



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

KVĚTEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 106

**Zeptali jsme se ředitele
divize finanční (str. 4)**

**Ocenění pro Karla
Dvořáka (str. 4)**

**Rozhovor s Martinem
Strnadelem (str. 3)**

**Náborový a výběrový
tým opět v akci (str. 5)**



**Eyjafjallajökull zastavila
provoz (str. 5)**

**Jak snadno se ten náš
svět zadře... (str. 6–7)**

Foto: archiv



Příznivci malířského díla **Zdeňka Sýkory** si 15. a 16. dubna 2010 mohli v IATCC výjimečně prohlédnout jednu z jeho největších realizací – Létání A a Létání B. Možnosti využilo několik desítek milovníků umění. **mis**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., v květnu oslaví tyto zaměstnanci:

Pavla Horská, specialista LIS NOF, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM

15 let

Eva Malchárková, kontrolor traťové přípravy I, oddělení LPS Ostrava **20 let**
Dagmar Veselá, samostatný odborný referent specialista, oddělení jazykového vzdělávání **20 let**

Blahopřejeme! REDAKCE

Audit DNV

Opět pod drobnohledem DNV. 17. května provedou auditoři firmy Det Norske Veritas **první periodický audit**, abyověřili platnost našeho certifikátu řízení kvality. Tentokrát navštíví SLNS Ostrava, kde podrobi zkoumání proces zajišťování funkce zabezpečovací letecké techniky (provoz, údržba, revize ZLT a propojení

řídících vazeb s DPRO/ATMS) a také SLNS Brno, kde je bude zájmat proces poskytování letových provozních služeb v prostoru odpovědnosti (procesy příbřžovací služby řízení a TWR). V Praze pak bude v jejich hledáčku SONS, kde bude auditován proces měření, analýzy a zlepšování (monitorování a měření služeb, neshodné služby, analýza údajů, procesy zlepšování vč. vazby k životnímu prostředí, řešení výsledků interních auditů). Z výsledků provedených interních auditů bezpečnosti a kvality usuzují, že se nemáme čeho obávat, a naopak budeme moci předvést řadu významných zlepšení v činnosti podniku.

O. S./AI

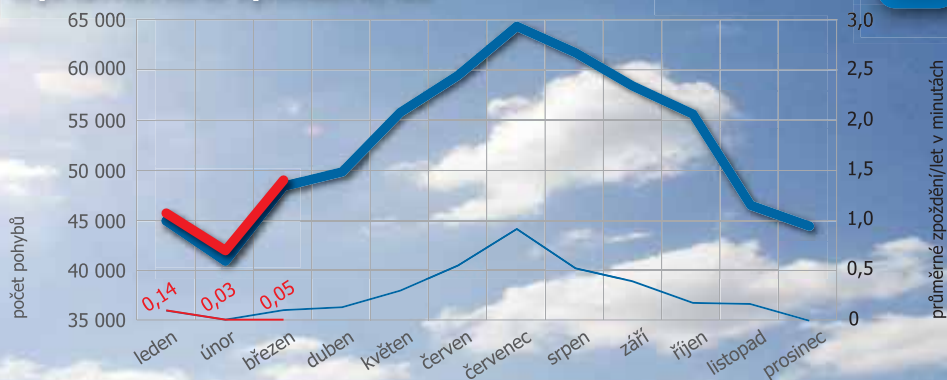
Statistiky provozu

březen 2010/2009

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



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



Open Sky Jeneč 3

Letošní, **třetí ročník** Open Sky Jeneč se uskuteční v pátek **25. června 2010**. Podrobnější informace přineseme v příštím vydání Stripu.

red

Počet pohybů na letišti Praha

BŘEZEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

12 554 12 290

nejvyšší počet/den

(12. 3.) (25. 3.)
484 478

nejvyšší počet/hod.

(28. 3.) (22. 3.)
46 44

Počet pohybů ve FIR Praha

BŘEZEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

48 039 48 915

nejvyšší počet/den

(27. 3.) (5. 3.)
1 669 1 729

nejvyšší počet/hod.

(7. 3.) (17. 3.)
131 138

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
březen	12 554	12 290	- 2,1	2 447	2 290	- 6,4	1 095	1 001	- 8,6	451	422	- 6,4

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	Počet pohybů (in/rt) v min. tržní		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2009	2010	10/09	2009	2010
březen	48 039	48 915	+ 1,8	0,09	0,05

Mnohé technické věci jsou vlastně obrazy

Dnes vám nabízíme rozhovor s člověkem z uměleckého světa, pro něhož je velkou inspirací moderní technika a některé aktivity ŘLP. Posudte sami. Martin Strnadel je Absolvent vysoké školy uměleckoprůmyslové.

Jaké bylo vaše dětství a dospívání? Jabloko nespadlo daleko od stromu – váš tatínek Antonín byl známý malíř.

Dětství jsem každý rok prožil střídavě na Valašsku (od května do dušiček – Trojanovice pod Radhoštěm) a v Praze. Otec mě zásadně neovlivňoval, ale místo televize či jiných hraček mě rodiče zabavovali tím, že jsem dostal papír a tužku, abych si kreslil, a já si kreslil, pořád. Po základní škole jsem chodil na gymnázium ve Frenštátě, které jsem nedokončil. Tatínek rozhodl, abych začal pracovat v tiskárně Polygrafie jako dělník a pak se vyučil knihařem. Jedna věc v naší rodině byla naprosto jasná – železný zákon – „cokoliv se dělá, tak se musí dělat pořádně a mělo by se tomu rozumět“. Vypadalo to, že budu knihařem, ale nakonec jsem vystudoval UMPRUM – obor užité grafiky, design a plakát.

