobu, kdy působíte ve své funkci změnilo?

Téměř všechno! Samozřejmě technika, to už v tomto časopise probírali a probírají jiní. Trochu se ale zapomíná na obrovskou změnu kvality u technického personálu. A nemyslím tím jenom přijímání nových techniků podle náročnějších kritérií, ale vnitřní proměnu těch starších, kteří po letech praxe museli znovu pojmout velké množství nových informací a naučit se spoustu nových dovedností. Kde jsou ty doby, kdy se někdo naučil řemeslo, dělal ho celý svůj profesní život a ještě ho naučil dělat své potomky. Pokud se dnes někdo z nových pracovníků pousměje nad studijními obtížemi těch padesátiletých, nechť se „těší“ na to, že změny v jeho oboru budou přicházet stále častěji a budou vyžadovat stále větší úsilí z jeho strany. Ne nadarmo všem pracovníkům technických profesí zdůrazňujeme nutnost sebevzdělávání. Ale na druhou stranu lidská mysl a paměť nejsou knihovnička, ze které vymetete starou dokumentaci a vložíte novou. Ta duševní pružnost se lety jaksi vytrácí. Na místě vah pro ty starší zůstává zkušenost a schopnost rozvážně aplikovat nově získané znalosti.

Začneme ale od začátku. Studoval jste na průmyslové škole elektrotechnické. Znamená to, že jste se tehdy cíleně připravoval na budoucí povolání?

Na takovou otázku kladně odpověděl v nějakém rozhovoru jakýsi politik. V duchu jsem si představil, jak v teenagerovském věku místo na rande chodil na stra-

nické schůze. Normální člověk snad plánovitě takové věci nedělá. Jako spousta jiných mě hodně zajímala radiotechnika a letadla. Bastlil jsem doma rádia, motal jsem se okolo radioklubu a aeroklubu a chodil po večerech do technického muzea, kde jsem mohl pracovat na skutečných historických letadlech. Samozřejmě jsem chtěl dělat nějakou leteckou radiotechniku, ale konkrétní představu jsem neměl.

Jaké byly vaše úplně začátky u podniku a na čem jste pak postupně pracoval?

Začal jsem u tehdejší Správy dopravních letišť na technickém sále, který se právě – jaký to div – přestěhoval ze suterénu do přízemí pod starou ruzyňskou TWR. Trochu mě to táhlo k radionavigacím, ale pak mi jistý Ivan Uhlíř odhalil taje radaru OR 2 a o mém budoucím zaměření bylo rozhodnuto. Postupně jsem pak s výjimkou RL 41 pracoval na všech ra-

darech, které podnik používal a i dnes je mi trochu líto, že se o radarech mluvím jen jako o č i d l e c h. Takové krásné mašinky!

Byl jste, respektive stále jste, i v dozorcí radě ŘLP ČR, s. p.

Ano jeden čas jsem byl i předsedou. Myslím, že v té době dozorcí rada harmonicky spojovala podnik se zakladatelem – na jednu stranu vykonávala dozor, na druhé straně byla komunikačním kanálem směrem k zakladateli. Pevně doufám, že se dozorcí rada i v budoucnu zhostí svých úkolů na výtečnou.

Všechny pracovní povinnosti vám podle mých informací skončí. Skutečně odcházíte k 31. prosinci 2009 do důchodu po 41 letech?

Vaše informace je správná. Ale pánové, po mně přijde novější, mladší, to bude jiný sekáč, toho neukecáte (abych parafrázoval Járu Cimrmana).

Budete dál pracovně činný?

Rád bych, jen zatím nemám konkrétní představu. Přiznávám, že ani na důchod jsem se cíleně nepřipravoval.

Věříte, že se někdy uskuteční všechny vaše představy o poklidném a bezstarostném důchodovém období? Nebo se nedá jen tak snadno sesednout z toho dosavadního pravidelného každodenního pracovního kolotoče?

Má nejdražší má spoustu plánů, takže si myslím, že z jednoho kolotoče přestoupím na druhý, jen doufám, že nebude každodenní. A pak jsou tu čtyři vnoučata a s těmi toho chci ještě hodně prožít.

