



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ČERVEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 107

3. Open sky Jeneč (str. 4)

**Dozvuky islandské
sopky** (str. 5)

**Rozhovor: Je mi lépe
ve vzduchu než
na zemi** (str. 3)

**Fotosoutěž „3L“
ve finále** (str. 8)



Foto: PETR HRUBÝ

Návštěva IATCC



Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kulaté výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP oslaví v červnu letošního roku:

Jitka Bémová, metodik účetnictví, oddělení účetních operací **15 let**
Blahopřejeme! REDAKCE

Opět pod drobnohledem DNV

Tak jak jsme dopadli? 17. května provedl tým tří auditorů DNV I. periodický

audit po recertifikaci systému řízení kvality dle ISO 9001:2008, která proběhla v loňském roce. Naplánované procesy byly na SLNS Ostrava, SLNS Brno i SONS prověřeny s tímto výsledkem:

Kanadská velvyslankyně v ČR paní Valerie Raymond (uprostřed) se svým doprovodem navštívila 17. května IATCC Praha. Velvyslankyně se zajímala mj. o činnost a funkci TWR SIM, který je produktem kanadské společnosti ADACEL. rkl/mis

celkový počet neshod kategorie 1 (významné) 0
celkový počet neshod kategorie 2 (méně významné) 0
počet pozorování 5
počet příležitostí ke zlepšení 7
počet pozoruhodných úsilí 9

S ohledem na důvěrnost zprávy lze na tomto místě konstatovat jen obecný závěr auditu, který říká, že nálezy z auditu jsou úměrné složitosti organizace a její dokumentace systému řízení. Účinnost implementace nápravných opatření z nálezu předchozího auditu byla verifikována a vedoucí auditor DNV **doporučí organizaci k udržení platnosti certifikátu**, pokud budou nálezy přezkoumány, akceptovány a uzavřeny. Nemalý počet pozoruhodných snah, které je nutno chápat jako ocenění úsilí o trvalé zlepšování, dokládá, že nesíme na vavřínech. **O. STANĚK, AI**

Statistiky provozu

Duben 2010/2009

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



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



Počet pohybů na letišti Praha

DUBEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet
13 372 **10 929**

nejvyšší počet/den
(2. 4.) (1. 4.)
553 **509**

nejvyšší počet/hod.
(5. 4.) (9., 27. 4.)
49 **45**

Počet pohybů ve FIR Praha

DUBEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet
49 604 **42 440**

nejvyšší počet/den
(30. 4.) (29. 4.)
1 926 **1 919**

nejvyšší počet/hod.
(28. 4.) (29. 4.)
134 **148**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
duben	13 372	10 929	-18,3	3 673	2 706	-26,3	1 458	1 207	-17,2	1 342	1 050	-21,8

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %Počet zpoždění/ACFT
v min.

	2009	2010		2009	2010
duben	49 604	42 440	-14,4	0,13	0,11

Je mi lépe ve vzduchu než na zemi

Ing. Jiří Pruša napsal před dvěma lety společně s dalšími odborníky knihu *Svět letecké dopravy*. Nyní přichází na knižní pulty další přírůstek, tentokrát s názvem „Chytré létání“. Autor se věnuje problematice letectví celý svůj život. Pracoval v ČSA, poté přešel do organizace IATA v Ženevě. V roce 1999 založil firmu Galileo ČR/SR. Létání se nevěnuje jen ve sféře pracovní, ale také jako pilot malých sportovních letadel a větroňů.

Dlouhodobě jste pracoval v Mezinárodní asociaci leteckých dopravců IATA, máte praxi s globálním distribučním systémem Galileo. Čemu momentálně věnujete nejvíce času?

Ted jsem si udělal trochu pauzu a věnuji se především létání, psaní a snažím se také vytvořit nové podnikání. Po hodně turbulentních prožíváních nyní docela příjemné období.

Dočetla jsem se, že rád holdujete adrenalinovým leteckým disciplínám.

To bylo v době, kdy jsem létal na paraglidu. Tehdy to tedy byla pravda, ale poté, co jsem si při jednom špatném přistání našel obratel, jsem dost přemýšlel o tom, jestli mám na paraglidu létat dál. Uvědomil jsem si, že by to byly moje dcery, které by mě vozily na vozíčku, a tak jsem se s tím nakonec rozhodl skončit, abych jim nekomplikoval život. Ted létám na sportovních motorových letadlech a na větroních, ale to nepovažuji za adrenalin. Jedná se spíše o krásné létání a u větroňů také o napětí, jestli se z přeletu vrátím na svoje letiště nebo skončím někde v poli.

Chtěl jste být někdy dopravním pilotem?

Ne. Od patnácti jsem létal na větroně, ale dopravním pilotem jsem být nechtěl. Vždy mě lákalo jen sportovní létání. Když jsem byl v ČSA, věnoval jsem se problematice obchodu a ekonomie letecké dopravy, což mi pak umožnilo, abych se přes výběrové řízení dostal do organizace IATA v Ženevě. **Na jakou svoji pracovní éru nejraději vzpomínáte?**

Na tu poslední v ČSA od roku 1994 do 1999, kdy se podle mého názoru podařilo

ČSA změnit z dopravce předešlé éry na dopravce s nejmodernější flotilou a dobrým image. Samozřejmě všechny věci nebyly zcela v pořádku, ale položily se velmi dobré základy kvalitní evropské letecké společnosti. To byla také ještě doba, kdy ČSA vydávaly. Bylo to velmi zajímavé a hodně vzrušující období.

