



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ZÁŘÍ

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 109

**Tomio Okamura: Jsem
moderní člověk, mám
rád odvážné věci** (str. 3)

**Objektiv: Rekonstrukce
Technického bloku
pokračuje** (str. 1 a 4)

**SESAR spojuje svět
letectví v oblasti
ekologie** (str. 5)

**Letní dětský
tábor 2010** (str. 8)



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V září 2010 oslaví kulaté výročí u ŘLP:

Andrea Kostlánová, JUDr., pedagogický pracovník, oddělení jazykového vzdělávání **20 let**
Drahomír Hanák, Ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **25 let**
Zdeněk Jirásek, administrátor ATS II, oddělení telekomunikací **25 let**
Helena Moravcová, kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO **25 let**
Jana Hornychová, operátor příjmu dat, oddělení letových dat **30 let**

Vladimír Kalaš, řídící odbavovací plochy, oddělení SMC **30 let**
Miroslava Králová, operátor příjmu dat, oddělení letových dat **30 let**
Lubomír Tomek, sřlp II, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Jaroslav Houžvička, inspektor ATS, oddělení auditu **35 let**
Ivo Kopecký, Ing., zaměstnanec RCC, středisko RCC **35 let**

Blahopřejeme!
REDAKCE

Chřipka

Preventivní očkování proti chřipce bude od září letošního roku probíhat u závodních lékařů ŘLP ČR, s. p. Akce je pro zaměstnance bezplatná a dobrovolná. V Praze bude očkovat MUDr. Matoušek na letišti Praha-Ruzyně, dislokovaná pracoviště si jako každoročně zajistí očkování individuálně podle svých potřeb. Zaměstnanci, kteří mají o očkování proti chřipce v Praze u MUDr. Matouška zájem, se nejspíše do 10. září 2010 přihlásí na e-mail (prazakova@ans.cz) nebo písemně na DPER/PS (Marie Pražáková). Zájemci o očkování budou informováni o jeho zahájení a průběhu.

DPER

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ČERVEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009	2010
celkový počet	
14 893	14 347
nejvyšší počet/den (25. 6.)	
583	547
nejvyšší počet/hod. (25. 6.)	
51	48

Statistiky provozu červen, červenec 2010/2009

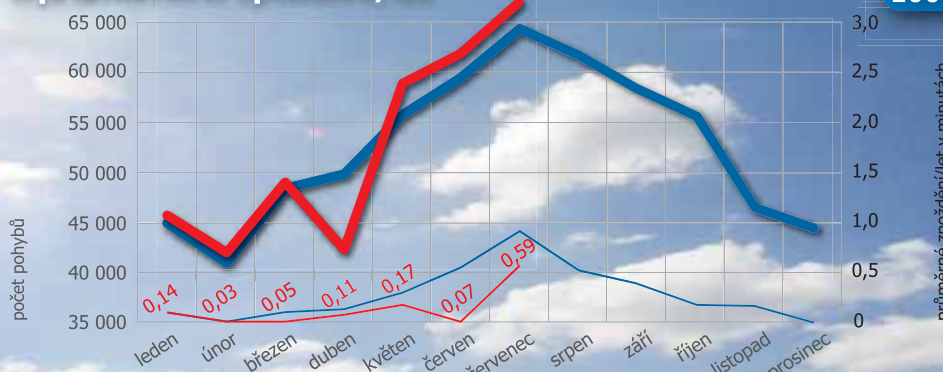
Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



ČERVENEC 2010/2009 (IFR)

2009	2010
celkový počet	
15 598	14 609
nejvyšší počet/den (16. 7.)	
566	562
nejvyšší počet/hod. (9. 7.)	
48	48

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



Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009	2010
celkový počet	
59 045	61 419
nejvyšší počet/den (25. 6.)	
2 164	2 195
nejvyšší počet/hod. (26. 6.)	
155	167

ČERVENEC 2010/2009 (IFR)

2009	2010
celkový počet	
64 251	67 137
nejvyšší počet/den (16. 7.)	
2 247	2 327
nejvyšší počet/hod. (16. 7.)	
158	171

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Nárůst provozu
v %Počet zpoždění/ACFT
v min.