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: archiv

curriculum vitae

IVAN KRÁKORA

narozen: ano, v neděli 31. 8. 1947

rodina: velká a skvělá

volný čas: doufám, že se zase podívám do Paříže a oběhnu si všechna muzea s impresionisty

oblíbená literatura: knihy o skutečné historii i historické fikce

oblíbené divadlo: Činoherní klub

nejmilejší filmy: do bijáku moc nechodím, ale rád vzpomínám na

poválečné britské krimi komedie

Velké peníze, Na každého jednou

dojde, Pět lupičů a stará dáma nebo

Falešná ruka zákona. Bohužel už

nikde nejsou k vidění, zato si

v trafice můžete koupit DVD

s magorem Zemanem a jeho třiceti

případama ...

životní krédo nebo zkušenost:

To lze shrnout do dvou bodů:

1. Prožitky jsou nesdílitelné.

2. Mládí je nepoučitelné.

(vyzkoušeno z obou pólů)



Objektiv



EATS 2009 PRAHA. V kongresovém centru hotelu Clarion Praha se ve dnech 10.–11. listopadu 2009 konal **8. ročník Evropského výcvikového symposia** na téma „Exploring European Expertise in Aviation Flight Training and Simulation“. Více než 200 účastníků z celého světa mělo v rámci odborné konference a související výstavy příležitost seznámit se s novými trendy v oblasti výcviku leteckého personálu, simulátorovými technologiemi a požadavky na lidské zdroje v procesu trvalého vzdělávání. S úvodní prezentací na EATS 2009 vystoupil i generální ředitel podniku Ing. Klas, který prezentoval strategické záměry a plány CANI. Více na www.halldale.com/EATS. **rkl**



Dne 26. 11. 2009 proběhlo v IATCC **jednání Výboru ředitelů ANSPs ve FAB CE**, na kterém byly mj. podepsány dvě smlouvy zajišťující spolupráci při čerpání dotace z evropských fondů a přerozdělení dotace mezi jednotlivé účastníky projektu. (Na snímku připojuj podpis Johann Zemsky za Austrocontrol a GR Jan Klas.) Více informací přinese Strip v lednovém vydání 2010. **PJ, foto: mis**



TOD Awareness Workshop v Jenči. Ve dnech 18. a 19. 11. 2009 proběhl v konferenčním sále IATCC Jenež první ze série informačních workshopů pořádaných EUROCONTROL k tématu terénních a překážkových dat (TOD). Povinnost publikovat data TOD vznikla členským státům ICAO změnou č. 33 k ICAO Annexu 15. Celé téma je velmi rozsáhlé, komplikované, a především velmi drahé na implementaci. EUROCONTROL se proto snaží nejen o maximální pomoc svým členským státům, ale také o globální koordinaci. Poděkování spokojených účastníků patří všem, kteří s přípravou a průběhem workshopu pomáhali. **MAREK DOČKAL, SRPI/OPM, foto: mis**

Taková ne úplně normální sobota

Asi nejdůležitější vlastností řídicích letového provozu je **schopnost rychlého a správného rozhodování**. Existuje celá řada testů, kterými je u adeptů této profese již v procesu výběru tato schopnost ověřována, následně ve fázi výcviku na stanovišti ATS je postupně rozvíjena. Zejména při řešení nouzových situací se musí řídicí velmi rychle rozhodnout pro variantu, která je s ohledem na všechny okolnosti nouze optimální. Vybraní řídicí po několika letech přecházejí do funkcí vedoucích směn a v této funkci odpovídají za úroveň poskytovaných letových provozních služeb celého stanoviště. Rozhodují operativně o zásadních provozních opatřeních v průběhu služby, pomáhají řešit vzniklé nouzové situace ve vzdušném prostoru, odpovídají za správný chod celé směny. Nároky na profesní i osobnostní vlastnosti řídicích odpovídají vysoké odpovědnosti, ale rovněž vysoké míře pravomocí rozhodovat. Každý řídicí je zvyklý rozhodovat, je to jeden z jeho základních pracovních nástrojů, vedoucí směny ale musí rozhodovat za celou směnu.