Co vás na létání tak fascinuje?

Prostor a pocit volnosti. Ve větroně musíme také pořád bojovat s elementy. Asi mohu říct, že je mi často lépe ve vzduchu než na zemi.

Je pravda, že vaše nová kniha Chytré létání navazuje na vaši první knihu Svět letecké dopravy?

Je to tak. Svět letecké dopravy byl ale trochu odbornější, byl zaměřen hlavně na budoucí zaměstnance leteckých společností, cestovních agentur, letišť a na pracovníky řízení letového provozu. Hodně se také používá na vysokých školách jako učebnice, ale pro laickou veřejnost může být tato kniha méně zajímavá, zachází přece jen do odborných detailů. Cítil jsem proto potřebu napsat i knihu, která by leteckou dopravu přibližovala lidem mimo obor letectví a která by také leteckou dopravu popularizovala, což mimo jiné znamená zmenšit obavy a zvýšit znalosti.

Vaše druhá kniha je tedy hlavně pro širokou laickou veřejnost?

Chytré létání je určeno především laické veřejnosti, ale doufám, že může něco přinést i profesionálům. Ne každý pilot totiž ví, jak kupovat letenky, ne každý dispečer ví všechny podrobnosti odbavení na letišti a takto by se dalo pokračovat. Pro

příjemnější četby této knížky jsem požádal Vladimíra Jiráňka, aby ji ilustroval. Pan Jiránek mou prosbu přijal a jeho vtipné ilustrace pobaví všechny, odlehčí čtení a jasně ukážou, že se nejedná o učebnici. V knížce jsou velmi vtipné ilustrace i k problematice vašeho podniku, a tak doufám, že knížka pobaví i vaše kolegy. Skloubit létání s vtipem je někdy docela těžké, takže text je ještě rozlišen na serióznější výklad a skutečné – někdy zábavné, jindy poučné – příhody. Mou snahou bylo vysvětlit srozumitelně principy létání a letecké dopravy a zároveň čtenáře pobavit.

Na co se přesně kapitoly v knize Chytré létání zaměřují?

Knížka má dvě hlavní části. Jedna se věnuje problematice vlastního létání – aerodynamice a způsobu, jakým se letadlo drží ve vzduchu, jak působí počasí na létání –, a jedna velká kapitola se věnuje lidem v oboru – pilotům, řídícím letového provozu, technikům, palubnímu personálu. Cílem první části je, aby lidé získali dobrý pocit, že je o leteckou dopravu dobře postaráno a že se nemusí létání obávat. Druhá část se týká praktických věcí – vysvětluje se v ní, jak kupovat letenku, kde si v letadle sednout, na co nezapomenout, jaké jsou dnes možnosti odbavení, co udělat pro maximální pohodlí za letu a obsahuje i kritéria, podle kterých si můžete vybrat leteckou společnost včetně blacklistů, tj. seznamů společností, které nejsou spolehlivé. Všude vždy uvádím odkazy na webové stránky, tak aby se zájemci mohli dovědět detailní a aktuální informace.

Jaká kapitola se týká Řízení letového provozu?

Chytré létání obsahuje jednu kapitolu, která se jmenuje „Máte se bát, že se vaše letadlo srazí s jiným?“. Tam je zjednodušeně popsána organizace letového provozu, tříd letových prostorů, zodpovědnost jednotlivých služeb řízení letového provozu a řídících. Kapitola také krátce popisuje složité výběrové řízení na dispečery. Práce dispečerů se pak objevuje i v textu jiných kapitol, protože ji samozřejmě nelze od leteckého provozu nijak oddělit.

Psal jste knihu sám nebo v nějakém autorském kolektivu?

Tuto knihu jsem psal sám, ale protože jsem si chtěl být jist, že věci, o kterých píšu, vždy odpovídají skutečnosti, tak jsem ji například u vás konzultoval s doktorem Tomajerem, kterého znám již z předchozí spolupráce. Od něj jsem dostal velmi dobré připomínky, které jsem do knížky zapracoval.

Jak dlouho jste pracoval na této publikaci?

Přál jsem si ji napsat už asi dvacet let, ale když jsem se konečně rozhodl se do toho pustit, tak mi napsání trvalo asi šest měsíců. Nevím, zda to čtenář pocítí, ale za textem je hodně studia zahraniční i naší letecké a cestovní literatury, webů a učebnic. Přál jsem si, aby zjednodušení popisované problematiky nebylo na úkor správnosti a abych mohl čtenářům nabídnout hodně zajímavých příkladů.

Je podle vás v České republice dost publikací o letecké dopravě?