Co vás v té době nejvíc zajímalo?

Jako kluk jsem chtěl být strojívníkem nebo pilotem, díky brýlím to však vzalo brzy za své. Letadla, se vším tím děním kolem, mi však tak učarovala, že si nedovedu svůj život bez nich představit. Jako kluk jsem často jezdil do Staré Ruzyně, potuloval se po letišti u prahu dráhy (to se ještě dalo) a díval se na letadla až do pozdního večera. Můj zájem o letadla narůstal, a když jsem nastoupil základní vojenskou službu v Armádním výtvarném studiu, potkalo mě štěstí, že jsem zde mohl rozvinout své „choutky“ naplno. Zafungoval rodinný železný zákon, tj. když jsem začal malovat letecké obrazy, tak jsem si i doplňoval a rozšiřoval znalosti o letectví. Studium letadel jsem se dostal až k řízení letového provozu a také navázal mnohá hezká pracovní přátelství s piloty.

Jak to vše pokračovalo dál?

Vzpomínám, že jako student jsem byl v Anglii a musel samozřejmě navštívit i londýnské letiště Heathrow. Všiml jsem si, že v blízkosti letiště byla spousta chlapů a kluků s rádií a že poslouchají leteckou radiokomunikaci. Neměl jsem s tím tehdy žádné zkušenosti, ale hned jsem věděl, že něco takového si musím pořídít. Naráz mě to pohltilo. Po nějaké době jsem se dostal znovu do Londýna a koupil si svůj první AirBand (mám jej dodnes). Poslouchat radiokomunikaci bylo něco úchvatného, ale rozumět frazeologii znamenalo něco k tomu nastudovat. Jak jsem se postupně v tomto zájmu zdokonaloval, vedlo mě to k tomu, že jsem si začal dělat poznámky, nejprve do notýsku a nakonec jsem si tyto zážitky začal zapisovat do obrazů. K poslechu se nakonec připojilo i souběžné sledování těchto letadel na obloze. Dodnes si vzpomínám, co to bylo za zážitek objevit, že volací znak pro BA byl Speed Bird a pro PANAM Clipper. Jak čas plynul rozšiřoval jsem počty svých rádií a tak jsem měl běžně při odposlechu zap-



curriculum vitae

MARTIN STRNADEL

Narozen: 1954

Rodina: manželka a 2 děti (kluk a holka)

Volný čas: kreslení, čtení nebo posloučání rádií (nejen leteckých frekvencí).

Oblíbená literatura: Jerome Klapka Jerome (cokoliv), K. Čapek (především povídky z jedné a druhé kapsy), B. Hrabal (cokoliv), Antoine de Saint-Exupéry

Oblíbená divadla: Na zábradlí, HaDivadlo

Nejmilejší filmy: Zvěščenina, Večírky s Peterem Sellersem, Federico Fellini (s Marcellem Mastroiannim), Hoří má panenko (Miloš Forman)

Životní krédo: Nevzat se a vydržet

nuta 3 rádia na různých frekvencích. Pro znalce uvádím, že můj „přítel nejvěrnější“ v té době bylo rádio SONY AIR7.

Sdílete s někým tuto vášně?

Můj přítel z HaDivadla v Brně hudební skladatel Jiří Bulis, byl stejný fanatik jako já. Nebylo nic mimořádného, že jsem poslouchal komunikaci a posléze mu volal: „Jirko, letí ti tam Scandinavian, máš ho tam za 10 minut.“ Spolu jsme pak mimo jiné mnohokrát debatovali o zvukových stránkách těchto odposlechů, jak na nás působí ty šумы, brumy, ruchy a jaké náklady se dají z toho vypočítat. Dokázali jsme někdy podle hlasu a volacího znaku letadla rozpoznat konkrétního pilota – např. Petra Jirmuse.

Jak vás ve vaší umělecké činnosti ovlivňuje technika?

Chci-li dělat technické věci, musím se na to podívat „zezadu“. Mnohé technické věci poskytují estetický zážitek samy o sobě, jsou to vlastně obrazy – např. tištěné spoje, obraz CT v nemocnici, radarové mapy, meteorologické obrazy. Také

vše ostatní, co souvisí s létáním, má nějakého ducha a estetické prvky, ať je to radiomaják v zelené trávě, který je proužkovaný červeno-bílý, nebo radar na Buchtově kopci včetně pohledu z jeho ochozu na okolní přírodu. Všechny tyto zážitky spolu s dojmy z létání mě nutí se výtvarně vyjadřovat. Barvy a vizuální jevy na nebi jsou úžasné, to se nedá s ničím na zemi srovnat. Odstupem, rostoucí výškou nad zemí se mění měřítka i na jiné lidi.

Co jste dělal po skončení základní vojenské služby?

Zní to neuvěřitelně, ale možnosti, které jsem v AVS měl, zapřičinily, že jsem nakonec pro armádu pracoval až do roku 1995. Poznal jsem zde mnoho zajímavých, špičkových lidí spojených s letectvím a díky nim jsem se dostal na místa, kam bych se nikdy nedostal – včetně letadel. A tak neuvěřitelně se stalo skutkem (cituji svého oblíbeného spisovatele).

