



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ČERVENEC-SRPEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 108

**Rozhovor: Většinou
slabost vytěsňujeme
a nechceme si ji
připustit** (str. 3)

Contingency TWR (str. 4)

**Vítězové IX. ročníku
fotosoutěže „3L“** (str. 5)

**Text dohody FAB CE
schválen** (str. 5)

**Fotoreportáž:
3. Open sky Jeneč** (str. 8)



Unikátní Airbus



Jmenuje se **Airbus A300 Super Transporter Beluga** a vypadá trochu jako kosmická raketa. Vyboulení nad kabinou pilota má proto, aby se do něj vešly rozměrné náklady. Do Prahy přivezl vodorovný stabilizátor, který byl poškozen, když o sebe 18. června při pojíždění zavadila dvě letadla. Foto: JAN MIKYNA, CADIN

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V červenci letošního roku oslaví kulaté výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Patrik Čebiš, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Martina Hanušová, sekretářka, sekretariát DFIN **15 let**
Helena Zimová, strážný, oddělení bezpečnostních a požárních systémů **15 let**
Martin Franc, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **20 let**
Jiří Liewehr, supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Ostrava **35 let**
Vlastimil Volena, vedoucí oddělení APP/TWR Praha **35 let**

V srpnu jsou to následující zaměstnanci:

Karel Jenšík, supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Karlovy Vary **20 let**
Petr Klikař, Ing., vedoucí oddělení auditu **30 let**
Pavel Mrňa, Ing., vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**
Rostislav Pospíšil, Ing., vedoucí oddělení zabezpečovací letecké techniky Brno **30 let**
Ludmila Klásková, kontrolor traťové přípravy, oddělení LPS Ostrava **35 let**
Alena Macháliková, samostatný odborný referent specialista, SLRL Brno **35 let**
Ivana Raunigrová, oddělení ASO/AO, SPLS Praha **40 let**
Jiří Houra, vedoucí oddělení telekomunikací **45 let**

Blahopřejeme! REDAKCE

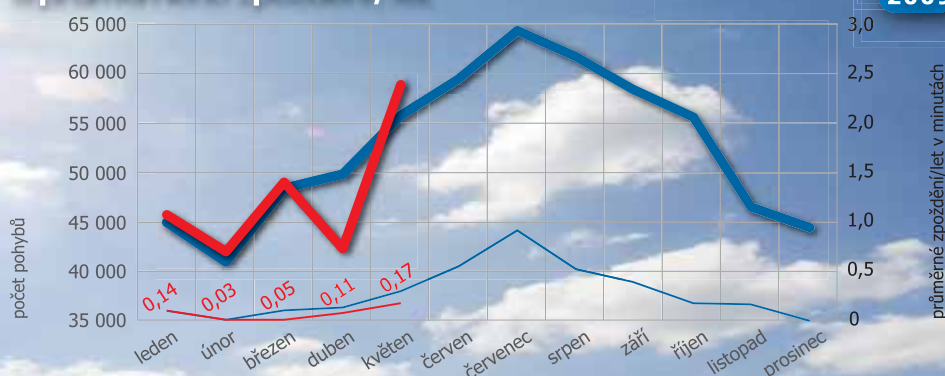
Statistiky provozu

květen 2010/2009

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



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



Aktuálně

Řízení letového provozu ponechá **ceny za přelet českého území a za přistání** na čtyřech mezinárodních letištích pro příští rok zhruba na stejné úrovni jako letos. Poplatky zůstanou nezměněné už třetí rok za sebou. „Klademe důraz na to, aby český vzdušný prostor byl pro letecké dopravce atraktivní,“ uvedl ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas. **red**

Počet pohybů na letišti Praha

KVĚTEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

13 899 13 527

nejvyšší počet/den

(7. 5.) (28. 5.)

567 520

nejvyšší počet/hod.

(7. 5.) (31. 5.)

45 45

Počet pohybů ve FIR Praha

KVĚTEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

55 442 57 782

nejvyšší počet/den

(7. 5.) (28. 5.)

1 940 2 089

nejvyšší počet/hod.

(17. 5.) (21. 5.)

143 154

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	
květen	13 899	13 527	- 2,7	2 844	2 256	- 20,7	1 391	946	- 32,0	1 029	940	- 8,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %Počet zpoždění/ACFT
v min.

	2009	2010		2009	2010
květen	55 442	57 782	+ 4,2	0,31	0,17

Většinou slabost vytěsňujeme a nechceme si ji připustit

Dne 26. dubna 2010 probíhal v konferenčním sále v Jenči CISM workshop neboli Critical Incident Stress Management. Spolu s týmem ŘLP ČR, s. p., na něm vystoupila i certifikovaná lektorka a trenérka CISM PhDr. Marie Sotolářová, a tak jsme se rozhodli ji vyzpovídat. Povídali jsme si s ženou, která je plná optimismu a životního elánu, a to má na vizitce napsáno: psycholog pro krizi a neštěstí.

Můžete úplně laicky vysvětlit, co znamená CISM program?