Myslím že ne. Existující publikace se většinou věnují vlastnímu řízení letadel nebo technickým a provozním záležitostem. Naše předchozí kniha, Svět letecké dopravy, byla rozhodně první publikací u nás, která se seriózně věnovala oblasť, jako je ekonomika letového provozu, marketing a produkt leteckých společností, distribuční systémy, informační technologie v letecké dopravě, financování letišť atd. Chytré létání pak je, podle mých znalostí, první publikací u nás, která širší veřejnosti vysvětluje taje létání a letecké dopravy a obsahuje mnoho praktických příkladů a rad. Knížka totiž obsahuje i vyjímavou přílohu s názvem Poradce leteckého cestovatele.

Kde bude možné zakoupit Chytré létání?

Bude se prodávat přes webové stránky www.chytreletani.cz a www.aviationhouse.net. Zakoupit ji bude možné také v prodejnách Relay na letišti v Praze a v knihkupectvích Kanzelsberger i v prodejnách spolupracujících s knižním distributorem Kosmas. Cena je 230 korun. Koupí Chytrého létání také každý přispěje desetikorunou Nadaci Terezy Maxové dětem.

Děkuji za rozhovor.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

curriculum vitae

Ing. JIŘÍ PRUŠA

Narozen: 4. 1. 1953 v Praze

Volný čas: létání, motorová letadla, větroně a lyže

Oblíbená země: USA, protože se tam nejlépe létá

Kariérní sen: Psaní. Vždycky jsem měl tuto ambici a jsem rád, že teď mám více času a mohu se psaní věnovat

Objektiv



Dne 13. 5. 2010 v 17:30 UTC ukončil po neuvěřitelných 43 letech svou aktivní kariéru řídicího letového provozu **JOSEF OGUREK**. K řízení poprvé usedl v roce 1967 a byl dlouhá léta examinatorem, instruktorem a vedoucím směny na stanovišti ATS letiště Ostrava-Mošnov.

Jeho vysoká profesionalita až do poslední sekundy, obrovská trpělivost, věčný optimismus a přátelská povaha, to byly neocenitelné vlastnosti, kterými si získal přirozený respekt přesahující hranice CTA Ostrava. Přejeme mu, aby úspěšně realizoval všechny plány, které na důchod spířdal, a aby si spokojeně užíval na své chalupě v Beskydech. Pevně zdraví a děkujeme. Radar vectoring terminated, na slyšenou ...

MIROSLAV SMOLA, foto: archiv

Generální ředitel Řízení letového provozu ČR, s. p.,
Ing. Jan Klášer vás zve na neformální setkání
zaměstnanců, které se bude konat
pod otevřeným nebem v areálu IATCC

3. Open sky Jeneč

v pátek 25. června 2010 od 17.30 hodin

Program:

- 17.30 přivítání GR a zahájení akce
- 18.00 začátek rautu a degustace vín pod vedením sommeliera
- 18.30 vyhlášení vítězů tenisového turnaje IATCC Cup 2010
- 18.45–19.15 vystoupení chlapecké skupiny Perfect (ZŠ Buštěhrad)
- 20.00–21.00 Honza Ponocný (Cirkus Ponorka) www.circusponorka.com
- projekce zápasu z fotbalového MS 2010 v JAR
- 21.45 hraje DJ písně na přání (70.–80. léta)
- 24.00 ukončení programu, odchod hostů, demontáž techniky

„3. Open sky Jeneč“ se uskuteční v areálu našeho podniku 25. června od 17.30 hodin. Čeká vás bohatý program. Součástí společenské akce je i II. ročník tenisového turnaje ve čtyřhrách – **IATCC Cup 2010**. Všichni zaměstnanci a senioři na zasluženém odpočinku dostanou pozvánku.



ŘLP ČR, s. p., mezi 10 nejlepšimi

Významný úspěch podnik zaznamenal 3. června 2010, kdy byl spolu s dalšími devíti českými společnostmi vybrán, aby reprezentoval Českou republiku v dalších kolech soutěže **European Business Awards 2010**.

Ceny European Business Awards poukazují na to, jak dobře si podniky vedly i přes nepříznivé obchodní podmínky a finanční nejistotu posledních dvou let. Vybrané firmy prokazují vysokou kvalitu svých služeb, kterou dokládají především schopností neustále se zlepšovat a prokazovat finanční růst navzdory těžkým ekonomickým výzvám, a to bez ohledu na odvětví a velikost firmy. ŘLP ČR, s. p., se tak např. s Agroferterm, Škodou Plzeň nebo Plzeňským Prazdrojem utká společně s dalšími vybranými společnostmi z celé Evropy o jednu ze 100 cen Ruban d'Honneur, které budou vyhlášeny v červenci.