V sobotu dne 21. 11. 2009 brzy ráno vznikl v suterénu technického bloku RLP požár, v jehož důsledku se celý objekt naplnil štiplavým dýmem, který postupně dostoupal až na věž. Personál noční směny TWR stačil se zarudlými očima předat službu svým kolegům z denní smě-

ny, zatímco v suterénu budovy ozařované modrými záblesky majáků hasičských aut bojovaly jejich posádky se zdrojem kouře. Technik ATMS v plynové masce a za asistence hasičů musel vypnout i pojezdový radar. Několik minut před osmou hodinou se rozhodl vedoucí směny TWR letový provoz na letišti ukončit a stanoviště evakuovat. Jen ten, kdo funkci vedoucího směny na stanovišti řízení letového provozu zastával, ví, jak závažné rozhodnutí to bylo. Na jedné straně řada rozrušených letů, vynucená přistání letadel mířících do Prahy na náhradních letištích a stovky našťavaných cestujících v odbovovací hale, – na druhé straně život a zdraví všech kolegů ve směně.

Že se Zdeněk Sršeň rozhodl správně, potvrdilo i měření zplodin v prostoru TWR ještě o tři hodiny později, které vykazalo hodnoty, jež vylučovaly přítomnost personálu... Letový provoz na letišti byl obnoven 15 minut po dokončení měření zplodin na TWR, které potvrdilo snížení zdraví škodlivých látek na hodnoty, neohrožující zdraví personálu.

Chci touto cestou poděkovat nejen Zdeňkovi, ale všem mým kolegům v noční i denní směně na TWR Praha, stejně jako Pepovi Schmelzovi z ATMS, za skutečně profesionální výkon služby ve velmi složitých podmínkách.

JAROSLAV VLASÁK, NSPLS



Přes požár způsobené komplikace v suterénu (spodní snímek), dále pokračují práce na rekonstrukci TB. Do noci svítí dvě dokončená horní podlaží.

Foto: JIŘÍ HOURLA ml.

Pojďte s námi opět rozdávat radost

aneb Vánoční charitativní sbírka je zase tady!

Rok se s rokem sešel, Vánoce klepou na dveře a s nimi nejen Ježíšek, ale také další ročník naší stále úspěšnější Vánoční charitativní sbírky, která startuje již tento měsíc.

Určitě budete souhlasit, že období adventu je jako stvořené k tomu, abychom hodili za hlavu stres, shon a všudypřítomnou hektiku. Co se na chvíli zastavit a popřemýšlet o tom, co můžeme udělat pro ty, kdo neměli v životě tolik štěstí jako my? Pokud se i vy chcete letos přidat k naší sbírce, sledujte svůj e-mail a intranet. Sběrka bude stejně jako vloni probíhat od prosince 2009 do února 2010. A opět nám Nadace Divoké husy, se kterou vánoční sbírku tradičně organizujeme, nabídne několik možných adresátů pomoci a vy prostřednictvím ankety na intranetu rozhodnete, kam vybraná částka poputuje tentokrát.

Vzpomínáte? Minule jsme společně dali dohromady opravdu skvělou sumu – 66 513 Kč, z níž většina putovala na konto vámi zvolené organizace Tyflo Vysočina z Jihlavy. Ta použila peněžitý dar na nákup reliéfní tiskárny a hrnčířského kruhu. Od té doby jejím nevidomým a slabozrakým klientům denně pomáhají lépe a kvalitněji žít. Jak? Zkuste třeba na pár minut zavřít oči – a udělejte několik kroků. I ve známém prostředí se vám pravděpodobně do cesty postaví židle nebo

zeď. A což teprve v prostředí méně známém, či neznámém vůbec. Ještě že existují takové vynálezy, jako je třeba



NADACE
DIVOKÉ
HUSY



právě reliéfní tiskárna. „Naším klientům na ní například tiskneme mapky, podle kterých se učí orientovat se v neznámém prostoru,“ vysvětluje ředitel Tyflo Vysočina Pavel Hegner. „Ve spolupráci s ČVUT navíc připravujeme projekt, který bude nabízet k vytisknutí webovou databází mapek veřejných prostor a institucí, díky kterým budou naši klienti ještě nezávislejší a samostatnější.“ A hrnčířský kruh? Ten sice klientům Tyflo Vysočina slouží „jen“ pro zábavu, ale přesto, nebo právě proto, je denně v jednom kole.

Takže – komu společně uděláme radost tentokrát?

EVA PELIKÁNOVÁ
a Nadace Divoké husy

Dne 12. listopadu se v prostorách IATCC uskutečnila vernisáž výstavy nejlepších snímků z VIII. ročníku soutěže „3L“. Putovní výstava byla v prosinci dále představena pracovníkům našeho podniku v Brně, a poté i široké veřejnosti v prostorách nového terminálu v Karlových Varech.