Doslova to znamená řízení a zvládání stresu mimořádných událostí. V podstatě je to péče o pracovníky náročných profesí. Péče je postavena na určitých principech. Jedním ze zásadních principů je to, že péče má být řízena managementem. Druhým principem je, že je založena na kolegiální pomoci, a třetí princip je, že kolegiální pomoc by měla být zprostředkována odborníkem na duševní zdraví. To znamená, aby pomáhala i poskytovatelům pomoci, protože i oni sami mohou potřebovat pomoc.

Dá se říct, kde a kdy vznikl ve světě tento program?

U nás v České republice jsem tento program v rámci východoevropských zemí zakládala první. Bylo to v roce 1998. Ale například u hasičů v Los Angeles byl systém CISM zaveden již v roce 1986.

Jak jste se k této problematice vůbec dostala?

V roce 1998 jsem se stala vedoucí projektu „Posttraumatická intervenční péče“ u Policie ČR. Projekt staví na tom, že když poskytnete pomoc svému kolegovi, on

vám věří, protože jste v podobné situaci. Lidé se raději svěřují se starostmi svým kolegům – těm, kterým důvěřují. Týmy jsou vybírány z řad pracovníků, u vás je to tedy z řad řídicích letového provozu, ale mohou to být i jiné profese. Jsou většinou v různých věkových kategoriích, aby ten vějíř nabídek byl dostatečný, aby si každý mohl vybrat.

Jaké má CISM program konkrétní cíle u řídicích letového provozu?

V podstatě je to stejné jako u každé jiné náročné profese. Říkáme, že každá obtížná profese má řadu standardních situací. Pro lidi z venku to nemusí být standardní. Ale některé situace se mohou stát mimořádnými. Například že se velmi nečekaně přiblíží letadla, a to je určitá krizová situace, kterou řídicí prožívá zátěžově. Nedej bože, když se letadla střetnou. Těžko se s tím člověk vyrovná, i když vinu nese. Stále má pocit, že mohl udělat něco víc.

Proč mnoho lidí neumí žádat v problémových situacích o pomoc?

Není to v České republice zvykem. Důležité je, aby organizace byla „laskavá“ v nabízení péče po prožití pracovní

osobní mimořádné události. A zároveň dala ujištění, že žádost o pomoc či její řízení poskytnutí není slabostí, ale je naopak znakem silné osobnosti a vyspělé organizace. Uvědomit si, že teď jsem přechodně slabý, potřebuji pomoc, abych byl opět silný, jako tomu bylo před událostí. Většinou naši slabost vytěsňujeme, nechceme si ji připustit. A ona se pak může stát zdrojem našich dalších profesních selhání.

Myslíte si, že v Čechách je vzdělávání v této oblasti na vysoké úrovni nebo je ještě stále co zlepšovat?

Myslím si, že chybí vysokoškolské vzdělání odborníků na krizový management, a nejenom to. Úplně chybí bezpros-

řední psychosociální pomoc sousedská. Dříve jsme to měli – třeba jsme sousedům, kteří se nachází v těžké životní situaci, uměli nabídnout konkrétní pomoc, kupříkladu upéci buchty. Dneska nemáme ani mnoho času loučit se se svými rodinnými příslušníky. Neděláme například pohřby, přitom pohřeb je rituál, který nám umožňuje se s tragickou situací vyrovnat. Připustím-li si ztrátu, jsem na cestě k pozdější úlevě.

Děláte supervizi CISM týmu ŘLP. Co vy si osobně myslíte, že je potřeba zlepšit?

Když se týmy budují, je důležitá důvěryhodnost mezi vedením organizace, vedením týmu, poskytovateli a příjemci pomoci. K tomu slouží vzdělávací výcviky, kde se nejen něco dozvíme, ale kde se i utuží vztahy. Myslím si, že velká výhoda u vás oproti ostatním tkví v tom, že vás táhne svět, abyste systém zavedli. Důležité je, že nejvyšší management „dal zelenou“ vzniku systému CISM. Řadoví pracovníci se ho nyní učí využívat. Je však nanejdůležitější zapojit do systému rozhodování v oblasti CISM i střední management.

Jste certifikovaná trenérka CISM, moderujete konference na toto téma, působíte v různých týmech a organizacích, máte spoustu práce. Jak zvládáte zátěžové situace?

Každý poskytovatel péče by měl mít svého supervizora. Poskytovala jsem posttraumatickou péči po velmi dramatické profesní záležitosti u týmu záchranářů. Poté jsem svá „pomáhající zranění“ rozebírala s kolegy. Vždy si vzájemně pomáháme. A pokud mne potká opravdu těžká životní zkouška, budu potřebovat pomoc jako každý jiný člověk. V takových chvílích jsme bez ohledu na své společenské postavení a profesi – pokud mohu použít metaforu – „všichni stejně nazí“!

Jaké máte cíle, co se týče CISM v ČR?