Armáda mě využívala pro nejrůznější grafické návrhy a různé další výtvarné činnosti. Nejraději vzpomínám na realizaci pilotních odznaků začátkem 90. let. V zadání byla návaznost na odznaky českých a slovenských letců RAF z 2. světové války v Anglii. Jednalo se o celou sadu odznaků i pro čepici a klopky. Piloti to nosí dodnes. Nebo na realizaci výzdoby vestibulu budovy centrálního skladu náhradních leteckých dílů ve Štěpánově u Olomouce. A z civilních objednávek to byla dlouholetá spolupráce s panem profesorem Vejražkou z ČVUT na tehdy teprve se rodících programech GPS u nás. Volné i užité grafice jsem se věnoval nejvíce do roku 2000. Postupně jsem si uvědomil, že u estetických disciplín se člověk těžko prosazuje, má-li odlišný názor,

a proto jsem se rozhodl, že se přesunu směrem k technické obživě, a tak se ze mne stal dokumentarista automobilového průmyslu.

Vím, že naši budovu v Jenči znáte. Co vás k nám přivedlo?

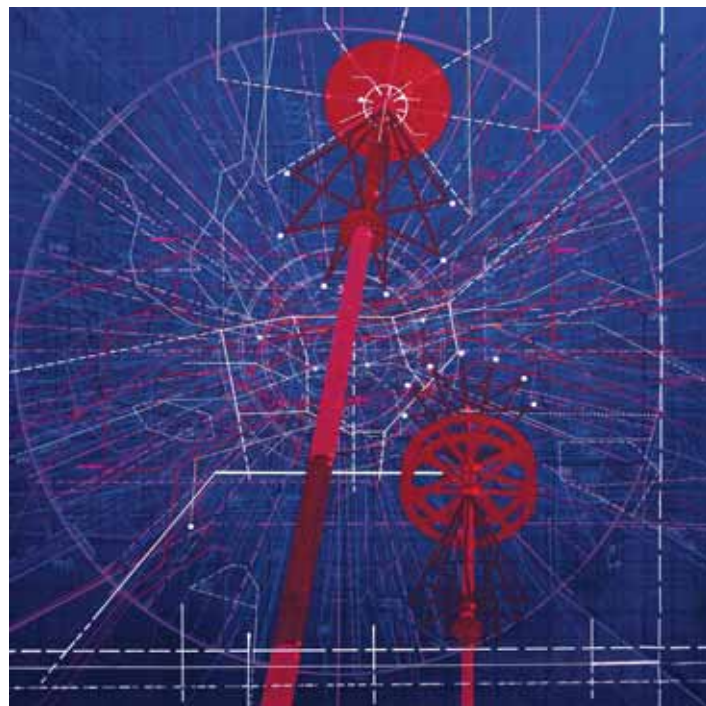
Těch příležitostí bylo několik. Znal jsem se s vaším dispečerem ACC Zdeňkem Hubálkem, který bohužel dnes již nežije. Okamžitě jsme se velice sblížili a ten mi umožnil plně nasát vaši atmosféru, tedy všeho toho, co miluji.

Protože se můj tatínek znal s malířem Zdeňkem Sklenářem, nacházel jsem u něj a v jeho školním ateliéru mnohokrát místo, kde jsem se mohl poradit i poučit, znám se s jeho synovcem, galeristou Z. Sklenářem (má pronajaté prostory od ŘLP na SN). Synovec Zdeněk Sklenář je ctitel Zdeňka Sýkory, a tak se kruh uzavírá a já byl panem ředitelem Maternou pozván na odhalení fresek Zdeňka Sýkory v Jenči.

Jaké vaše práce jsou spojeny s letectvím?

Dnes musím dělat především to, co mě užívá, a tak na malování a kreslení nezbývá tolik času, kolik bych si přál. Přesto i po letech mě stále těší práce spojené s 1. mezinárodním leteckým dnem ve Kbelích, dále kresby pro Kooperativu pro pojištění letadel. Vždycky jsem fantazíroval, kdybych chtěl být letadlem, tak jakým. Nechtěl jsem být letadlem bojovým, ale AWACSem – všechno slyší a vidí, a pokud do něčeho zasahuje, je to s kvalifikovaným nadhledem. Dnes hodně maluji ptáky, kterým dávám podoby letadel.

Text: JAN MAZAČ, foto: mis



Objektiv



Jeden z posledních pohledů (v polovině dubna) na stávající podobu TWR. Stavbu zakrylo lešení, po jehož demontáži se ukáže nová tvář TWR. **JIŘÍ HOURA ml.**



Jiří Průša napsal a **Vladimír Jiránek** ilustroval knížku **Chytré létání**, která vyjde v nejbližší době. „Ilustrovat knížku *Chytré létání* šlo úplně samo. Letecká doprava přináší mnoho úsměvných situací, a tak je stačí jen dát na papír. Doufám, že se vám obrázky a celá knížka budou líbit,“ říká Vladimír Jiránek. Rozhovor s autorem textu přinese-
me v příštím vydání Stripu. **mis**



Ocenění pro Karla Dvořáka. Pokud letové provozní služby v této zemi mají nějakého praotce, tak v Praze jsme měli hned dva. Praotcem oblastního střediska řízení letového provozu byl pan Jindřich Černohorský, praotcem příbližovací služby na letišti v Praze pan Karel Dvořák. Oba dva jsou dodnes legendami nejen pro mě, ale pro celou starší generaci řídicích ACC i APP v Praze. Jindra Černohorský, který své služby podniku poskytoval až do svých 72 let, již bohužel tenhle článek číst nemůže, Karel Dvořák se těší stále mimořádné fyzické i psychické pohodě.