Fotografie ze slavnostní vernisáže spojené s předáním cen vítězům zachycuje tři z účastníků letošního ročníku – (zleva) Vlastimila Volenu, Ivana Holobradého a Karla Nováka.

mis



Inspiromat

„Jsme schopni dál růst o třicet procent ročně i přes špatnou ekonomickou situaci v Evropě.“

John Stephenson, viceprezident
Wizz Air

„Na trhu jsou cestovky, které létaly dříve s ČSA a ještě s nimi nemají uzavřenou smlouvu, protože nevědí, jaká je jejich budoucnost. Je proto možné, že se obrátí na jinou firmu, pokud bude mít silné a věrohodné zázemí.“

Jan Papež, mluvčí Asociace
cestovních kanceláří. Na českém
trhu chce uspět nová letecká
společnost: Eurovia Air

„Členské aerolinie nevydělávaly v létě, a jsou tak velmi špatně připravené čelit vysoce ztrátové zimě.“

Ulrich Schulte-Strathaus, šéf AEA

„Nadále už nebude platit jednotný tarif na letenku. Nový systém odráží aktuální poptávku cestujících, a především umožňuje pružně reagovat na veškeré tržní anomálie.“

Tomáš Holan, ředitel útvaru
Revenue Management ČSA, projekt
Českých aerolinií Click4Sky po dvou
letech opouští dosavadní model
jednotných cen pro všechny
destinace

„Kdo čekal, že se krize projeví tak silně, že bude devalvovat rubl vůči dolaru. Ekonomika padla v Rusku hodně dolů, ale očekává se, že se rychle zvedne, ale kdy se to projeví, to opravdu nevím.“

Jan Andrlík, ředitel společnosti East
Bohemian Airport

„Dokončená hala byla investorovi stavby, Karlovarskému kraji, předána 30. dubna 2009. Zahájení provozu v této nové hale umožnilo karlovarskému letišti odbavovat cestující v prostorech se standardním komfortem, reorganizovat transport zavazadel odlétajících cestujících a také významně rozšířit portfolio služeb jak pro cestující, tak návštěvníky letiště.“

Václav Černý, ředitel karlovarského
letiště

„Obecně lze konstatovat, že ve druhém loňském pololetí ani letos jsme naprostou většinu sazeb palivových příplatků nijak významně neměnili.“

Hana Hejsková, mluvčí ČSA

„Dlouhá léta jsem se trápil vírou, že člověk může létat. Moje choroba se neustále zhoršovala a já měl pocit, že již brzy mě připraví o spoustu peněz, ne-li přímo o život.“

James Tobin v knize *Dobytí nebe*

Připravila: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Němý David odklonil Goliáše

Neobvyklou událost řešili pracovníci Řízení letového provozu v neděli 29. 11. dopoledne. K mezinárodnímu letišti v Praze-Ruzyni mířil ultralight, který nekomunikoval. Letový dispečer považoval ultralight za letoun v nouzi a přednostně jej navedl na přistání, přičemž odklonil přistávající dopravní stroj.

Ve chvíli, kdy pilot zatoulaného ultralightu změnil směr a vydal se k letišti Vodochody, povolil dispečer přistání vyčkávajícímu dopravnímu stroji. Řídicí letového provozu dodržel standardní postup. V žádném případě nebyla ohrožena bezpečnost letového provozu. Incident bude řešit Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN), který by měl objasnit, jak se pilot ultralightu do chybného kurzu dostal a proč nekomunikoval.

Privatizace letiště zastavena

Předpokládaný scénář se naplnil. Senát s převahou pravice sice vrátil zákon, který vládě zakazuje privatizaci pražského ruzyňského letiště zpět do Poslanecké sněmovny, ale ta jej napodruhé opět schválila.

V Poslanecké sněmovně hlasovalo pro zákon předkládaný levicí 107 poslanců, o šest více než bylo zapotřebí. Jak se vlastně celý příběh vyvíjel?



Prodej pražského letiště jako celku jedinému strategickému partnerovi schválila bývalá vláda Mirka Topolánka (ODS) počátkem loňského června. Tehdejší odhady prodejní ceny se pohybovaly kolem stovky miliard korun. Zákaz prodeje letiště předložili sociální demokraté letos v únoru. Poslanecká sněmovna schválila zákaz privatizace letiště 30. září. Návrh předkládala skupina levicových poslanců v čele s Bohuslavem Sobotkou (ČSSD). Senát ale 5. listopadu hlasoval opačně, zákon tak opět zamířil k poslancům, kteří ho 30. 11. opět schválili. Zákon nyní musí posoudit prezident Václav Klaus.