Držitelé ceny Ruban d'Honneur budou vyzváni k účasti ve finále soutěže, jež proběhne v září a kde bude jejich úkolem předvést prezentaci své společnosti přímo před panelem porotců, kteří poté rozhodnou o celkových vítězích European Business Awards v každé kategorii. Ti nejlepší budou vyhlášeni 16. listopadu 2010 na závěrečném galavečeru v hotelu The Westin v Paříži před publikem složeným z evropských politiků, podnikatelů a zástupců médií.

rkf

Konec mezinárodní dohody CEATS

Česká vláda 31. května odsouhlasila sjednání dohody o ukončení mezinárodní dohody z roku 1997, podle které se měla letadla v horním vzdušném prostoru nad střední Evropou řídit ze střediska ve Vídni (**CEATS – Central European Air Traffic Services**). Tuto dohodu musí následně projednat Parlament ČR a podepsat prezident. Podle dohody CEATS mělo být poskytování služeb z vídeňského střediska zahájeno v roce 2007 a od letošního roku plně pokrývat středoevropský vzdušný prostor nad výškou 8850 metrů. Do projektu se kromě organizace EUROCONTROL zapojily Česká republika, Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Slovinsko, Chorvatsko, Bosna a Hercegovina a Itálie, která v roce 2005, na základě vyhodnocení provozních, technických a sociálně ekonomických přínosů, projekt opustila. Zbylé země se dohodly, že jejich další spolupráce bude směřovat k vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru v souladu s projektem Jednotného evropského nebe a bude založena na organizaci vzdušného prostoru, která nebude limitována národními hranicemi a v maximální míře bude využívat stávající střediska řízení letového provozu. Zahájení provozování FAB je plánováno od roku 2012.

IH

Poměrně dlouho jsem se zaobíral myšlenkou napsat nekrolog na kolegu, jehož jméno v několika posledních letech nebylo na půdě ŘLP vyslovováno úplně všude v pozitivním duchu. Nevím proč ten spor vznikl, nevím ani proč nemohl být dávno vyřešen tam, kde začal. Teď už to ale není důležité a stejně jako já, málokdo se v tom vyznal.

Pro mě byl ale kolegu, který začal řídit letadla v Karlových Varech ve stejné době jako já v Praze a byl mi celou dobu i kamarádem. Podniku byl věrný skoro čtyřicet let, jeho jméno znají dobře i starší kolegové na letištích u nás i na Slovensku ...

Karlovy Vary mají jméno od úplně jiného Karla, ale klidně by se mohly jmenovat i po něm. **Karel Rada.**

Místo žezla nosil na hlavě sluchátka, místo hermelínu nosil dlouhá léta sako od uniformy se zlatými proužky na rukávech. Královský trůn vyměnil za věž na karlovarském letišti. Byl Karlovým Varům věrný celý život a byl pro město pojmem, kterým zůstal až do úplného konce. Ten konec přišel bohužel brzo a nečekaně, ve čtvrtek 13. května 2010. Já, a celá řada mých kolegů, kteří patří do té nevelké české dispečerské rodiny, ztratila ten den skvělého kamaráda a kolegu.

JAROSLAV VLASÁK

Dozvuky islandské sopky

Islandská sopka s těžko vyslovitelným názvem Eyjafjallajökull v polovině dubna prakticky předvedla, jak je ten náš lidský svět lehce zranitelný. Z hodiny na hodinu zůstala na zemi i ta největší letadla vybavená nejmodernější avionikou, ve kterých bezmocně seděli špičkově vyškolení piloti. Za moderními radarovými obrazovkami využívali celou řadu dokonalejších funkcí seděli rovněž špičkově vyškolení radaroví řidiči, kteří najednou neměli koho řídit ...



Letiště v Evropě postupně ztichla. Lidé odtažili svá zavazadla na železniční a autobusová nádraží, v prázdných terminálech na informačních tabulích u všech linek blížily stejné červené nápisy „CANCELED“.

Mobilní telefonní sítě se hrotily pod nátlakem volajících, kteří oznamovali, že se nemohou dostat tam, kam původně chtěli, nebo se naopak nemohou dostat domů, kde už měli dávno být. Sopka si ze zmatku nás, lidí, vůbec nic nedělala a dál vyfukovala svůj popel do výšky, odkud ho proudění unášelo nad Evropu. Od Irska a Skandinávie se oblast sopečného prachu postupně rozšířila až k jižní části Apeninského poloostrova. Oči tisíců leteckých meteorologů, pilotů, řidičích letového provozu i provozovatelů letišť se od 15. dubna trvale upíraly na obrazovky počítačů, kde každých šest hodin byla aktualizována předpovědní mapa šíření popela, kterou vydávalo VAAC (Volcanic Ash Advisory Centre) v Londýně. Jak se od Islandu rozšiřovala předpovědní oblast vulkanického prachu, tak se postupně uzavíral i provoz na jednotlivých letištích. Následně letecký provoz prakticky skončil i ve vzdušných prostorech celé řady evropských států.

Dokument EUR Doc. 019

V září roku 2009 vydala Evropská kancelář ICAO (Mezinárodní organizace civilního letectví) dokument EUR Doc. 019, jenž je závazný pro všechny členské státy ICAO v oblasti EUR, kterou je již od založení organizace ICAO i Česká republika. Dokument s plným názvem „Volcanic Ash Contingency Plan“ jednoznačně definuje povinnosti nejen meteorologů, ale i orgánů letecké informační služby a řízení letového provozu v případě erupce sopky v regionu Evropy, nebo jejíž vliv zasáhne vzdušný prostor evropských států. Složky řízení letového provozu mají podle tohoto dokumentu striktní zákaz vydat jakékoliv letové povolení letadlu do prostoru, který byl avizován jako kontaminovaný sopečným popelem.