	2009	2010		2009	2010
červen	59 045	61 419	+ 4,0	0,55	0,07
červenec	64 251	67 137	+ 4,5	0,86	0,59

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
červen	14 893	14 347	- 3,7	3 283	3 029	- 7,7	1 621	1 679	+ 3,6	766	840	+ 9,7
červenec	15 598	14 609	- 6,3	4 060	2 922	- 28,0	2 161	1 674	- 22,5	805	965	+ 19,9

Jsem moderní člověk, mám rád odvážné věci

Tomio Okamura se narodil v Tokiu, jako malý kluk ale strávil nějaký čas v dětském domově v západních Čechách. Začínal jako prodáváč popcornu. V současné době ho několikrát týdně vidáme na televizních obrazovkách, je tiskovým mluvčím Asociace českých cestovních kancelářích a agentur a zároveň úspěšným podnikatelem. Jeho příběh zní jako opravdová pohádka.

Celý svůj dosavadní život jste věnoval práci v cestovním ruchu, jaký je váš vztah k létání?

Cestování je moje celoživotní náplň. Přiznám se, že létám pouze obchodní třídou, protože si to chci hezky užít. Zkouším různé business class a rád si je pro sebe hodnotím. Kamarádi se mě často ptají, proč peníze raději neutratím za nějaké oblečení, ale to mě nebaví. Hodně dbám na detaily. Sleduji, jak mě osloví letuška, pověsím sako, jestli mám jídelní lístek. Létání mám velmi rád, ale nesnáším turbulence. Hlídám si také stáří letadel. Můj limit je 10 let. Když už něco dělám, to platí i v práci, tak chci mít pocit, že jsem udělal maximum. Když to potom nevyjde, tak si řeknu, že víc udělat nešlo.

Létáte obchodní třídou. Určitě máte rád i kvalitní ubytování.

Užívám si cestování na té nejvyšší možné úrovni. Spím pouze v nejlepších pětihvězdičkových hotelech. Chci mít vždycky výhled na město nebo na moře. V zahraničí se stravuji v restauracích s michelinskou hvězdičkou. Říkám to, jak to je. Všechno jsem si vydělal povětivě, v životě jsem nedal úplatek, neměl jsem půjčku v bance, nikdy jsem neměl státní zakázku, nikdy jsem ne žádal o dotace. Uspokojuje mě, když si všechno zakupuji sám.

Asociace českých cestovních kancelářích a agentur, specializovaná prodejna na japonské potraviny, kurzy vaření, cestovní kancelář, kulturní akce. Jak vypadá váš normální pracovní den?

Než jsem začal pracovat v Asociaci, tak jsem vstával v 11 hodin, pak jsem šel do kanceláře, poté na oběd, nikdy jsem větší nou nevynechal thajskou masáž a večer jsem neměl co dělat, protože všechno už v mých firmách bylo zaběhlé. Uvítal jsem práci v Asociaci a jsem rád, že jsem dostal na starosti PR a media. Teď mám pracovní den úplně jiný. Vracím se domů větší nou o půlnoci. Vstávám v 8.30 a celý den se věnuji novinářům. Teď v sezóně dělám 5 až 15 rozhovorů denně. Večer pak kontroly své firmy. Kolegové jsou zvyklí, že jim volám v pozdních hodinách. Můj management má velmi nadstandardní platy a mám v něm, až na jednu výjimku, pouze lidi z Japonska. Češi v okamžiku konce pracovní doby odchází a to v cestovním ruchu prostě nejde. Zjistil jsem, že je lepší si zaplatit výborného Japonce, který má špičkové vzdělání, je schopný samostatně pracovat a nekouká na čas.