Už žádné. Ne, vážně. Víte, jaký mám cíl? Budovat důvěru v celý systém. Mnoho lidí vnímá CISM jako něco, co má omezené možnosti a může spíše ublížit. Víím, že ve své podstatě jde o snahu ulehčit si navzájem těžkou profesní či životní situaci, do které jsme se nečekaně dostali. Doprovázet, pokud jsem o pomoc požádána, a nevnucovat se, jestliže má případná nabídka bude odmítnuta. K pomáhání je zapotřebí moje připravenost, oboustranná důvěra, ochota a čas. A hlavně neublížit! Jen tak můžeme bez velké psychické újmy pokračovat ve své náročné práci.

Děkuji za rozhovor.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

curriculum vitae

PhDr. MARIE SOTOLÁŘOVÁ

Narozena: Přerov

Rodina: vdaná, 2 synové

Volný čas: turistika, Univerzita třetího věku – architektura, digitální fotografie

Oblíbený filmový režisér: Ingmar Bergman, Luchino Visconti, má ráda filmové festivaly a menší „artová“ kina, studovala fakultativně vedle psychologie i filmovou vědu, takže k tomuto oboru má opravdu blízko
Oblíbená země: Česká republika

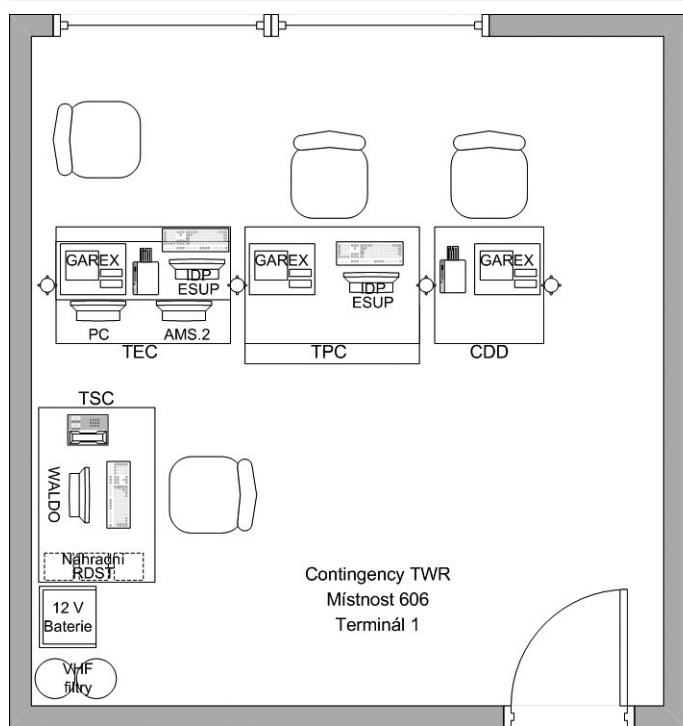
Objektiv



Senioři se letos vypravili do „královského města“ Českých Budějovic. Jedna skupina zvolila prohlídku pivovaru i s ochutnávkou světlého ležáku Budweiser Budvar přímo v ležáckém sklepě. Druhá část výletníků navštívila Jihočeské muzeum, kde si prohlédla stálé expozice a výstavu „Taková byla... ohlednutí za drsnou a krásnou Šumavou Karla Klostermanna“. V poledne se všichni sešli v „Mlýnské stodole“. Okolí tohoto obrovského restauračního zařízení svádí po vynikajícím obědě k malé procházce, ale počasí bylo velice nevlídné, a tak se konzumovalo, povídalo a zpívalo s harmonikářem celé odpoledne v teple u krbu. **MARIE PRAŽKOVÁ**



Pod záminkou oslav konce školního roku se na plácku za Leteckou školou uskutčnil **první ročník fotbalového CANI CUPu**. V zápasech všech proti všem se utkalo 6 týmů: instruktoři, žáci ACC, APP, pseudopiloti, piloti z ATPL kurzu a kancelářské krysy včetně náměstkyně SLŠ. Kazaško-kyrgyzský tým kapituloval ještě před prvním výkopem. Mnozí z nás skončili po turnaji bez dechu, všichni našťastí bez zranění a žáci ACC nám to všem pro tentokrát natřeli ☺. **MB, foto: DANIEL HUBAČ**



Osazení pracovišť Contingency TWR jednotlivými ATM systémy

Contingency TWR

Rozsáhlá rekonstrukce na Technickém bloku bude probíhat až do konce letošního roku. Na obrázku přibližujeme čtenářům **záložní pracoviště TWR** (nazývané Contingency TWR), jež je připraveno během rekonstrukce v omezené kapacitě převzít funkci TWR v případě závažných problémů, které by znemožnily poskytování služeb z TWR na TB. Všichni pevně doufáme, že je nebudeme muset nikdy využít.

Contingency TWR je umístěno v terminálu 1 a jsou na něm k dispozici čtyři pracoviště – TEC, TPC, integrované pracoviště GEC/CDD a TSC.