Jeho životní pouť je s letištěm v Ruzyni spojena zcela bytostně. Na letišti od mládí pracoval, na letišti prožíval všechny své životní radosti i zklamání, na letišti i celý život bydlí.

Dne 22. 4. 2010 byl Karel Dvořák (na snímku vlevo) v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR podvýborem pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku oceněn za „Celoživotní činnost v oblasti civilního řízení letového provozu, vedení stanovišť APP/TWR na letišti Praha Ruzyně a výchovu nové generace“.

Zahájení provozu příbližovacího stanoviště APP Praha (tehdy označované jako PLKS – Příbližovací Letecká Kontrolní Služba) počátkem šedesátých let minulého století je s jeho jménem trvale spojeno. V důsledku politických prověrek o deset let později musel z funkce šéfa APP/TWR odejít a na „svá“ stanoviště se směl vrátit pouze jako řadový řídicí po obnovení licence.

Ríká se, že spravedlnost je slepá. Výjimka ale často potvrzuje pravidlo – Karel Dvořák je jeho potvrzením. Nejen já, ale i ta nejmladší generace řídicích na pražské APP a TWR ví, že ta cena je určitě ve správných rukou.

JAROSLAV VLASÁK, NSPLS, foto: RADKA MÁCHOVÁ

Zeptali jsme se ...

... ředitele divize finanční

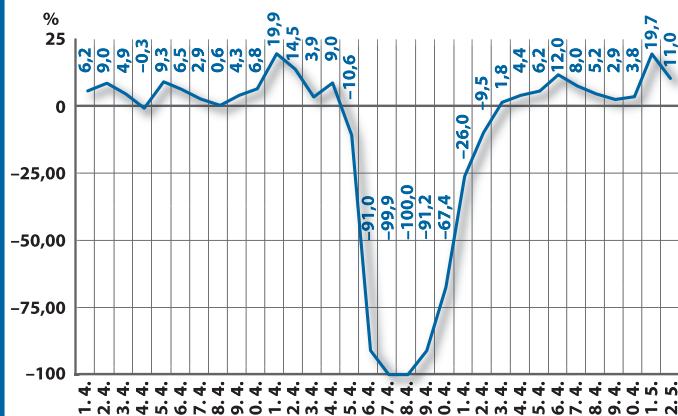


Jaké dopady na finanční situaci podniku mělo uzavření českého vzdušného prostoru v souvislosti se sopečným prachem nad Evropou?

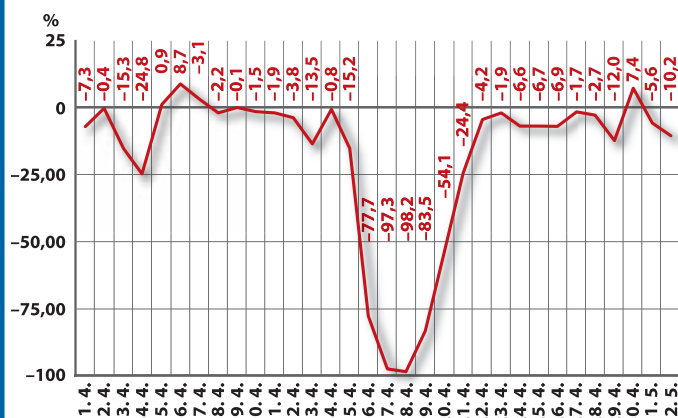
Vzdušný prostor ČR byl uzavřen od 17. dubna, nicméně významné omezení provozu jsme pocítili již o den dříve. **Pokles provozních výkonů trval až do 21. dubna.** Je to patrné z následujících grafů.

Horní graf znázorňuje vývoj traťových výkonů a spodní graf vývoj výkonů na určených letištích (v příslušných výkonových jednotkách).

Meziroční vývoj traťových výkonů (v traťových jednotkách) za duben 2010



Meziroční vývoj letištních výkonů (v příbližovacích jednotkách) za duben 2010



Toto se samozřejmě odrazí v tržbách podniku. Podle metodiky, kterou používá i EUROCONTROL, jsme vypočítali pokles tržeb na 37,4 mil. Kč. Na traťovou činnost z toho připadá 30,9 mil. Kč a na příbližovací a letištní činnost 6,5 mil. Kč. Celkově se jedná o 1,3 % z celkových plánovaných tržeb podniku. Finančně se tento propad projeví s určitým zpožděním, v červnu a v červenci.

Takovýto pokles tržeb je samozřejmě nepříjemný, ale podnik se s ním umí vyrovnat tak, aby splnil veškeré své závazky. Proti poklesu výkonů v období uzavření vzdušného prostoru působí navíc faktor pozitivního vývoje výkonů, který zaznamenáváme od listopadu loňského roku. Ke konci března jsme zaznamenali 7% nárůst traťových výkonů a 4,3% pokles výkonů na určených letištích. U obou činností se jedná o výrazný nárůst oproti našim původním očekáváním, na kterých byl postaven rozpočet.

Dubnové výsledky tento jinak optimistický vývoj provozních výkonů samozřejmě mění. Provozní výkony následujících dnů však ukazují návrat k původním trendovým hodnotám. Pokud zůstanou zachovány alespoň po dobu letní sezóny a bez dalších výrazných výkyvů, je předpoklad, že hospodářské výsledky letošního roku budou velmi dobré.