Krizový štáb na letišti v Praze, který se sešel 16. dubna 2010 ráno, kdy již předpověď VAAC zasahovala až nad Českou republiku, ukončil provoz na letišti v Praze-Ruzyni. Následně ŘLP ČR, s. p., v souladu s výše uvedenou normou ICAO vydalo Notam A0412, kterým oznámilo, že ACC Praha nevydává žádné letové povolení letadlu do zasažené oblasti vzdušného prostoru České republiky. Tak jak ubývalo cílů na našich radarových obrazovkách, přibývalo vrásek na čele zástupců leteckých společností a vedení letišť. Právem. Stejně jako v Praze se postupně uzavírala všechna letiště i vzdušné prostory evropských států, kam oblast předpovědi zasahovala. Krizový štáb na letišti v Praze zasedal i v průběhu víkendu, v neděli 18. dubna dokonce dvakrát. Pravidla nastavená normou ICAO byla ale jednoznačná a závazná, stejně jako nepříznivě



předpovědi z VAAC v Londýně. Tak jako v České republice, dodržovaly nastavená pravidla všechny státy v Evropě, kam zasahoval mrak sopečného prachu. Bezpečnost cestujících a posádek letadel je skutečně nejvyšší prioritou pro všechny, kteří se v civilním letectví pohybují.

Je tam vůbec ten popel?

Stejně rychle jako narůstaly ztráty leteckých společností, provozovatelů letišť a poskytovatelů služeb řízení letového provozu, se ale objevila i pochybnost, zda restrikce dokumentu ICAO Doc.019 nejsou příliš přísné. Otázka „...a je on tam ten popel vůbec...?“ zaznívala v mnoha diskusích na laické i odborné úrovni. **Otištěná fotografie motoru Cessny Citation**, která v druhé polovině dubna prolétla částí mraku sopečného popela, budiž výstrahou všem, kteří tehdy pochybovali ...

Aktivita EUROCONTROL

Problémem postupů pro lety v oblasti s výskytem sopečného popela se urychleně začali zabývat i odborníci z EUROCONTROL na úrovni Provisional Council. Nutno zdůraznit, že tato aktivita výrazně zvedla prestiž EUROCONTROL na straně jedné a vytvořila potřebná pravidla pro provádění letů na straně druhé. Výsled-

kem narychlo svolané telekonference ministrů dopravy EU bylo rozdělení oblasti předpovědního výskytu sopečného popela do tří zón podle intenzity znečištění. Prvou zónou je oblast, kde je kontaminace sopečným popelem nejvyšší a kam se lety provádět nesmí. Vyhlášení této tzv. „NO FLY ZONE“ navrhuje na základě výskytu zjištěného nebo předpovědního vysoké koncentrace vulkanického popela přímo agentura EUROCONTROL. Na základě tohoto podkladu se určený vzdušný prostor uzavírá. Za publikaci zprávy o uzavření vzdušného prostoru nebo jeho části odpovídá v ČR již přímo Řízení letového provozu ČR. Druhá zóna je publikovaná jako „předpokládaná“ oblast s nižší koncentrací sopečného popela a letová činnost v takovém prostoru je klasifikována jako nebezpečná. Odpovědnost za provedení letů se ale v tomto prostoru ponechává

Inspiromat

„Létání je jeden z vůbec nejbezpečnějších druhů přepravy, jaký máme. Létání je řízeno velmi zodpovědně a všechny potřebné systémy jsou pevné, jištěné. Já v letadle odpočívám. Hlavně i proto, že v něm mám vypnutý mobilní telefon.“

David McMillan, generální ředitel EUROCONTROL

„Není žádný důvod, aby letadla nemohla znovu létat.“

Ben Lord, Save Concorde Group.
Nadšenci chtějí na oblohu po sedmi letech vrátit legendární Concorde

„Krise způsobená popelem srazila globální zotavení odvětví – zasažení byli přepravci ve všech regionech.“

Giovanni Bisignani, šéf IATA

„Má velmi nízké emise, je to ekologicky nejhleduplnější letadlo v naší flotile.“

Thomas Enders, prezident aerolinek Lufthansa, o Airbusu A380, největším letadle na světě pro 526 cestujících

„Vyčíslení konkrétních dopadů této novely není v tuto chvíli možné, spekulovat o nich by bylo předčasné. Obecně lze ale konstatovat, že nutnost obstarávat emisní povolenky na každý let k navýšení nákladů všech leteckých společností zcela logicky povede.“

Petr Podzimek, oddělení komunikace Českých aerolinií

„Musíme být připraveni. To, co se stalo, se může kdykoli opakovat. Sopka nedodržuje žádná pravidla.“

Siim Kallas, eurokomisař pro dopravu

„Aero Vodochody je nejen hrdé na tradici v podobě legendárního Albatrosu, ale snaží se své zákazníky a uživatele letadel všestranně podporovat.“

Ladislav Šimek, prezident společnosti Aero Vodochody podepsalo v Alžírsku kontrakt na prodloužení životnosti a podporu armádních letadel L-39 Albatros

„Holidays Czech Airlines bude zatím plnit funkci obchodní společnosti v oblasti nepravidelné dopravy. Zároveň žádá o veškerá povolení, tedy především o licenci leteckého dopravce a osvědčení provozovatele obchodní letecké dopravy, která jsou potřebná pro plnohodnotné fungování leteckého dopravce.“

Miroslav Dvořák, šéf ČSA

„Neodpoutávej se nikdy od svých snů! Když zmizí, budeš dál existovat, ale přestaneš žít.“

Mark Twain, americký spisovatel

Připravila: DV

JAROSLAV VLAŠÁK, NSPLS
Foto: archiv

Co se děje na ruzyňském letišti?