Rozsah vybavení pracoviště ATM systémy je definován tak, aby Contingency TWR bylo funkční i v případě úplné „nedostupnosti“ Technického bloku. Všechny systémy mají zálohované napájení, včetně bateriového napájení pro záložní radiokomunikační systém, všechny komunikační linky zajišťují napojení na naše systémy v IATCC dvěma nezávislými trasami zcela mimo Technický blok. **LIBOR ŠKODA, NDPRO**

Upřesnění

V minulém vydání Stripu jsme publikovali článek **Dozvuky islandské sopky** se záměrem vysvětlit, proč bylo v dubnu na několik dnů nutné vzdušný prostor ČR uzavřít, resp. složky ATS nesměly vydávat letová povolení do oblasti, které byly podle předpovědi VAAC kontaminovány sopečným popelem. Jako ilustraci jsme v článku použili snímek motoru Cessny Citation. K jeho poškození však nedošlo v inkriminovanou dobu, ale již 1. března. Fotografie tedy nemají s fakty uvedenými v textu přímou souvislost. **MICHAEL SEDLÁČEK, šéfredaktor**

Krátce

Německá letecká společnost **Lufthansa** převzala v druhé polovině května letošního roku s tříletým zpožděním **první Airbus A380**. Doposud měla v Evropě tento stroj pouze francouzská Air France. Dalších 27 strojů dostaly Singapore Airlines, Quantas a Emirates. **mis**



Dne 10. června 2010 náhle zemřel ve věku 65 let zakladatel Ústavu letecké dopravy FD ČVUT, **prof. ing. Ludvík Kulčák, CSc.** Jeho odchodem ztrácí akademická obec ČVUT, obor civilního letectví, i široká odborná veřejnost vynikajícího pedagoga, skromného a pracovitěho člověka, který po celou dobu svého působení nejen na ČVUT ochotně předával studentům a vědeckým spolupracovníkům své hluboké znalosti a zkušenosti. Svou neúnavnou prací a lidským přístupem přispěl k rozvoji oboru letectví a vysokého školství nejen u nás, ale i v zahraničí. **red**

Text dohody FAB CE schválen

Červnové vydání Stripu přineslo informaci o souhlasu vlády ČR s ukončením původní dohody CEATS a o dalším směřování regionální spolupráce k vytvoření funkčního bloku vzdušného prostoru FAB.

Právním rámcem pro tuto spolupráci je budoucí mezinárodní dohoda FAB CE. Pro její přípravu byla zřízena pracovní skupina FAB Drafting Group (FA DG), která v průběhu posledních 6 měsíců intenzivně a za významné podpory zástupců ČR projednala návrh dohody a předložila vrcholovému orgánu projektu

PFCC (Provisional FAB Coordination Council) její finální verzi. PFCC na svém jednání dne 22. června 2010 text dohody schválil s výjimkou ustanovení, které se týká společného odpovědnostního režimu v přeshraničních oblastech. Možnost jeho vytvoření bude posouzena do konce července tohoto roku. Pokud nebude nalezen společný model, bude odpovědnost řešena mimo dohodu FAB CE na základě bilaterálních dohod o poskytování přeshraničních služeb.

Dohoda FAB CE je koncipována jako tzv. „lehká – light“ dohoda, která vytváří for-

mální rámec a definuje struktury včetně jejich základních odpovědností pro zajištění implementace a provozování FAB. Vychází z návrhu, který společně předložila Česká republika, Rakousko a Maďarsko. V rámci předepsaného procesu konzultací byl text dohody FAB CE zaslán EK (DG Mobility & Transport) a zároveň je k dispozici pro předběžné projednání na úrovni států s tím, že formální projednání bude zahájeno poté, co bude známo stanovisko EC. Dohoda následně podléhá ratifikaci národních parlamentů.

IH

Vítězové IX. ročníku fotosoutěže „3L“

Ve středu 23. června se sešla odborná komise a rozhodla o vítězných fotografiích letošního ročníku.

1. cenu za téma „3L“ získal **JAN MIKYNA**, CADIN, za snímek s názvem **MUC**, publikovaný na titulní straně tohoto vydání Stripu.

Zvláštní cenu poroty obdržel **IVAN HOLOBRADÝ**, DPRO, za fotografii **Orel – ZOO – LKPR**, otištěný na poslední straně minulého vydání Stripu.

1. cena za ŘLP a volné téma připadla **OLDŘICHU KRABCOVI**, DRSL, za snímek **Klaun** (vpravo).

2. cena za všechna tři témata patří **VLASTIMILU VOLENOVI**, APP/TWR Praha, za fotografii **Pravou stoupavou ...** (vlevo dole).

3. cenu za všechna tři témata pak porota udělila **ROMANU NEDBALOVI**, NAVCOM. Jeho snímek s názvem **Markéta** vidíte vpravo dole.

red



Návštěva ředitele ICAO pro Evropu a severní Atlantik v Praze

V souvislosti s účastí pana **Karstena Theila**, ředitele ICAO pro Evropu a severní Atlantik na zasedání NATMC NATO konaného v Praze, bylo dohodnuto uskutečnit setkání zástupců organizací civilního letectví s panem Theilem (na snímku uprostřed ve světlých šatech).