Z Asociace jste v podstatě udělal všeobecně známý subjekt a ještě pozitivně vnímaný. Letos jste to zkoušel znovu s velmi neobvyklým projektem – cestovní kancelář pro plyšová zvířata, o kterou

projevily zájem televizní štáby z celého světa. O co vám v životě vlastně jde?

Mám rád, když mě někdo pochvaluje a když lidé říkají, že jsou spokojeni s mojí prací. Jsou věci, které si ani ten nejbohatší člověk na světě nemůže koupit, proto mě práce dobrovolníka v Asociaci baví. Chci pokračovat v činnosti, která přináší prospěch lidem. Například s oblibou zastavuji na přechodu pro chodce. Lidé se usmějí a třeba mi i poděkují.

Letos na jaře vám vyšla kniha Český sen. Co vás přimělo k tomu napsat vlastní autobiografii?

Celou dobu jsem odmítal nabídky z různých nakladatelství, myslel jsem si, že na to mám ještě čas. Pak mi kamarád vysvětlil, že můžeme jen popsat můj dosavadní život, tak jsem si řekl, to by šlo. Je tam popsáno například třeba i to, jak se dělá lobbing v politice, nebo návod, jak se stát známým. Český sen se umístil mezi deseti nejprodávanějšími knihami v ČR. Za první dva měsíce se prodalo 4400 výtisků. Bestseller v Čechách je 10 000. To dosáhne v průměru 3 až 5 českých autorů za rok.

Český turistický ruch neprožívá úplně nejlepší období vlivem stávající ekonomické krize. V jednom rozhovoru jste řekl, že máme méně leteckých zájezdů. Už se začíná situace zlepšovat?

Loňský rok jsme zaznamenali skutečnou krizi. Češi absolvovali 10,4 miliónu dovolených, z toho 5,9 miliónu v tuzemsku, což znamenalo 20% meziroční nárůst, a 4,5 mil. v zahraničí, což byl 10% meziroční pokles. Stalo se tedy poprvé v tomto století to, že tuzemská dovolená rostla a zahraniční klesala. Vloni poklesly letecké zájezdy o 30 %, letos je to 15–20 %, to znamená, že ten stav stále není dobrý. Ale na druhou stranu víme, že nám letos již nenarůstá tuzemská dovolená. Letos došlo k přelivu turistů do blízkých zahraničních destinací v dojezdové vzdálenosti – Chorvatsko, Slovensko a severní Itálie.

Na jaře ochromil celou Evropu výskyt sopečného popela, následně bylo přerušeno poskytování služeb řízení leteckého provozu. Jaký je váš názor na tato bezpečnostní opatření?

Určitě to bylo dobře. Pro nás by bylo mnohem horší, kdyby spadlo nějaké letadlo, to bychom potom měli po sezóně. Trvalo by nějakou dobu, než by se ukázalo, že žádný popílek ve vzduchu už není. Bylo dobře, že to bylo zastaveno. Turisté byli ubezpečeni, že je o ně nadstandardně postaráno.

Málokdo o vás ví, že sbíráte české moderní poválečné umění. Co považujete za nejceněnější ve své sbírce?

Základ sbírky jsou prověřeni klasici – Karel Malich, Adrien Šimotová, Václav Boštík, Stanislav Kolíbal, Zdeněk Sýkora. Jsou to většinou díla, která nebyla k dispozici na českém trhu. Musel jsem je vykoupat ze soukromých sbírek nebo ze západních galerií. Rád se také soustředím na mladé české umělce. Vlastním například dílo od Křištofa Kintery Talkmen, což je panáček, který glosuje každodenní problémy. Těch „Talkmenů“ je celkem dvanáct a neustále kolují po významných světových galeriích. Vlastním jednoho, získal jsem ho na Bienále v Basileji. K předválečnému umění nemám vztah, nelíbí se mi Filla, Zrzavý. Jsem moderní člověk, mám rád odvážné věci.