LUBOŠ HLINOVSKÝ

Eyjafjallajökull zastavila provoz

Ještě **ve čtvrtek 15. dubna** napsala Mladá fronta Dnes, že uplynulé období bylo pro letecké dopravce dlouhé a mělo nepříjemné turbulence, které řada z nich ani neustála. Pokračovala optimistickou předpovědí: „*Ted' to po více než roce vypadá znovu na klidný let.*“ Prodejci letenek v Česku po 14 měsících propadů hlásili za březen nárůst počtu prodaných letenek. V meziročním srovnání jich prodali o 1,5 procenta více a čísla se přiblížila úrovni roku 2008.

V pátek 16. dubna však islandská sopka s těžko vyslovitelným názvem Eyjafjallajökull zvýšila aktivitu a sopečným popelcem vychrleným do ovzduší ochromila letový provoz nejprve na severozápadě Evropy. Kvůli hrozcímu obřímu oblaku popela zastavila provoz letiště v Británii či Belgii a omezila ho v Nizozemsku, Irsku, severovýchodních zemích a Francii. Na omezení se připravovalo i Německo.

V pátek v 10:00 hod. byla také uzavřena severozápadní část vzdušného prostoru nad Českem, **v 11:00 hod.** ruzyňské letiště a ve **13:00 hod.** celý vzdušný prostor nad Českou republikou. Na celém území republiky platila od **16:00 hod.** také uzavěra pro vrtulníky letecké záchranné služby. Uzavírka letového provozu na českém nebi a pražském letišti postihla tisíce pasažérů Českých aerolinií a bylo jasné, že národní dopravce připraví o desítky milionů korun.

Všechna opatření následovala po upozornění odborníků, že sopečný popel s malými úlomky kamínků, ledu a písku může nejen výrazně snížit viditelnost, ale ohrozit i motory letadel.

Vzdušný prostor ČR byl od **pondělí půlnoci** nejprve otevřen ve výšce nad

7450 metrů pro přelety letounů na dálkových linkách. Ostatní letecká doprava byla však v Česku paralyzována až do **pondělí 13:00 hod.**, kdy Řízení letového provozu vzdušný prostor po 72 hodinách znovu otevřelo, zatím ale pouze podmínečně na 48 hodin. Bylo odbaveno něco přes



90 odletů a přiletů, což byla přibližně pětina běžného provozu. Do vzduchu mohly opět i vrtulníky letecké záchranné služby.

Během dne se postupně začalo létat na Slovensku, v Rakousku, v Maďarsku nebo na Balkáně. V podvečer obnovilo provoz Německo ve Frankfurtu nad Mohanem a v 18 hodin na letišti Mnichov.

Přestože **v úterý 20. dubna** se islandský vulkán zdaleka ještě neuklidnil, zůstal obnovený provoz na českém nebi zachován. Stalo se tak na základě pondělního rozhodnutí Eurocontrolu, který prostor nad Evropou rozdělil do tří měnitelných zón. První zcela bezletová, druhá s varováním, kde letecké společnosti mohly létat na základě vlastního rozhodnutí, ve třetí vyhlášené zóně přestala platit ja-

kákoliv omezení. Česká republika se zařadila do druhé zóny.

Protože čeští meteorologové ve **středu 21. dubna** neprodloužili výstrahu před sopečným prachem a minimálně do **čtvrtečních 12:00** tak nehodlali učinit, český vzdušný prostor se dostal do třetí zóny.

Pražské letiště předpokládalo, že se provoz zcela vrátí do obvyklých kolejí **koncem týdne.**

O zotavení letecké dopravy svědčilo i obnovení dálkových spojů, po několika denní výluce v Praze přistálo letadlo Delta Air Lines z New Yorku.

Po týdnu, **v pátek 23. dubna**, ohlásilo Letiště Praha návrat k plnému provozu. Z více než 440 letů byly podle mluvčí Michaely Lagronové „*zrušeny pouze tři, což se běžně stává i bez řádění sopky.*“

Na přelomu 18. a 19. týdne Eyjafjallajökull sice znovu zvýšila svoji aktivitu a částečně omezila provoz v Evropě. V době uzávěrky Stripu se ale nad Českem létalo bez omezení.

mis, foto: JIŘÍ HOURLA ml.

Inspiromat

„Vulkán, bohužel, nevydává tiskové zprávy.“

Richard Klíma, tiskový mluvčí ŘLP ČR k situaci v českém vzdušném prostoru v souvislosti s výskytem sopečného popela (19. 4. 2010)

„Aby cestující platili nízké ceny, letiště by měla snížit své poplatky. Platí to zejména o drahých letištích v Praze, Varšavě a Budapešti.“

László Tamás, Ryanair

„Chci se v tomto závodě dostat přes divokou kartu mezi top 12. Cokoliv potom, bude skvělý výsledek, co se týče zisku prvních bodů, byla by to paráda a budu o to bojovat.“

Martin Šonka, pilot, který se jako jediný Čech účastnil Red Bull Air Race World Championship

„O ultralighty pozorujeme poslední dobou čím dál větší zájem. Jsou to letadla modernější. Kromě toho spotřebují méně paliva.“

Pavol Urbanovský, Aeroklub Kolín

„Spoj do Atlanty bude během letní sezóny létat čtyřikrát týdně, a doplní tak v Ruzyni již rok fungující pravidelnou linku Praha–New York.“

Michaela Lagronová, tisková mluvčí Letiště Praha

„Klienti Čedoku s námi létají do desítek destinací převážně ve Středomoří, například na Kypr, do Řecka, Turecka nebo Egypta.“

Vladimíra Duřková, tisková mluvčí Travel Servisu. Klienti Čedoku budou další tři roky létat s Travel Servisem