Setkání se zástupci Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy, ÚCL, ÚZPLN, ŘLP ČR, ČSA a letiště Praha se uskutečnilo dne 4. června 2010 v budově ministerstva dopravy. Byla podána informace o organizační struktuře a hlavních úkolech uvedených organizací a diskuse byla také zaměřena na oblast dalšího zvyšování provozní bezpečnosti (safety) v civilním letectví. Pan Theil ocenil součinnost MD-O.220 a ŘLP ČR, s. p., při přípravě revize Evropského leteckého plánu.

Následně se uskutečnila **návštěva 3D TWR simulátoru ŘLP ČR, s. p.**, a střediska



ČSA pro výcvik posádek. Obě střediska zajišťují na vysoké úrovni požadavky na výcvik vybraných profesí leteckého personálu a mají i velkou mezinárodní repu-

taci. Součástí návštěvy bylo i seznámení s provozem střediska LZS „Kryštof 1“ v Praze.

LADISLAV MIKA, MD ČR
Foto: **ALEŠ KUBITA**, SLŠ

Inspiromat

„Prahu jsme si vybrali před jinými městy, protože čekáme, že linka bude rychle zisková.“

Tim Clark,
prezident společnosti Emirates
Airline. Pražské letiště přilákalo po
dlouhé době velkého dopravce na
dálkové lety

„Český trh je odlišný od jiných trhů, odkud létáme. Je tu mnohem méně cestujících, kteří létají jinam za prací, naopak mnohem více těch, co létají na dovolenou či za byznyssem. To znamená, že je i více sezónní.“

Natasa Kazmér,
mluvčí společnosti Wizz Air

„Je to obrovský přínos pro náš sektor. Přišlo to ve správný čas a myslím, že tu konečně vzniklo hlavní centrum celé asijské dopravy.“

Sanjay Jha,
expert na letectví. V indickém Dillí
mají nový letištní terminál za
60 miliard korun

„Chystáme se vytvořit nové nástroje vyhledávání letů, které se zaměří na koncového uživatele.“

Eric Schmidt,
generální ředitel Google. Společnost
koupí dodavatele letenkového
softwaru

„Ocelová konstrukce skleníku váží přes 10 tun. Je zakryta prosklenou fasádou, která je vytvořena ze speciálních skel s UV filtrem tak, aby sluneční světlo dispečerům nevadilo při přehledu po celé startovací a přistávací ploše.“

Ladislav Ondřích,
ředitel letiště České Budějovice.
Letiště už má zmodernizovanou
řídící věž i administrativní budovu.
Tím skončila první etapa jeho
rekonstrukce za 65 milionů korun

„Kvůli sopce nemohlo být přepraveno 17 milionů cestujících. Letecké společnosti přišly o 1,3 miliardy eur a evropská letiště o 310 milionů eur.“

Philipp Ahrens
z Evropského sdružení
provozovatelů letišť (ACI)

„Počet letů a nalétaných hodin v našem byznysu není ale úplně vypovídající. Často v cílových destinacích zůstáváme s našimi klienty a tento servis je placený.“

Dagmar Grossmannová,
zakladatelka společnosti Grossmann
Jet Service. Soukromým leteckým
dopravcům sice loni klesly nalétané
hodiny, firmy ale zůstaly v dobré
ekonomické kondici

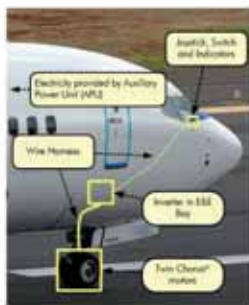
„Špatná zpráva je ta, že čas letí. Dobrá zpráva je ta, že vy jste pilot.“

Michael Althuler
Připravila: **DV**

Co se děje na ruzyňském letišti?

Letiště Praha-Ruzyně opět v čele

Letiště Praha-Ruzyně se stalo prvním letištem na světě, které podporuje vývoj nové technologie, která umožní letadlům používat při pojezdě mezi terminály a vzletovými a přistávacími drahami zabudované elektrické motory. Nový systém WheelTug má dle očekávání snížit emise letadla, spotřebu paliva a úroveň hluku na letištích. Dále má na letištích zvýšit bezpečnost, pravidelnost letů a pohodlí jak pro aerolinky, tak pro cestující.



Prototypové řešení pro první zkoušky funkčnosti

První generace motoru systému WheelTug zabudovaného v kole pro B737 NG



WheelTug systém bude plně integrován do příďového kola



737NG cockpit with prototype WheelTug joystick

Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně, vyhlášené jako Nejlepší letiště střední a východní Evropy, se stane prvním představitelem systému WheelTug v Evropě a postaví se tak do čela iniciativy za čistší vzduch, nižší hluk, vyšší palivovou hospodárnost, bezpečnost a provozní ekonomičnost na letištích. Systém WheelTug byl navržen tak, aby umožnil snížení spotřeby paliva a emisí CO₂ při pojezdě o 66 % a aby došlo ke snížení uhlovodíkových emisí o 75 % za jeden letový cyklus.