Plníte si jeden sen za druhým. Čeho ještě toužíte ve svém životě dosáhnout?

Nemám žádné materiální cíle. Mám auto, které jsem vždy chtěl mít. Stavím si dům s nádherným výhledem. Mým přáním je, aby se lidé na světě měli více rádi, a to nejde koupit. Jsem připraven se životem zúčtovat. Kdyby za mnou přišel Pán Bůh a řekl mi: „Mám pro tebe nabídku. Týden před tím, než umřeš, dostaneš Nobelovu cenu míru, teď hned mi ale musíš odevzdat svůj majetek.“ Ví, že bych řekl ano, protože by to znamenalo, že jsem byl ostatním něčím prospěšný a život tak měl smysl.

curriculum vitae

TOMIO OKAMURA

Narozen: 4. 7. 1972 v Tokiu

Rodina: rozvedený, syn

Sport: dříve jsem dělal vrcholově box

Volný čas: rád se věnuji Asociaci českých cestovních kancelářích a agentur – bez nároku na honorář, baví mě komunikace a PR

Koníčky: sbírám české moderní poválečné umění, nepovažuji za svůj koníček chození do fitka ani rychlá auta pro mě zas až tolik neznamenají

Životní krédo: „Závist zduřuje.“

To jsem si uvědomil již v dětství. Kdykoliv má někdo úspěch, tak mu ho přeji. Můj pohled na život pramení ze zen buddhismu. Každá trpělivá práce přinese zasloužené ovoce.

Spočívá to v tom, umět si utřídit priority a potom se na ně soustředit.



Objektiv



Rekonstrukce Technického bloku pokračuje. Horní obrázek zachycuje průběh demontáže původního zasklení staré věže. Skla byla v průběhu dubna pomocí jeřábu postupně snášena na zem. V tuto chvíli byla poslední možnost vidět pražskou starou věž v její (téměř) původní podobě ze 70. let. Poté se věž zahalila do lešení, aby po zhruba měsíci odhalila „vosí pas“ držící novou věž (spodní obrázek). Za další dva měsíce dostala věž již svou finální vnější podobu, kterou si můžete prohlédnout na titulní straně tohoto Stripu.

Text a foto: **JIŘÍ HOURA ml.**



Ve dnech 1.–13. 8. 2010 proběhl na letišti ve Zbraslavicích další ročník **Plachtařského mistrovství České republiky juniorů a akademiků**. Hlavním partnerem akce byl náš podnik. Snímky přibližují vyhlásování vítězů v kategorii juniorek a juniorů.