Hlavním důvodem zastavení privatizace je obava, aby letiště nebylo prodáno pod cenou. Celosvětová finanční krize tvrdě dopadla i na odvětví letectví a s poklesem výkonů a tržeb zápasí všichni, kteří jsou v letecké dopravě nějak zapojeni.

Sto miliard korun za pražské letiště, se kterými ještě před rokem operovali někteří politici, je podle všeho nereálných. Čerstvá zkušenost z Velké Británie ukazuje, že Letiště Praha by nikdo za sto miliard nekoupil. Proč společnost British Airport Authority (BAA) inkasovala právě v těchto dnech za druhé největší londýnské letiště Gatwick „jen“ 1,5 miliardy liber, tedy asi 42 miliard korun? „Očekávali jsme vyšší cenu. I když jsou obě letiště neporovnatelná, přesto se ukazuje, že sto miliard za Letiště Praha je přemrštěný odhad,“ uvedl analytik společnosti Cyrrus Jan Procházka.

Gatwickem, který je největším letištem na světě s jednou vzletovou a odletovou dráhou, ročně projde téměř třikrát víc cestujících než Ruzyně. Oproti Ruzyni ale nemá mnoho dalších šancí na rozvoj – v Praze se například plánuje postavení druhé ranveje. Londýnské letiště navíc potřebuje výraznější modernizaci. I tak cenu ruzyňského letiště odmítá Procházka odhadnout.

Dodejme, že letiště v Gatwicku musela BAA prodat kvůli rozhodnutí tamějšího antimonopolního úřadu, protože stejná firma ovládala tři největší terminály: Heathrow, Stansted a Gatwick.

Podle tiskových zpráv připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: mis

Letiště Leoše

Bratři Žurovcovi zkoušeli své letecké dovednosti právě v Mošnově. Kdo by si byl pomyslel, že o století později zde vznikne druhé největší letiště v České republice.

První letecké pokusy bratří Žurovcových se datují na počátek minulého století. Tito mošnovští průkopníci prováděli své experimenty s letadly na místě dnešní vzletové a přistávací dráhy. Dne 16. října roku 1959 přistálo v Mošnově první civilní letadlo TU–104 A. Ostravské letiště bylo už od počátků určeno nejen pro civilní letadla, ale zejména pro účely armády.

Aby se vyhovělo potřebám armády, byla vystavěna dráha dlouhá 3,5 kilometru a široká 63 metrů. „S těmito parametry ji i dnes, po padesáti letech provozu, mohou využívat všechny v současnosti provozované typy letadel,“ přiblížila tisková mluvčí Letiště Leoše Janáčka Ostrava Michaela Kubišová. Obrat ve vojenské historii letiště nastal roku 1993, kdy byla vojenská činnost ukončena. Lidé si ji teď mohou připomínat pod hlavičkou největší letecké show Dny NATO v Ostravě.

O jedenáct let později, 1. července 2004, bylo ostravské letiště převedeno z majetku České správy letišť do rukou Moravskoslezského kraje. „Kraj zde otevřel nový odbavovací terminál. Díky moderním technologiím umožňuje odbavení až pěti set cestujících za hodinu a splňuje přísné bezpečnostní podmínky v mezinárodní letecké dopravě,“ dodala Kubišová.

Seriál pohled

45

(pokračování z minulého čísla)

Právě změny v dosavadní pevné struktuře letových cest poskytovaly určité možnosti zlepšení

letecké dopravy. V Evropě byl v této souvislosti napříklád rozpracován tzv. Evropský harmonizační a integrační program řízení letového provozu (EATCHIP). Nárůst celosvětové letecké dopravy se projevil i v činnosti, respektive hospodaření ŘLP ČSSR. V roce 1988 bylo ve vzdušném prostoru ČSSR uskutečněno celkem 127 539 IFR letů, což bylo o 10 804 více než v roce předchozím. Nejvyšší intenzitu letového provozu přitom vykazala nejdelší letová cesta A4 směřující napříč republikou. Pozadu nezůstala ani jednotlivá vnitrostátní dopravní letiště, na nichž počet pohybů letadel vzrostl v průměru o více než 40 procent! V této souvislosti je však nutno si uvědomit, že počty pohybů na jednotlivých letištích měly značně kolísavý charakter. Pro ŘLP ČSSR byl rok 1988 navíc prvním rokem experimentálního ověřování nového systému plánování, financování a hmotné zainteresovanosti v příspěvkové organizaci.