Podle dohody mezi Letištěm Praha, a. s., provozovatelem pražského letiště a WheelTug plc, společností vyvíjející systém WheelTug, bude Letiště Praha, a. s., aktivně přispívat podporou vývoje systému WheelTug při jeho testování a certifikaci. „Tato podpora bude zahrnovat veškerou potřebnou součinnost, zprostředkování spolupráce mezi společností WheelTug a jinými organizacemi na letišti včetně poskytovatelů služeb pro odbavení letadel a řízení letového provozu“, uvedl Jiří Pos, člen představenstva a vrchní ředitel pro letecký obchod, provoz a řízení majetku a zároveň dodal: „Tým Prague Airport Consulting bude se společností WheelTug zároveň spolupracovat na úpravě stávajících provozních postupů, kontrolních seznamů (checklistů) a provozních řádů s cílem maximálně využít výhod systémů WheelTug v Praze a na jiných letištích.“

„Letiště Praha, a. s., je významnou posilou do týmu WheelTug,“ prohlásil Isaiah Cox, prezident společnosti WheelTug. „Tím, že se náš vývoj posouvá z fáze testů k procesu certifikace a spuštění výroby, je třeba zahájit úzkou spolupráci s letištěm, aby WheelTug plně vyhovoval provozu. S potěšením budeme spolupracovat s progresivním a ekologicky orientovaným letištěm, jakým je Praha.“

Co to je WheelTug?

Jedná se o vysoce výkonné elektromotory zabudované přímo do kol příďového podvozku, které umožní letadlu pojezdět s vypnutými motory, dokonce i couvat, a to rychlostí až 25 mil/hod. Dodávku elektrické energie zajišťuje palubní jednotka APU. Ovládání systému je prováděno z kokpitu joystikem.

Tato revoluční myšlenka má přinést následující výhody:

1) Úspory paliva – typická B737 spotřebuje 17–25 liber kerosenu/min. na volnoběh obou motorů. Využití WheelTug přinese úsporu 13–21 liber/min. Roční očekávaná úspora na tento typ při průměrném náletu hodin činí 100 000 galonů.

2) Úspora času – odpadá čekání na přetah, připojování a odpojování tahačů apod.

3) Snížení opotřebení motorů – odpadá i nebezpečí nasátí nečistot.

4) Bezpečnost – odpadají bezpečnostní zóny za pojezdějícím letadlem, kde proud plynů z motorů může být nebezpečný.

5) Významný přínos k ochraně životního prostředí – snížení emise CO₂ až 1 mil. liber/rok na jedno B737-800. Redukce hluku motorů jak letadel, tak i pozemních technických vozidel – tahačů. U pozemních vozidel a tahačů se očekává snížení emisí CO₂ o 20 % a NO₂ o 10 %, vzhledem k jejich nižšímu používání.

První systémy se vyvíjejí pro skupinu letadel Boeing 737NG. Certifikaci lze očekávat počátkem roku 2012; systémy pro další typy letadel budou následovat.

Z tiskových zpráv letiště a z www.wheeltug.gi připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Kousek ze ž

Redakce Stripu si váží všech, kteří svůj život spojili s podnikem Řízení letového provozu. A dovedou-li o tomto období svého života podat písemné svědectví, rádi jejich vzpomínky otiskneme. Přinášíme první část textu, kterou do redakce poslal Josef Vokurka.

„Dobrý den,“ pozdravil jsem ve vrátnici na starém letišti. „Dobrý,“ zaznělo z vrátnice, „co potřebujete?“ „Mám se tady hlásit ve vrátnici a požádat, abyste mi zavolali pana kapitána Kvasničku.“ Přišel, podali jsme si ruce a okamžitě, při prvním setkání, jsem vycítil sympatii. Občanka zůstala ve vrátnici a my jsme šli do budovy správy letišť. Přivedl mě do oddělení zabezpečovací letecké techniky k Ing. Karlu Závodskému. Po vyřízení základních informací o mé původní práci a zájmu v oboru elektrotechniky, kterou jsem předtím absolvoval s maturitou na vyšší průmyslové škole, jsem vyplnil ještě pár osobních dotazníků. Pak následovalo ještě několik technických testů. Tak vypadal můj nástup na SLS, pro mě do nového pracovního prostředí, před jednapadesáti lety. Psal se 1. listopad roku 1959. Foukal studený vítr a při odchodu z letiště mi ulítli klobouk do výkopu. Padaly první sněhové vločky. Když mně bylo 5. prosince 1992 šedesát a odcházeli jsem v únoru roku 1993 do důchodu, taky padaly sněhové vločky. Vzpomínám na to při pročítání seriálu pohledů do historie řízení letového provozu v časopisu Strip a připomíná mi to konstruktérskou práci – 33 let v ZLT. Po padesáti letech zpátky do roku 1959 (uteklo to jako voda). Šel jsem do dílen, byly v A hangáru, na stolech

Seriál pohled

52

(pokračování z minulého čísla)

Z hlediska výkonů letového provozu došlo v roce 2000 opět k nárůstu. Tak například na našem největším mezinárodním letišti v Praze-Ruzyni činil celkový nárůst počtu pohybů 4,4 % ve srovnání s rokem předchozím. Opačná situace, pokles o 2,6 % nastala na regionálních dopravních letištích. Ve vzdušném prostoru ČR pak vzrostl počet pohybů letadel o 5,9 %, opět ve srovnání s rokem 1999. Největší vliv na uvedená čísla měl přitom značný rozvoj letecké dopravy v Evropě; z hlediska České republiky k němu přispěly i jarní, respektive podzimní změny týkající se některých tratí a vzdušných prostorů letových provozních služeb apod.