„Mezi nejnákladnější položky patří zařízení pro vyprošťování letadel, jeho provozní cena je téměř 13,5 miliónu korun. Jsme tak připraveni na havarijní situace, při kterých letadla typu Airbus 380 či Boeing 737 sjedou z dráhy a uvíznou mimo zpevněnou plochu.“

Michaela Kubešová, tisková mluvčí Letiště Leoše Janáčka v Mošnově. Letiště získalo novou techniku za 87 miliónů v rámci projektu dotovaného evropskými financemi

„V naší muzejní expozici lze spatřit nejen letadla jako například MiG-21, MiG-15 či L-39, ale také velké množství exponátů spojených s letectvím, a to i školním. Simulátory a тренаžéry, školní pomůcky, motory a agregáty, nebo letecké přístroje. Vše se snažíme ukázat lidem co nejvíce zblízka.“

Tomáš Kelnar, tiskový mluvčí muzea, nové Letecké muzeum v areálu letiště v Olomouci

„Oběť musí být vykonána!“

Otto Lilienthal – krátce před smrtí Příprava: DV

Náborový a výběrový tým opět v akci

Začátkem tohoto roku vysalo ŘLP ČR, s. p., výběrové řízení na pozici „**řídící letového provozu**“. Proto se náborový a výběrový tým našeho podniku, tak jako každý rok, i letos zúčastnil několika veletrhů pracovních příležitostí.

Tyto veletrhy jsou pořádány vysokými školami technického zaměření především z toho důvodu, aby umožnily studentům

bezprostřední kontakt se zástupci firem. Veletrhy slouží mimo jiné také k **prezentaci podniku ve studentské veřejnosti** a vytváří povědomí o firmě mezi potenciálními zájemci o profesi řídícího letového provozu.

Cílem naší účasti bylo především setkat se se studenty, předat jim informace o našem podniku a pozici řídícího letového provozu, a také i odpovědět na jejich otáz-

ky. V rámci veletrhů jsme rovněž provedli několik prezentací, při nichž jsme mj. použili náborové video, které bylo díky podpoře vedení podniku zpracováno profesionální firmou v minulém roce.

Zatímco v Praze (ČVUT), Brně a Plzni jsme byli tradičními účastníky, v Ostravě se stánek ŘLP objevil poprvé. Na severu Moravy jsme se setkali s pozitivním ohlasem a zájmem zúčastněných studentů. Velkým přínosem byla přítomnost řídícího letového provozu Ing. Rostislava Stryka a jeho vystoupení na prezentaci. Diskuse s účastníky byla živá a příklady z praxe velmi názorné.

Celkem jsme oslovili více než 400 studentů a zodpověděli mnoho různorodých dotazů. Účast na veletrzích je součástí systému náboru a výběru uchazečů o profesi řídícího letového provozu a během předchozích let se stala účinným nástrojem procesu náboru a výběru řídících letového provozu.

DPER

Foto: DUŠAN INGELI



Co se děje na ruzyňském letišti?

Sopka stála Letiště Praha a ČSA až 200 milionů

České aerolinie a Letiště Praha zaznamenaly kvůli výpadku leteckého provozu následkem prachu z islandské sopky ztráty celkem 150 až 200 milionů korun, uvedl 25. 4. v České televizi prezident ČSA a generální ředitel Letiště Praha Miroslav Dvořák. Řízení letového provozu utrpělo podle ředitele Jana Klase ztrátu 30 milionů korun. Letiště Praha uvádí ztrátu 50 milionů korun, ČSA hovoří o několika desítkách milionů korun denně. Přesná výše ztrát ale nebyla k 25. 4. vyčíslena. ČSA podle Dvořáka zatím neuvažují, že by kvůli těmto ztrátám požádaly stát o finanční pomoc.

Ruzyně lákala na bezplatnou exkurzi

Aniž by se do vzduchu vzneslo jediné letadlo, přilákalo v neděli 18. 4. ruzyňské letiště do svých útrob tři a půl tisíce návštěvníků. Jako náplast za neuskutečněné lety, které byly zrušeny kvůli oblaku sopečného prachu z Islandu, otevřelo pražské letiště prostory, kam se běžně lidé bez platné letenky nedostanou.

„Šlo o jedinečnou možnost ukázat lidem místa, kam se za normálních okolností nepodívají. Jsme rádi, že dorazilo tolik zájemců, kteří chtěli poznat, jak letiště funguje,“ zhodnotila akci mluvčí Letiště Praha Michaela Lagronová s tím, že nabídku využilo celkem 3369 lidí.

Návštěvníci se v neděli dostali například do tranzitní zóny Terminálu 2, hlavní zájem byl však o prohlídky moderní letištní techniky – hasičských vozů a letištních speciálů. Odezvu měly i exkurze do letadel Boeing 737 a Airbus 320.

Tedy klobouk dolů, tomu se říká rychlá reakce, vždyť uzávěra leteckého provozu byla vyhlášena v pátek dopoledne, nevědělo se ani, jak dlouho bude trvat, a přesto zorganizovali na neděli takovou obrovskou exkurzi.



Nový hangár na ruzyňském letišti

Letecká společnost ABS Jet připravuje na ruzyňském letišti výstavbu **obří parkovací haly pro letadla**. Informaci potvrdil generální ředitel firmy Vladimír Peták. Hangár s plochou 5500 m² prošípovaný nejmodernějšími technologiemi, temperovaný, se speciálně zavěšenou střešou na obvodových nosnících má stát 275 mil. korun. Stavba má být dokončena zhruba za jeden rok od zahájení stavby.