AEROKLUB ZBRASLAVICE



Na sjezdovce, lanovce i ve vrtulníku

Dne 29. června se konalo velké **cvičení Integrovaného záchranného systému** kraje Vysočina. Za krásného, až příliš horkého dne začalo ve 13.00 hodin cvičení, jehož účelem bylo prověřit všechny složky IZS kraje. Na sjezdovce v těsné blízkosti Nového Města na Moravě leželo v té době již 30 figurantů s různými zraněními, někteří s lehčími, mnozí s těžkými i smrtelnými. Tři byli i „zavěšeni“ na lanovce, kde zůstali po letecké nehodě letadla L-410, které vyslalo nouzový signál a posléze nouzově přistálo ve zdejšími kopcovitým terénu. Po několika minutách dorazili první hasiči SDH i profesionálové z okolních měst a vesnic a začalo „třídění“ a vyhledávání zraněných a mrtvých. Do toho se urychleně zapojili i záchranáři z okolních nemocnic a na místě ošetřovali a postupně odváželi cestující k ošetření do blízké nemocnice. To vše za přísného dohledu rozhodčích hodnotících rychlost a kvalitu zásahu. Zapojili se i žáci policejní školy, kteří uzavřeli celou oblast před veřejností a hlídali, aby nedocházelo ke zcizování osobních věcí rozházených po celé ploše sjezdovky a v blízkém lese, a pomáhali vyhledávat zraněné. Organizovaného zásahu se zúčastnilo mnoho složek kraje Vysočina, včetně kynologické služby PČR, hasičů, lékařů a zdravotníků. Zasahoval i vrtulník PČR a vrtulník zdravotnické služby. Pochopitelně diváky nejvděčnější byla profesionálně zvládnutá akce policistů z vrtulníku, kteří pomocí lana a navijáku sundávali figuranty z lanovky a odváželi je na shromaždiště zraněných. Zraněné z lanovky snášeli i hasiči ze země, kteří zručně šplhali po stožárech a lanech. Po dvou hodinách byla akce ukončena, když byli nalezeni i figuranti ukrytí v lese a svezeni terénním pásovým vozidlem „Bobr“ k ošetření. Z hlediska diváků byla tato akce výborně zvládnuta jak po stránce zásahu, tak po stránce přípravy celého cvičení, které zorganizovat v tomto rozsahu představuje dlouhodobou a pečlivou práci všech složek IZS. Za RCC ŘLP ČR se zúčastnil cvičení jako pozorovatel autor článku a za AČR vedoucí RCC AČR mjr. ing. R. Polončáková.

Text a foto: **JAN MANDAUŠ, RCC**

Kunovická novinka – Evektor EV-55 Outback



Po čtyřiceti letech byl v Česku opět **vyvinut malý dopravní letoun**. Naposledy se u nás v roce 1969 začal vyrábět podobně velký dvoumotorový letoun – L-410 Turbolet. Na vývoji stroje EV-55 pracovala firma Evektor déle než pět let. Letounu stačí ke startu i přistání nepevně dráhy a jeho provozu nevádí ani extrémní povětrnostní podmínky. Pojme až 14 cestujících nebo 1800 kg nákladu, jeho dolet činí 2200 km při rychlosti přes 400 km/hod. Nový letoun musí nejprve získat od Evropského úřadu pro bezpečnost v letectví (EASA) certifikát a pak by již nic nemělo bránit sériové výrobě. Počítá se s ním do tří let. Kunovická firma je schopna vyrábět několik desítek strojů ročně.

mis, foto: PETR ŠTÉRBA, šéfkonstruktor letounu

Boeing Dreamliner v Evropě

Supermoderní dopravní letoun Boeing 787 Dreamliner v červenci poprvé přeletěl Atlantik a přistál na letišti Farnborough u Londýna, kde se konala největší letošní světová letecká výstava. K prezentaci stroje v Evropě však došlo s více než dvouletým zpožděním.

První testovací let byl původně plánován na léto roku 2007. Problémy byly především se subdodavateli. Boeing jich nasmlouval mnoho a nedařilo se mu jejich práci správně koordinovat. Ani kvalita dodávaných dílů nebyla stoprocentní, takže původní představa, že plně vybavené a přesně připravené díly budou v montovací hale pouze spojeny k sobě, nevyšla.

Protože Airbus počítá s výrobou letounu z uhlíkových kompozitů až po roce 2013, Boeing si přes všechny dosavadní problémy stále udržuje dostatečný náskok. Konkurentem Dreamlineru tedy zatím bude, rovněž se skluzem vyráběný, Airbus A-380.

Boeing 787 Dreamliner, jehož trup i křídla jsou vyrobeny z kompozitních materiálů, je díky nim lehčí a současně pevnější než běžná letadla z hliníku. To je také jeden z důvodů, který se pozitivně projevuje na spotřebě paliva. „787 je první stroj



s technikou 21. století,“ pochlubil se zástupce Boeingu Jim Albaugh.

Druhým důležitým důvodem příznivé spotřeby je, že tento středně velký letoun je vybaven úspornými motory Rolls-Royce, které jsou palivově méně náročné a tišší než běžné motory jiných letadel. „Lidé chtějí létat, ale potřebují létat ekologicky,“ řekl zástupce výrobce Ian Craighead.