Vzestupný trend rozvoje letecké dopravy pokračoval i v roce 1989, kdy služby řízení letového provozu v ČSSR „odřídily“ celkem 130 383 letů IFR. Z hlediska počtu pohybů na jednotlivých letových cestách přitom nastaly výrazné změny. Důvodem bylo rozšíření možností způsobů přeletů území našeho státu (k přeletům území ČSSR v hlavním směru sever-jih, respektive jihovýchod, bylo využíváno již celkem šest různých přeletových tras), v neposlední řadě pak i změna směřování jednotlivých letů na existujících letových cestách.

Pohyby letadel na letištích však celkově poklesly, což byl mj. přímý důsledek redukce vnitrostátní letecké dopravy ČSA. Pro zkvalitnění služeb řízení letového provozu bylo do provozu uvedeno nové radiolokační stře-

Janáčka letos oslavilo 50 let existence

Průběžné rekonstrukce objektu se dotkly také ranveje. „Kompletní výměna a doplnění světél a s tím související infrastruktura byla nezbytným předpokladem pro provoz za nízkých dohledností,“ uzavřela Kubišová. Investice činila téměř 115 milionů korun, a otevřela tak do budoucna cestu k dálkovým letům.

V současnosti je mošnovské letiště druhé největší v republice a poskytuje služby a zázemí dopravcům z celého světa.

Letiště je po Ruzyni nejmodernější v zemi

O letišti v Mošnově se debatovalo také na říjnovém zasedání zastupitelstva Moravskoslezského kraje, který je jeho vlastníkem.

Na něm představitelé kraje rozhodli nejen o změnách v představenstvu společnosti, ale také o navýšení základního kapitálu. „Základní kapitál letiště navýšíme o 137 milionů korun, z toho o 100 milionů v tomto roce,“ sdělil náměstek hejtmána pro oblast dopravy Miroslav Novák. Částka by měla pokrýt investici, kterou letiště už dříve vynaložilo na zlepšení světelného a navigačního systému na kategorii CAT II, díky němuž na něm mohou letadla přistávat i za zhoršené viditelnosti. Mošnov se díky tomu stal druhým nejmoderněji vybaveným letišťem v zemi. Letiště ze svých zdrojů proinvestovalo do systému téměř 115 milionů korun. Schválením zastupitelů pak v představenstvu letiště vystřídal bývalého šéfa

Lubomíra Vavroše ředitele tamního provozu Michal Holubec. Ten v Mošnově působí od roku 2000. „Během tohoto měsíce připravíme materiál o dalším rozvoji letiště. Čekali jsme na ukončení letní sezony a její hodnocení, abychom nevěstili z křišťálové koule,“ poznamenal současný ředitel Letiště Leoše Janáčka Pavel Schneider.

Let do Mnichova na vlastní kůži

Slavnostní přivítání a pamětní perníková srdce jako dárek čekaly na mnichovském letišti na pasažéry premiérového letu nové pravidelné linky mezi moravskoslezskou a bavorskou metropolí. Reportér Deníku absolvoval let na pravidelné lince Mošnov – Mnichov, která odstartovala na konci září.

Je pátek, krátce po poledni. Na dráze mošnovského letiště je připraveno asi z poloviny zaplněné třicetimístné letadlo Saab a čeká na povolení ke startu. Konečně můžeme k nebesům. Vrtule se točí na plné obrátky, cestujícím lehce zaléhá v uších, zapadají do sedaček. Letadlo se odlepjuje od země, míří do německého Mnichova. Nová pravidelná letecká linka má před sebou premiérový let. Stoupáme do výšky kolem šesti tisíc metrů, což dovoluje krásně pozorovat města a vesnice, které se pod námi rozprostírají jako na detailně zpracované mapě. Výhled jen sem tam překryje mráček.