ABS Jet již jeden hangár o rozloze 4500 m² vlastní na starém ruzyňském letišti. „Je to však chráněná stavba z roku 1937 s limitovanou únosností podlah, a proto jsme se rozhodli postavit další,“ uvedl Peták.

Letiště Praha mezi 15 nejlepšími v Evropě

Letiště Praha se v anketě „**World Airport Awards**“ pro rok 2010 umístilo mezi 15 nejlepšími letišti v Evropě. Oproti předchozímu roku si polepšilo o dvě příčky. Průzkum provádí na základě hlasování milionů cestujících britská společnost Skytrax.

Pasažéři v anketě posuzovali letiště ve 33 kategoriích. Hodnotila se např. čistota terminálů, vstřícnost a profesionalita personálu, přehlednost orientačních systémů, rychlost doručení zavazadel, nabídka obchodů a kvalita občerstvení či dostupnost internetových služeb. Dalším neméně důležitým parametrem při hodnocení byla délka čekací doby na odlet. Podle průzkumu se Letiště Praha za poslední rok zlepšilo hned v sedmi z těchto oblastí (dostupnost vozíků, čistota toalet, kvalita občerstvení, navigace po terminálech, informační tabule, efektivita v doručování zavazadel, bezpečnost – čekací doby).

Celkově bylo hodnoceno více než 200 letišť z celého světa a zapojilo se téměř 10 mil. respondentů více než stovky národností. V rámci světa se Letiště Praha umístilo na 36. místě, budapeštské letiště na 71. místě, varšavské pak dokonce na 124. místě.

Podívejme se, jak se Letiště Praha zlepšuje:

	2007	2008	2009	2010
umístění v Evropě	21. místo	18. místo	17. místo	15. místo
umístění ve světě	54. místo	42. místo	40. místo	36. místo

Podle tiskových zpráv připravil: **OLDŘICH STANĚK, AI**, vizualizace: **ABS Jet**

Jak snad

Každý rok v druhé polovině dubna se koná v Praze **mezinárodní kurz pro specialisty z oblasti safety a šetření leteckých nehod**. Letos byl příjezd účastníků kurzu a instruktorů ztížen zastavením leteckého provozu v důsledku aktivity islandského vulkánu Eyjafjallajökull. Přesto však do Prahy dorazilo autem, autobusem kombinovaným s trajektovou přepravou a vlakem 20 studentů. Jako uznání za zvládnutí této nelehké situace jsme připravili pro účastníky speciální certifikát s unikátní letovou situací nad Evropou dne **18. dubna 2010 v 10:00 hod. (mapa vlevo)** a pro srovnání i znázornění normální letové situace nad Evropou – **pro čtenáře Stripu otiskujeme mapu**



Seriál pohled

50

(pokračování z minulého čísla)

Netřeba dodávat, že citované aktivity měly značný vliv na upevnění pozice a zvýšení prestiže ŘLP ČR

v rámci stejně orientovaných organizací nejen v evropském regionu, ale i v jiných částech světa. Rok 1999 probíhal ve znamení celkových změn, především pak hledání nové strategie pro další rozvoj služeb řízení letového provozu v Evropě. Významnými organizačními změnami prošla agentura Eurocontrol, která rozpracovala a definovala nový program strategie pro období od roku 2000, označený ATM 2000+, jehož hlavním cílem bylo nabídnout uživatelům vzdušného prostoru ještě větší kapacitu za nižší cenu při zachování stejné úrovně bezpečnosti. Stejně tak byl rozpracován i nový program EATMP (European Air Traffic Management Programme), který nahrazoval dosavadní EATCHIP a který byl založen na tzv. konceptu gate-to-gate sledujícím z pozice řízení letového provozu letadlo od zahájení do ukončení pohybu po letištní ploše.

Do řešení tohoto programu se přímo zapojilo i ŘLP ČR. Šlo přitom o orfík skutečně nelehký; z hlediska letového provozu došlo totiž k radikálnímu nárůstu počtu pohybů, což bylo způsobeno především krizí v Kosovu. Pro ilustraci uvedme několik statistických údajů, vzniklou situaci dobře popisujících. Ve vzdušném prostoru ČR se počet pohybů letadel za rok 1999 ve srovnání s rokem předchozím zvýšil v průměru o 23,5 %, přičemž jen v dubnu dosáhl nárůst hodnoty plyných 40,8 %! Za celý rok se ve FIR Praha uskutečnilo 308 251 pohybů letadel, na jednotlivých dopravních letištích pak řídící letového provozu poskytli služby celkem 116 859 letadlům! Není proto divu, že rok 1999 byl pro ŘLP ČR z ekonomického

no se ten náš svět zadře...



z 30. dubna v 10:00 hod., kdy bylo v pohybu zhruba 900 letadel. Průměrný počet letadel za 24 hodin dosahuje okolo 25–28 tisíc letů (dosavadní rekord je přes

34 tisíc letů). Jak vyplynulo z podání představitelů ČSA a Letiště Praha, zastavením provozu činil výpadek asi 150–200 mil. Kč a u ŘLP ČR, s. p., asi 30 mil. Kč.

Celkový účet za výpadek letecké dopravy v ČR bude okolo 1 mld. Kč.

LADISLAV MIKA, MD ČR, foto: MAREK KAFKA, archiv

ů do historie řízení letového provozu

pohledu vůbec neúspěšnějším, a to v celé historii jeho existence!