Maximální rychlost Dreamlineru se udává přes tisíc kilometrů v hodině a jeho dolet činí přes 16 tisíc kilometrů. Rozpětí

křidel je 60 metrů a pojme až 330 cestujících.

Přes veškeré potíže s uvedením do provozu registruje firma Boeing 56 zájemců, kteří si objednali přes 860 strojů.

Oba výrobci spolu také vedou soudní spory, které se týkají státní pomoci. Boeing tvrdí, že Airbus dostal od evropských vlád finanční výpomoc v rozporu s pravidly hospodářské soutěže. Airbus vyčítá Boeingu subvence, které čerpal prostřednictvím amerického ministerstva obrany.

mis, foto: THE BOEING COMPANY

SESAR spojuje svět letectví v oblasti ekologie

Program SESAR je provozní a technologickou odpovědí na hlavní problémy související s nárůstem letového provozu v Evropě. Cílem je zajistit modernizaci evropských systémů řízení letového provozu součinností všech příslušných výkumných a vývojových snah ve společenství. Partnerství a spolupráce jsou klíčovými prvky Společného podniku SESAR, orgánu, který je pověřen vedením rozvojové fáze projektu. Společný podnik SESAR byl založen Evropskou komisí a EUROCONTROL, jeho členy je 15 společností: AENA, Airbus, Alenia Aeronautica, DFS, DSNA, ENAV, Frequentis, Honeywell, INDR, NATMIG, NATS (En Route) Limited, NO-RACON, SEAC, SELEX Sistemi Integrati a Thales.

Projekt AIRE

Společný podnik SESAR vybral 18 projektů zapojujících několik desítek leteckých společností, letišť, poskytovatelů letových navigačních služeb a zástupců leteckého průmyslu s cílem rozšířit součinnost členů při snáhách o redukci emisí. Tato iniciativa je známa jako AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), ve které Společný podnik podporuje integrované zkušební lety přispívající k redukci CO₂.

Iniciativa AIRE byla zahájena v roce 2007 a je zaměřena na zlepšení energetické efektivity a snížení hluku z letecké dopravy. Úzce spolupracuje s americkým Federálním úřadem pro letectví (FAA). Společný podnik SESAR je odpovědný za řízení evropské části této iniciativy. Jako následek doplňkové výzvy pro předkládání nabídek bude v projektu AIRE zapojeno více partnerů ze zemí, jako je Rakousko, Belgie, Česká republika, Německo, Kanada, Maroko, Nizozemí, Spojené království nebo Švýcarsko. „AIRE 2 znamená více partnerů ve více zemích, více testovacích míst, a tím pádem širší ekologický přínos. Dokážeme, že ekologický letecký provoz může být aplikován kdekoliv a okamžitě, pokud budou partneři vzájemně spolupracovat a směřovat ke společnému cíli. Tohle není budoucnost, tohle je skutečný svět SESAR,“ říká Patrick Ky, výkonný ředitel Společného podniku SESAR. Dalšími charakteristickými rysy programu jsou například transatlantické eko-

logické lety a gate-to-gate zkušební lety prováděné mezi několika páry významných evropských letišť. Některé z vyhodnocovacích aktivit budou probíhat v evropských vzdušných prostorech s největší intenzitou dopravy a na nejvytíženějších evropských letištích (např. amsterdamský Schiphol). Další výzva AIRE na předkládání nabídek se týká zkušebních projektů na energeticky efektivní řízení letového provozu založeném na snížení emisí motorů a hluku z letadel. Dva projekty budou zaměřeny na aktivity nad pevninou, pět na letištní provoz, čtyři na provoz nad oceánem a sedm na gate-to-gate ekologické provozy.