Netrvá to ani hodinu a půl, když piloti oznamují blížící se přistání. Saab dosedá na ranvej jednoho z největších

evropských letišť, jako drobek mezi obry typu Boeing či Airbus si to štrádne po ploše ke svému místu určení. Nová linka, která spojuje Ostravu s významnou metropolí a letišťem, ze kterého se dá létat dál do celého světa, má za sebou první úspěšný zářez.

„Počasí jsme měli krásné, atmosféra na palubě byla dobrá, doletěli jsme v pořádku,“ usmívá se pilot Marek Bača s tím, že nejsložitější na přistání na tak rušném letišti byla komunikace s vytíženou řídicí věží.

Na letišti čeká na cestující přivítání, dostávají na památku perníková srdce s nápisem „First Flight, Job Air CCA, OCR – MUC, September 25“. A pak už je autobus odváží k obrovské letištní hale, jejíž součástí je malé náměstí nebo také restaurace s vlastním minipivovarem. „Ceníme si přístupu mnichovského letiště. I když jsme malá společnost, tak se o nás starají nadstandardně. Mají tady nejpropracovanější marketing a služby, co znám,“ konstatuje Tomáš Skotnica, obchodní ředitel letecké společnosti Job Air – Central Connect Airlines, která linku začala provozovat.

Mošnovské letiště provozuje ještě další dvě pravidelné linky – do Prahy a Vídně. Spojení Ostrava – Praha využívá ročně přibližně devadesát tisíc cestujících, do rakouské metropole jich míří nejbezpečnějším dopravním prostředkem dvacet tři tisíc.

Ze zpráv v médiích připravil: mis

Ú do historie řízení letového provozu

disko Praha-jih poblíž Příbrami, obdobné již využívaným na Buchtově kopci a Velkém Javorníku.

Po listopadových událostech roku 1989 procházela ekonomickou reformou i sféra dopravy, což se následně odrazilo také v oblasti řízení letového provozu. V roce 1990 došlo v letecké dopravě, v dopravních výkonech jednotlivých letišť i ve vzdušném prostoru našeho státu

k zásadním změnám. Rozpadly se sítě leteckých linek dopravců bývalého socialistického tábora, což podstatně ovlivnilo letový tok na hlavním koridoru sever-jih. Tyto vlivy se zákonitě projeví i v hospodářském výsledku ŘLP ČSFR. V tomto roce se ve vzdušném prostoru ČSFR uskutečnilo celkem 131 846 letů IFR, počet pohybů na letištích se ve srovnání s rokem předchozím zvýšil

o 12 procent, avšak snížily se výkony provozovatelů z bývalých socialistických států.

V těchto podmínkách se tvořila nová organizační struktura ŘLP ČSFR, která vstoupila v platnost od 1. února 1991. Podle ní se tato organizace členila na ústředí, střediska letových provozních služeb Praha a Bratislava, na zabezpečovací střediska sídlící v Praze a Bratislavě, zabezpečovací letová střediska na letištích Brno, Holešov, Ostrava, Karlovy Vary, Košice, Tatry, Sliač a Piešťany a na samostatně hospodařící střediska Vývoj a výroba zabezpečovací letecké techniky a speciálních mechanismů, Výzkum řízení letového provozu, Letecká informační služba (LIS), Výcvikové středisko, Oborové pracoviště měření leteckého hluku (OPMLH) a Centrální sklady.

Každé zabezpečovací letové středisko se skládalo z letových provozních služeb, zabezpečovací letecké techniky, technicko-provozních služeb a z hospodářsko-správního referátu. Ústředí ŘLP podléhaly útvary ředitele, letová sekce, technická sekce a ekonomická sekce. Uvedenými změnami se zjednotila organizační struktura a dosáhlo se kvalitnějšího a zejména samostatnějšího řízení jednotlivých středisek.

Dne 26. září 1991 schválila tehdejší federální vláda ČSFR dokument nazvaný „Zásady státní dopravní politiky“, který stanovoval strategii dopravní politiky pro devadesátá léta. Postavení ŘLP ČSFR se do rozpadu federace prakticky nezměnilo, i když o jeho problematice bylo vedeno mnoho jednání na různých úrovních.