Aerolinky si budou kupovat emisní povolenky, potvrdila sněmovna

Letečtí dopravci si budou muset od roku 2012 kupovat emisní povolenky na emise ze svých letadel. Stát současně zmírní pravidla pro přidělování bezplatných emisních povolenek elektrárenským a také teplárenským firmám. Rozhodla tak sněmovna, když přehlasovala veto prezidenta Václava Klause. Zákon tak nyní bude rovnou vyhlášen ve Sbírce zákonů. Klaus novelu zákona o obchodování s emisními povolenkami vetoval v polovině dubna. Uvedl tehdy mimo jiné, že sám cíl obchodování s takzvanými emisními povolenkami – tedy „údažně“ omezování produkce „skleníkových plynů“ – je jen dalším drastickým zásahem do ekonomické svobody s velmi pochybným zdůvodněním. „My jsme si jeho (Klausovy) námítky velmi pozorně přečetli, ale musím konstatovat, že s nimi nemůžeme souhlasit,“ řekla poslancům ministryně životního prostředí Rut Bízková. Aerolinie už počítají se zvýšením nákladů, zatím ale není jasné, zda je promítnou do cen letenek. „Výčíslení konkrétních dopadů této novely není v tuto chvíli možné, spekulovat o nich by bylo předčasné. Obecně lze ale konstatovat, že nutnost obstarávat emisní povolenky na každý let k navýšení nákladů všech leteckých společností zcela logicky povede,“

uvědla mluvčí ČSA Hana Hejsková. Podobně se vyjádřil i konkurenční Travel Service.

Povinnost nakupovat emisní povolenky se má týkat všech leteckých dopravců, jejichž letouny přistávají na letištích na území EU nebo z nich odlétají. Podle ministerstva životního prostředí by ale dopravci dostávali do roku 2020 zdarma 85 % povolenek a nakupovali jen 15 %. Novela má stabilizovat emise z letecké dopravy na úroveň průměru vypouštěných skleníkových plynů z let 2004 až 2006. Tyto emise totiž od roku 1990 do roku 2004 vzrostly v zemích EU o 87 %.



Tato zpráva docela zapadá i do úvah, které jsou vedeny na téma role a možnosti našeho podniku v ochraně životního prostředí. Je jasné, že vhodnou konstrukcí letových tratí, jejich napřímováním, jejich vedením v ekonomických letových hladinách, omezováním vyčerpávání ve vzduchu a řadou dalších organizačních opatření lze významně přispět k úsporám paliva, a tím i ke snižování emisí do atmosféry. Proto se připravuje hlubší aplikace systému environmentálního managementu v souladu s normou ISO 14000, bytí úvahy o možné certifikaci nejsou zatím na pořadu dne. Ale připomeňme, že součástí letošního externího auditu DNV na SONS byly i vazby k životnímu prostředí. (pozn. red.)

S easyJet do Amsterdamu od 689 Kč

Přední evropská nízkonákladová letecká společnost easyJet otevřela v pátek 14. května novou přímou leteckou linku do Amsterdamu. Zákazníci mohou využít pravidelných letů do této evropské destinace 6x týdně od 689 Kč. „Nová linka do Amsterdamu je dalším z jarních překvapení easyJet pro všechny milovníky cestování. Amsterdam patří mezi atraktivní evropské destinace, které se řadí k turisticky oblíbeným místům. Otevřením této nové linky chceme svým zákazníkům zpříjemnit cestování po Evropě bez velkého finančního zatížení,“ říká Oliver Aust, ředitel komunikace společnosti easyJet. „V současné chvíli začíná cena letenek jednosměrného letu včetně všech poplatků na 689 korunách. Letenky si můžete rezervovat na stránkách easyJet.com například společně s ubytováním,“ dodává Oliver Aust.

O společnosti easyJet:

Přední evropská nízkonákladová letecká společnost, která v současné době provozuje 182 letadel na 500 linkách a létá na 117 letišť ve 28 zemích. V posledních 12 měsících easyJet přepravila více než 46 milionů pasažérů. V České republice operuje na letišti Praha-Ruzyně.

Asistenční služby H 24 pro osoby se zdravotním postižením

Na základě Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě je provozovatel Letiště Praha povinen zajistit svými silami nebo prostřednictvím vybraného dodavatele asistenční služby pro osoby se zdravotním postižením. Správa Letiště Praha, s. p., rozhodla zajistit poskytování asistenční služby pomocí specializované firmy. Poskytovatel byl vybrán v duchu výše uvedeného Nařízení za dodržení zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách. Plnohodnotný přístup osob se zdravotním postižením k procesu odbavení je zajištěn nepřetržitě, tj. 24 hodin denně, a to formou asistence, která je poskytována zdarma na základě vyžádání osoby se zdravotním postižením. Vyžádat asistenci je možné z odbavovacích přepážek (check-in), z informací a z jednotlivých stánků 1–14.