Ve stejném roce bylo ve vzdušném prostoru ČR zavedeno několik nových tratí (např. UL602, jednosměrná UM984, apod.), čímž se zkvalitnil letový provoz z hlediska přeletů. Na letištích v Karlových Varech pokračovala rekonstrukce řídicí věže, stejná budova, včetně pracoviště ARO (briefing), byla modernizována v Ostravě

a na realizaci čekala též na letišti v Brně-Tuřanech. Současně s těmito zásadními úkoly se Řízení letového provozu České republiky odpovědně připravovalo i na bezproblémový přechod na nový letopočet 2000 (problém celosvětově označovaný zkratkou Y2K) tak, aby letový provoz nebyl v žádném případě narušen možným výpadkem řídicích systémů nebo zabezpečovací letecké techniky.



Služeb ŘLP na pražské Ruzyni využívá i irský Aer Lingus

Pilnostní signály

Rozlišují se dva základní případy:

a) Signály používané buď společně, nebo jednotlivě, které znamenají, že letadlo si přeje vyslat zprávu o obtížích, jež je nutí k přistání, aniž by vyžadovalo okamžitou pomoc.

Patří k nim:

- Opakované rozsvěcování a zhasínání přistávacích světel;
- Opakované rozsvěcování a zhasínání polohových světel tak, aby bylo odlišné od zábleskových polohových světel.

b) Signály používané buď společně, nebo jednotlivě, které znamenají, že letadlo chce vyslat nemaléhavou zprávu týkající se bezpečnosti lodě, letadla nebo jiného vozidla nebo některé osoby na palubě nebo v dohledu.

Patří k nim:

- XXX - vysílá se radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem;
- PAN, PAN – vysílá se radiotelefonicky, mluveným slovem;
- Pilnostní zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slova PAN, PAN.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)

ATC Ice Hockey Tournament 2010



Ve dnech 16. až 18. dubna se hokejisté ŘLP ČR, s. p., zúčastnili již dvanáctého ročníku turnaje řídících letového provozu, který se jako loni konal u Bledského jezera ve Slovinsku. Pro letošní turnaj byly vytvořeny dva týmy hájící barvy našeho podniku – **Prague Monkeys** a **IATCC Praha**. Kromě reprezentantů ŘLP ČR, s. p., se turnaje účastnilo dalších osm týmů z šesti zemí. V základní části turnaje byli účastníci rozděleni do dvou pětičlenných skupin a každý tým sehrál čtyři zápasy. Ve skupině A narazil tým **IATCC Praha** na hokejisty z Bratislavy, Ženevy, Vídně a mužstvo z pořadatelské země **HK Žolne**. Tým **Prague Monkeys** se ve skupině B střetl s hráči z Košic, Budapešti, Helsinek a týmem **Sky Europe**. Po odehrání základní části turnaje se týmy ze skupiny A podle umístění střetly o konečné pořadí v turnaji s týmem, který skončil na stejném místě ve skupině B. **Prague Monkeys** po nešťastné remíze s Finy v základní části turnaje skončili díky skóre na druhém místě, což znamenalo boj o bronzové medaile. V posledním vystoupení pak reprezentanti našeho podniku těsně prohráli s hokejisty z Bratislavy a skončili celkově na čtvrtém místě. Hráči **IATCC Praha** v zápase o konečné umístění bohužel nestačili na tým z Košic a obsadili tak konečné osmé místo. V zápase o celkové prvenství v turnaji se utkal tým z pořadatelské země s hokejisty z Helsinek. Finové v zápase potvrdili dobrou formu z předchozích zápasů a finále zaslouženě dovedli do vítězného konce.

th, foto: archiv

SUDOKU: Otiskujeme dvě úlohy pro přátele číselné křížovky. Vlevo je docela lehká, vpravo spíše těžká. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Řešení – všechna správně doplněná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 28. května 2010** na adresu strip@ans.cz. Vyrosování úspěšný řešitel dostane malý dárek.

Ze všech doručených správných řešení z minulého Stripu byla vylosována **IVA RÝDLOVÁ, DPRO/LIS.**

red

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

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

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

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

English Corner

Joke / A miracle

A woman and a man are involved in a car accident; it's a bad one. Both of their cars are totally demolished but amazingly neither of them are hurt.

After they crawl out of their cars, the woman says, "So you're a man; that's interesting. I'm a woman. Wow, just look at our cars! There's nothing left, but fortunately we are unhurt. This must be a sign from God that we should meet and be friends and live together in peace for the rest of our days."

Flattered, the man replied, "Oh yes, I agree with you completely! This must be a sign from God!"

The woman continued, "And look at this, here's another miracle. My car is completely demolished but this bottle of wine didn't break.

Surely God wants us to drink this wine and celebrate our good fortune."

Then she hands the bottle to the man. The man nods his head in agreement, opens it and drinks half the bottle and then hands it back to the woman.

The woman takes the bottle, immediately puts the cap back on, and hands it back to the man.

The man asks, "Aren't you having any?"

The woman replies, "No. I think I'll just wait for the police..."

Tongue Twister

Frogfeet, flippers, swimfins;
frogfeet, flippers, swimfins; frogfeet,
flippers, swimfins...

族!

Something in a thirty-acre thermal thicket of thorns and thistles thumped and thundered threatening the three-D thoughts of Matthew the thug - although, theatrically, it was only the thirteen-thousand thistles and thorns through the underneath of his thigh that the thirty year old thug thought of that morning.

族!

To sit in solemn silence in a dull, dark dock,
In a pestilential prison, with a life-long lock,
Awaiting the sensation of a short, sharp shock,
From a cheap and chippy chopper on a big black block!

Připravila: NWT