Ing. MILAN CVRKA

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Typický vzhled všesměrového radiomajáku VOR používaného k radionavigaci

Co se nevešlo do Stripu 2009



Propagaci podniku oficiálně zajišťuje kancelář generálního ředitele, která k individuálním aktivitám zaměstnanců v tomto směru nemá v podstatě žádné námítky. Do budoucna by však bylo žádoucí, aby i autoři graffiti dodržovali zásady pro používání loga podniku, jak jsou stanoveny grafickým manuálem ŘLP ČR, s. p. Foto: NWT



Ilustrace z učebnice pro autoškoly (*Carschool*, vydalo nakladatelství LittleFarmer, 2009, str. 18). Při vypnuté světelné signalizaci platí přednost zprava!



Z uživatelské příručky (vydalo nakladatelství LittleFarmer, 2009) nejmenovaných nízkonákladových aerolinií: Bod 8 c) – Cestující jsou povinni přistavit si letadlo na plochu vhodnou k odstartování. (Jako ilustrace použito jedno z méně vhodných míst.)

Stránku připravil: mis



Podle Guinnessovy knihy rekordů (české vydání z roku 2009, strana 254 dole) je nejmladším řidičím letového provozu R. K. z ŘLP ČR, s. p. Vzhledem k jeho věku a platným zákonům na ochranu osobnosti nemůže redakce zatím uvést jeho celé jméno. To si čtenáři Stripu budou ale moci brzy přečíst – v říjnovém čísle ročníku 2025 – jakmile chlapec dosáhne 18 let.

Odposlechnuto

Nejen při komunikaci řidičů a pilotů lze zaslechnout obsahově zajímavou komunikaci. Podívejme se, co třeba zaznělo na infolinkách českých mobilních operátorů:

Operátor nabízí zákaznici program „Kamarádi“, zákaznice odpovídá, že nemá v blízkosti žádného kamaráda, jen svoji tchýni. Na to operátor odpoví: „I z tchýně můžeme udělat kamaráda.“

Zákazník: Já jsem výslovně říkal, ať mi sem neposílají toho technika, co tu byl minule! Jdu ke dveřím, vodevřu a co myslíte? No byl to von!“

Zákazník: „Pošlete sem konečně někoho, kdo tomu rozumí, jinak na to pustím manželku a to teprve budete koukat!“

Zákazník: „Já bych rád věděl, proč se mi nezobrazuje číslo volaného.“

Operátor: „Velice se omlouvám, ale tohle řeší kolegové z hlasových služeb.“

Zákazník: „A kde jsem teď?“

Operátor: „Na technické podpoře internetového připojení.“

Zákazník: „Výborně! Já si objednával O2TV a rád bych věděl, kdy to bude.“

Operátor: „Velice se omlouvám, ale tohle řeší kolegové z obchodního oddělení...“

Zákazník: „Tak to bych rád věděl, proč mi v Mozille nefunguje aktualizace.“

Operátor: „Je mi líto, ale tohle já neřeším, protože...“

Zákazník: „Ježiši! Vaší práci bych chtěl mít!“



Presumpce nevinny je jedna věc, ale takovou situaci by možná stálo zato nahlásit bezpečnostnímu referátu.

English Christmas Corner

How They Forecast a Cold Winter

One day in early September the chief of a Native American tribe was asked by his tribal elders if the winter of 2009 was going to be cold or mild. The chief asked his medicine man, but he too had lost touch with the reading signs from the natural world around the Great Lakes.

In truth, neither of them had idea about how to predict the coming winter. However, the chief decided to take a modern approach, and the chief rang the National Weather Service in Gaylord Michigan.

'Yes, it is going to be a cold winter,' the meteorological officer told the chief. Consequently, he went back to his tribe and told the men to collect plenty of firewood.

A fortnight later the chief called the Weather Service and asked for an update. 'Are you still forecasting a cold winter?' he asked.

'Yes, very cold', the weather officer told him.

As a result of this brief conversation the chief went back to the tribe and told his people to collect every bit of wood they could find.

A month later the chief called the National Weather Service once more and asked about the coming winter. 'Yes,' he was told, 'it is going to be one of the coldest winters ever.'

'How can you be so sure?' the chief asked.

The weatherman replied: 'Because the Native Americans of the Great Lakes are collecting wood like crazy.'

Tongue Twisters

How many deer would a reindeer reign if a reindeer could reign deer?

Santa stuffs Steve's striped stocking.

Patsy picks pretty papered packages.

Mindy merrily mixes mincemeat.

Short shoppers shop for soft short shirts.

Santa's sleigh slides on slick snow.

Hollie hangs holly hoping happy holidays hurry.

Připravila: NWT