Nejvýznamnější událostí v řízení letového provozu v roce 2001, a to nejen z domácího, ale i z evropského pohledu, byla příprava provozního využívání nového systému letových hladin, tzv. Reduced Vertical Separation Minima (RVSM), spočívající ve vertikálním „zhuštění“ vzájemných rozstupů letových cest nad letovou hladinou (FL) 290 z původních 600 na 300 metrů. Tímto zásahem vzniklo šest nových letových hladin, čímž se podstatně zvýšila propustnost horního vzdušného prostoru. Tento projekt, označovaný za nejvýznamnější událost v letectví za posledních půlstoletí, byl po čtyřech měsících zkoušek uveden do rutinního využívání 24. ledna 2002 v 01:01 hodin SEČ.

Ruku v ruce s těmito aktivitami musely jít i příslušné změny v organizaci vzdušného prostoru České republiky. Aby se zvýšila jeho propustnost, postupně se v roce 2001 změnilo dosavadní čtyřsektorové uspořádání horního vzdušného prostoru a dočasně se otevřel tzv. šestý sektor, a to zřízením nových, respektive naplněním vybraných stávajících letových cest apod. K úpravám kon-

ivota konstruktéra ZLT (1. část)

byly radiokomunikační stanice SCR 522 a palubní radio-stanice RSIU3M. „Tak se, Josefe, na to koukni, bude-me je používat pro dispečerská pracoviště. Musíš k tomu navrhnout a taky udělat napájecí zdroj ze sítě 220 V, abychom to mohli použít pro dispečery na ko-munikaci s letadly.“ No nazdar, když se přeladovála vol-ba na radiostanici na jinou frekvenci, to byl rachot. Říkal jsem si: „Proboha to bude slyšet při komunikaci na vedlejším pracovišti.“ „Nebude, uděláme modulační linky, radiostanice umístíš do sálu a na pracoviště dáš pro modulaci linkový zesilovač.“ No jo, to se řekne, ale kolik bude těch linek? Tolik, kolik bude dispečerských pracovišť. Jasně, takže vyrobím zdroje na radiostanice a navrhnu zesilovače s kompresorem. Jdu na to. Tak to byla první práce. Zdroje byly elektronkový zesilovač, nějaký běžný elektronkový, pak po nástupu polovodi-čů se upravovaly. Všechna letiště v republice je po-užívala. Nevím, kolik se jich vyrobilo, ale bylo jich dost. Zesilovače elektronkové pro modulační linky byly pak nahrazeny tranzistorovými, ale byly to germaniové tran-zistory. To byl problém – dostal to tenkrát na starost Miloš Vanický. Bylo třeba je předělat, protože ty první zesilovače jsme vyrobili na prvních germaniových tran-zistorech. To byla polovodičová technika v plenkách, ještě se nevyráběly křemíkové. No sláva, po několika týdnech zkoušek jsme je nakonec udělali a radiostanice putovaly do technického sálu. Postupem doby došlo na rozdělení frekvence na několik pracovišť, a tak za-čal vlastně vývoj radiokomunikačního stojanu, ve



Několik dělníků, ovšem to už bylo v druhé polovině šedesátých let, po přestěhování dílen ČÚS z hangáru do nové budovy ZLT. Zleva první Jaroslav Mezera, zástupce mistra, druhý mistr dílen Václav Sladký, čtvrtý zleva moje maličkost.
Foto: archiv autora

kterém se postupně podle rozvoje dispečerských pra-covišť rozvíjelo i radiotechnické vybavení stojanů na-plněných dekádami se zesilovači, rozdělovači, slučo-vači, klíčovacími jednotkami a zdroji k napájení celé

soustavy radiokomunikačního stojanu pro všechna dis-pečerská pracoviště. To ovšem bylo ne za jeden rok, ale postupně během dvou let vývoje (1962–63).

(pokračování)

ů do historie řízení letového provozu

krétních tratí došlo rovněž v koncové řízení oblasti Praha a řízeném okrsku Praha-Ruzyně.

A jak se změny projeví v samotném letovém provo-zu? Jak jinak než v letech minulých – tedy jeho nárůs-tem. V roce 2001 vzrostl počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky v porovnání s rokem předcho-

zím o 10,9 %, počet pohybů letadel na našich doprav-ních letištích (Praha-Ruzyně, Karlovy Vary, Brno-Tuřany a Ostrava) pak celkově o 2,4 %.