Partneři

Zapojeno je zhruba 40 partnerů včetně leteckých dopravců, letišť, poskytovatelů letových navigačních služeb a výrobců letadel. Ukazuje se, že významná výkonnostní zlepšení mohou být dosažena s pomocí nových postupů využívajících již fungující technologie. V příštím roce budou v iniciativě AIRE spolupracovat tyto společnosti:

letečtí dopravci: Air Europa, Air France, Austrian Airlines, Brussels Airlines, České aerolinie, Germanwings, Iberia, KLM Royal Dutch Airlines, Lufthansa, Novair, SAS, SWISS, TAP Portugal,

poskytovatelé letových navigačních služeb: Řízení letového provozu ČR, Austro Control, Belgocontrol, DFS, DSNA, DGAC, NATS, NAV Portugal, ONDA, LFV, LVNL, Skyguide,

provozovatelé letišť: Aena, Aéroports de Paris, Brussels Airport, Flughafen Zürich AG, Göteborg Landvetter,

zástupci leteckého průmyslu: Adacel, Airbus, Crida, GE aviation, INECO, National Aerospace Laboratory (NLR), Pildo labs, Quovadis, Rockwell Collins, SENASA, Swedavia. Kromě výše uvedených budou přímými účastníky některých gate-to-gate aktivit také americký FAA a NAV Canada.

Výsledky projektů AIRE v Evropě jsou všem zájemcům k dispozici na internetových stránkách Společného podniku SESAR: www.sesarju.eu/news-press/documents-reports.

Z tiskové zprávy

Inspiromat

„Jsme velmi potěšeni, že se nám v České republice podařil udělat další krok v expanzi naší společnosti. Zatímco některé letecké společnosti zaznamenaly pokles klientely a musely omezit, nebo dokonce zavřít některá spojení, uvedení nové linky na trase Brno – Londýn – Luton je pro nás důkazem, že jdeme tou správnou cestou.“

Attila Dankovics, vedoucí marketingu a veřejných vztahů
Wizz Air

„Počty cestujících mezi Českou republikou a Rumunskem stabilně a dynamicky rostou a nové spojení jen podpoří další růst.“

Radek Muller, hlavní manažer
SmartWings

„Pro Letiště Praha je tato nominace ohromným úspěchem a potvrzením, že směr, kterým jsme se v komunikaci a prezentaci letiště vůči obchodním partnerům i veřejnosti vydali, je správný.“

Jiří Pos, člen představenstva a vrchní ředitel pro letecký obchod, provoz a řízení majetku Letiště Praha. Letiště jako jediné z východní Evropy bylo nominováno na ocenění za marketingové aktivity (Airport Marketing Awards)

„Cestovní kanceláře vyhodnotily křiži a přistoupily k zimní sezóně jako k těletní.“

Tomio Okamura, tiskový mluvčí Asociace českých cestovních kancelář a agentur. Tuzemské cestovní kanceláře si na zimu objednaly méně míst v letadlech

„Je to nesmírně náročné povolání. Ne každý unese zodpovědnost za sto padesát lidí na palubě.“

Martin Křiklan, vedoucí simulátoru E2000 pro výcvik řídicích ŘLP ČR, s. p., v reportáži týdeníku Sedmička

„Letový řád pro zimní sezónu odráží další etapu naší cesty k pružnější a efektivní letecké společnosti. Rušíme nejméně rentabilní spoje a posilujeme naopak lukrativní linky, aby se zvýšily výnosy a efektivita provozu.“

Philippe Moreels, viceprezident pro prodej, marketing a ekonomiku ČSA

„Vzduch nahoře v oblacích je velmi čistý a jemný, osvěžující a vynikající. A proč by také nebyl? Je to přece stejný vzduch, co dýchají andělé.“

Mark Twain, kniha: Jak jsem se protloukal, kapitola XXII, 1886

Připravila: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Kam běžně oko nevidí

Oddělení auditu využilo pozvání letiště Praha na exkurzi do neveřejných prostor, protože i znalosti o tom, jak jsou řízeny procesy odbavování, jaké záznamy, zejména obrazové, vede provozovatel o provozu na stojánekách a provozní ploše, jak je zajišťováno monitorování provozní situace z hlediska security i safety, se mohou hodit při šetření událostí.