Kontakty na poskytovatele služby: MaidPro Service, s. r. o.

Spojení na dispečink poskytovatele (služba H 24) – telefon: +420 220 111 220, fax: +420 220 111 222

SITA: PRGWCX

Podle tiskových zpráv připravil: OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis

X-37B – nová

X-37B je prototypem bezpilotního raketoplánu. První exemplář je určen především pro atmosférické zkoušky. Další let se pravděpodobně uskuteční v roce 2011. Původně se počítalo s vypuštěním v nákladovém prostoru Space Shuttle.

Raketoplán bez posádky byl vyvinut pro potřeby armády. Společně na něm od roku 1999 pracovaly NASA a Boeing. V roce 2004 vstoupila do projektu místo NASA vojenská agentura DAPRA a v roce 2006 přešel celý projekt pod americké vojenské letectvo.

Svým tvarem X-37B připomíná současný raketoplán Shuttle, ale velikost má zhruba čtvrtinovou. Rozpětí je 4,5 m, délka 8,9 m, výška 2,9 m, startovní hmotnost téměř 5 tun. Okřídlený raketoplán X-37B je označován rovněž jako OTV (Orbital Test Vehicle). Do vesmíru se dostane, stejně jako Shuttle, pomocí nosné rakety.

Přední část kosmické lodi je vybavena souborem elektrických a elektronických zařízení a je zde i nádrž s palivem pro manévrování pomocí trysek na špičce a zádi. Prostřední část je určena pro náklad nebo přístroje. V zadní části pak je hlavní motor a nádrž s palivem.

V kosmu se bude raketoplán pohybovat ve výšce 200 až 900 kilometrů nad Zemí a bude tam schopen létat až 270 dní. Zpět se bude vracet stejně jako současný raketoplán, tedy klouzavým letem. Přistávat bude s největší pravděpodobností na dlouhé přistávací dráze na Vandenberg Air Force Base v Kalifornii, upravené pro přistání kosmických raketoplánů. Dráha je dlouhá 4600 metrů a široká 61 m.

Seriál pohled

51

(pokračování z minulého čísla)

2000–2002

Rok 2000 začal pro státní podnik Řízení letového provozu ČR rozporuplně. Na jedné straně byl sice úspěšně překonán přechod systémů řízených výpočetní technikou na nový letopočet (všeobecně označovaný zkratkou Y2K) a v hospodaření podniku bylo dosaženo zatím vůbec nejlepších finančních výsledků, na straně druhé se však podnik musel potýkat s nepříjemným faktem vysokého zpoždění letů v roce 1999, a především se značně napjatými vztahy s částí řídicích letového provozu. Ti poukazovali zejména na neuspokojivé rozvržení fondu pracovní doby v nepřetržitém provozu, vedoucí k jejich neúměrnému přetěžování, a počátkem roku vyhlásili stávkovou pohotovost. Tato situace nebyla nová – stávková pohotovost byla řídicími letového provozu vyhlášena též na počátku roku 1992 a i tehdy jí média věnovala značnou pozornost.

Na vzniklou situaci, vyžadující okamžité řešení, zareagoval vedení podniku vyhlášením tzv. „Programu 2000“, který si za cíl stanovil zvýšení kapacity a propustnosti vzdušného prostoru ČR při udržení nebo zvýšení bezpečnosti provozu. Zmíněný program sledoval čtyři základní priority:

1) doplnění stavu řídicích letového provozu v Oblastním středisku řízení Praha,

2) optimalizaci rozložení zátěže mezi horním a spodním vzdušným prostorem změnou vertikální hranice odpovědnosti,

3) vytvoření podmínek pro dočasnou výpomoc řídicích z Přibylzavacího střediska řízení (APP) v Oblastním středisku (ACC), a konečně

4) rozvoj klíčových systémů a provozních postupů pro efektivní poskytování letových provozních služeb.

americká automatická kosmická loď

První verze raketoplánu byla testována již dvakrát, ale do výšky ji vždy vynesl experimentální letoun White Knight. Tentokrát byla kosmická loď X-37B při startu ukryta uvnitř aerodynamického krytu o průměru 5,5 m.

Raketa Atlas V odstartovala 22. dubna 2010 s kuželovitým krytem vpředu, bez urychlovacích stupňů na tuhou pohonnou látku a s jedním urychlovacím stupněm Centaur, k němuž byl raketoplán připojen.

Tato první mise se soustředí na prověření technologií pro opakovaně použitelné vesmírné lodě s autonomním režimem návratu.

mis, foto: www.space.com



ú do historie řízení letového provozu

Před ŘLP ČR, s. p., stál rovněž zásadní úkol spočívající v co možná nejrychlejší a neúčinnější obnově vzájemné interní komunikace na všech úrovních s cílem zlepšit vnitropodnikové vztahy. Kromě toho byl zahájen i projekt NOSTRUM, řešící zásady nové organizační struktury podniku nezbytné pro zajištění jeho pokud mož-

no bezproblémové existence v novém konkurenčním prostředí s využitím dříve nabytých zkušeností.