Rok 2001 byl pro ŘLP ČR, s. p., významný i z jiného pohledu. V březnu byl zahájen tzv. Projekt ATCC Praha – výstavba nového Národního integrovaného střediska říže-

ní letového provozu, situovaného v Jenči u Prahy. Kromě tohoto projektu byla navíc realizována i řada dalších akcí, z nichž uvedme například projekt KOBRA řešící obnovu radiokomunikačních systémů na regionálních letištích. Modernizací prošla různá radionavigační zařízení, napří-klad přibližovací systém ILS na VPD 24 na pražské Ruzyni, který nyní umožňoval jak přiblížení za podmínek kat. III b, tak i vzlety za malé dohlednosti včetně tzv. řízených vzletů apod. S vědomím celosvětově značně nepříznivé situace v dopravním letectví, zapříčiněné především událostmi 11. září 2001, byly u ŘLP ČR pro rok 2002 sta-noveny následující priority:

dosáhnout takové propustnosti vzdušného prostoru ČR, která zajistí při dodržení vysoké úrovně bezpečnosti plné pokrytí poptávky všech uživatelů,

zajistit realizaci další fáze projektu Národního integro-vaného střediska ATCC Praha,

zajistit aktivní účast ŘLP ČR v procesu vytváření stře-doevropských služeb řízení letového provozu,

trvale zlepšovat vzájemné vztahy uvnitř podniku.

Navzdory celosvětové krizi v letecké dopravě lze kon-statovat, že úspěšný rozvoj podniku nastolený před ně-kolika lety pokračoval. Díky vysokému pracovnímu na-sazení se podařilo zvládnout mimořádný nárůst provozu, snížit nežádoucí zpoždění letů a pokračovat v rozvoji sys-témů ATM. To vše při zachování vysokého procenta pro-vozní bezpečnosti.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Počátkem nového tisíciletí došlo ke změně počtu sektorů v horním vzdušném prostoru ČR

3. Open sky Jeneč



1



2



3

Dne 25. června 2010 se ve venkovních prostorách areálu IATCC již potřetí konala podniková společenská akce pro současné i bývalé zaměstnance – **Open sky Jeneč**. V jejím rámci se tenkrát odehrál II. ročník tenisového turnaje ve čtyřhrách – **IATCC Cup 2010 (1, 2)**. Po celodenních bojích si vítězství vybojovali **JAN FAIT** a **MARTIN ÚBL** ze **SLŠ**.

Všichni účastníci akce strávili příjemný večer. K občerstvení byl připraven pestrý sortiment jídla (3) i pití, k poslechu zahrála chlapecká skupina Perfect i jednočlenný „orchestr“ Circus Ponorka a o reprodukovanou hudbu se staral DJ. Zajímavou atrakcí byl „stolní fotbal“ s živými hráči (4).

Všechny fotografie pořízené během dne i večera si můžete prohlédnout na nástěnce podnikového intranetu. **mis**



4

English Corner

Joke / Meeting Gates

I was in the airport VIP lounge en route to Seattle a couple of weeks ago. While in there, I noticed Bill Gates sitting comfortably in the corner, enjoying a drink. I was meeting a very important client who was also flying to Seattle, but she was running a little bit late. Well, being a straightforward kind of guy, I approached the Microsoft Chairman, introduced myself, and said, "Mr. Gates, I wonder if you would do me a favor."

"Yes?"

"I'm sitting right over there," pointing to my seat at the bar, "and I'm waiting on a very important client. Would you be so kind when she arrives as to come walk by and just say, 'Hi, Mark'"

"Sure."

I shook his hand and thanked him and went back to my seat.

About ten minutes later, my client showed up. We ordered a drink and started to talk business. A couple of minutes later, I felt a tap on my shoulder. It was Bill Gates.

"Hi, Mark" he said.

I replied, "Get lost, Gates, I'm in a meeting."

Tongue Twisters

Give me the gift of a grip-top sock, a clip drape shipshape tip top sock. Not your spinslick slapstick slipshod stock, but a plastic, elastic grip-top sock. None of your fantastic slack swap slop from a slap dash flash cash haberdash shop. Not a knick knack knitlock knockneed knickerbocker sock with a mock-shot blob-mottled trick-ticker top clock. Not a supersheet seersucker rucksack sock, not a spot-speckled frog-freckled cheap sheik's sock off a hodge-podge moss-blotched scotch-botched block. Nothing slipshod drip drop flip flop or glip glop tip me to a tip top grip top sock.

拔!

Betty Botter bought some butter, but the butter Betty Botter bought was bitter. So Betty Botter bought some better butter to make the bitter butter Betty Botter bought better. But instead of the better butter Betty Botter bought making the bitter butter Betty Botter bought better, the bitter butter Betty Botter bought made the better butter Betty Botter bought bitter!

Připravila: NWT

SUDOKU: Za správné řešení z červnového Stripu bude odměněn **ONDŘEJ PÁLEŠ, DPRO.** **red**

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

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