Zavedení nové struktury do praxe bylo stanoveno na 1. leden 2001. I když výše uvedené události, které nepostrádaly na dramatickosti, svým možným dosahem představovaly reálné nebezpečí ztráty důvěry uživatelů

služeb řízení letového provozu a jejich odliv, podařilo se díky úsilí všech pracovníků ŘLP ČR úkoly stanovené „Programem 2000“ naplnit. Přes toto nelehké období byly v roce 2000 zaznamenány i další úspěchy. Patřila k nim například v dubnu realizovaná nová sektorizace na stanovišti ACC Praha jako prostředek pro snížení zpoždění letů ve vzdušném prostoru ČR či uzavření kolektivních smluv uskutečněné v témže měsíci.

Pro potřeby umístění a činnosti radarového simulátoru byly v přízemí Technického bloku na novém letišti v Praze-Ruzyni rekonstruovány příslušné prostory. Rekonstrukční práce se ovšem nezaměřily jen na hlavní centrum. Probíhaly i na regionálních letištích, na nichž složky řízení letového provozu neustále plnily svoji důležitou roli, spočívající kromě poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru též v zajišťování provozu a údržby nezbytné pozemní techniky.

Slavnostní událostí v historii ŘLP ČR bylo bezesporu obsazení prvního místa v kategorii „rentabilita“ získané v rámci soutěže Czech Top 100 za rok 1999. Z hlediska zkvalitnění poskytovaných služeb řízení letového provozu mělo v roce 2000 značný význam též zříjové zprovoznění radarového simulátoru E2000 a následné zahájení výcviku řídicích ACC a APP/TWR Praha, aby byli včas a dokonale připraveni na využívání tohoto systému v běžném provozu.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Řídicí letového provozu byli na počátku nového tisíciletí středem pozornosti

Fotosoutěž „3L“ ve finále



Kvalitu mnoha fotografií zaslaných do soutěže „3L“ zaměstnanců ŘLP ČR demonstruje například snímek **Orel – ZOO – LKPR** od **Ivana Holobradého (DPRO)**. Autor si uvědomil, že v soutěži nazvané *Lidé, letadla, létání* má své místo i zástupce ptačí říše. První, koho člověk kopíroval a snažil se napodobit při svých pokusech o vzletnutí, byl jistě i orel. Navíc tento živočich patří do třídy ptáci a podtřídy *letci*.

V soutěži je zastoupeno **20 zaměstnanců**, kteří přihlásili cel-

kem **130 fotografií**. Všechny doručené snímky čekají na posouzení odbornou porotou, která v červnu určí vítěze ve všech třech soutěžních kategoriích a udělí také Zvláštní cenu poroty.

Po dovolených si budete moci prohlédnout téměř všechny fotografie na panelech ve 2. nadzemním podlaží IATCC. Zhruba dvacet snímků zde autoři nenaleznou. Dostali se s nimi do užšího výběru o ceny a jejich práce budou součástí podzimní putovní výstavy nejlepších fotografií.

red

English Corner

Joke / Lost

Abe and Esther are flying to Australia for a two-week vacation to celebrate their 40th anniversary. Suddenly, over the public address system, the Captain announces, "Ladies and Gentlemen, I am afraid I have some very bad news. Our engines have ceased functioning and we will attempt an emergency landing. Luckily, I see an uncharted island below us and we should be able to land on the beach. However, the odds are that we may never be rescued and will have to live on the island for the rest of our lives!"

Thanks to the skill of the flight crew, the plane lands safely on the island. An hour later Abe turns to his wife and asks, "Esther, did we pay our \$ 5,000 PBS pledge check yet?"

"No, sweetheart," she responds.

Abe, still shaken from the crash landing, then asks, "Esther, did we pay our American Express card yet?"

"Oh, no! I'm sorry. I forgot to send the check," she says.

"One last thing, Esther. Did you remember to send checks for the Visa and MasterCard this month?" he asks.

"Oy, forgive me, Abie," begged Esther. "I didn't send that one, either."

Abe grabs her and gives her the biggest kiss in 40 years. Esther pulls away and asks him, "What was that for?"

Abe answers, "They'll find us!"

Tongue Twisters

Rhys watched Ross switch his Irish wristwatch for a Swiss wristwatch.

族!

On a lazy laser raiser lies a laser ray eraser.

族!

Scissors sizzle, thistles sizzle, scissors sizzle, thistles sizzle, scissors sizzle, thistles sizzle.

族!

Yally Bally had a jolly golliwog. Feeling folly, Yally Bally Bought his jolly gollie' a dollie made of holly! The gollie', feeling jolly, named the holly dollie, Polly. So Yally Bally's jolly gollie's holly dollie Polly's also jolly!

族!

Truly rural, truly rural, truly rural...

Připravila: NWT

SUDOKU: Otiskujeme dvě úlohy. Vlevo je lehká, vpravo 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 pátku 2. července 2010** na adresu **strip@ans.cz**. Vyroslovaný úspěšný řešitel dostane malý dárek.

Za správné řešení z květnového Stripu bude odměněn **STANISLAV PETRÁŠEK, DPRO**.

red

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

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

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

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