Prohlídku jsme zahájili v **centrální požární stanici Sever**. Nejmodernější stanice v republice, uvedena do provozu v roce 2006. V jednom podzemním a třech nadzemních podlažích zajišťuje vše. Garáž s šestnácti oboustranně průjezdnými stánkami, centrum pro údržbu techniky a strojní dílnu, linku na čištění a sušení požárních hadic, chemicko-technickou dílnu na revize dýchacích přístrojů, servis hasicích přístrojů. V objektu je i tělocvična, posilovna a centrum fyzické zátěže pro zátěžové testy s dýchací technikou. (Např. stoupání po nekonečném žebříku – něco jako veverka v otáčivém kole, ale v požárním obleku a s těžkou bombou dýchače na zádech.) Vzhledem k dojezdovému času 3 minuty mě zaujaly takové detaily, jako je automatické rozpojení kabelů konzervátoru baterie a přehřívání oleje v motoru po nastartování a jejich vyskočení ze zásuvek auta a dále u každé kabiny nachystaný oblek s botami oblečenými v kalhotách naruby, aby se do nich dalo doslova skočit po skluzu po tyči, kterou tam nahrazují chůzi po schodech.

Pokračovali jsme do **třídírný zavazadel terminálu 2**, obrovské haly naplněné dopravníky, které dle pokynů počítačů směřují zavazadla na dopravníky k nakládce do jednotlivých linek nebo po přeletu na odpovídající karusely pro výdej zavazadel. Systém holandské firmy Van Der Landen má kapacitu 3000 kufrů /hod. s možností rozšíření na 5000 a je propojen dopravníkem v podzemním tunelu s třídírnou terminálu 1. Systém plní i bezpečností rentgenovou kontrolu, protože bezpečnostní politika letiště zaručuje, že 100 % zavazadel musí projít rentgeny a žádné zavazadlo nesmí odletět bez cestujícího. Každé zavazadlo je přesně identifikováno čtečkami čárových kódů. Ty jsou přiděleny při odbavení na nalepeném labelu na přepážce Check In. Po třístupňové bezpečnostní kontrole – 1. rentgen-počítač, 2. sporný případ rentgen-člověk (cca 20 %) a při trvajících pochybnostech 3. identifikace majitele a otevření zavazadla, už automatika řízená počítači určí dráhu kufru tak, aby skončil na té správné lince. Bohužel na konci však musí nakladači uchopit každý kufr a v kleče ho vtáhnout do zavazadlových prostorů pod podlahou letadla – snad fyzicky nejnámáhavější práce na letišti.

Při ukázce odbavení letadla na stojánek mě zaujal **prostor hlavního podvozku Boeingu 737**, který bych snad nazval jako Svatyně mágů hydrauliky. Jak složité jsou mechanismy, které nás dopravují za hranice všedních dnů a jaké to musí být propracované systémy kontrol a údržby! A co všechno musí ovládat profese leteckého mechanika.

Třešničkou na exkurzi byl přilet čínského nákladního jumbá Žlutá řeka, jehož nákladní prostory připomínaly spíše hangár než prostor v něčem, co létá. Nakonec ještě návštěva staničního dispečinku, odpovědného za přidělování mostů a stojánek a bezpečnostního dispečinku letiště, který monitoruje uzlové body letišť z hlediska security a je centrem řešení krizových událostí.

Kdo by měl o podobnou návštěvu zájem, může se přihlásit na www.prg.aero v záložce Nákupy a relaxace – Exkurze Letiště Praha. Mohu jen vřele doporučit.

Text a foto: OLDŘICH STANĚK, AI

Kousek ze ž

Psal se rok 1960.

„Josefe, jdi do truhlárny, uvidíš první navržené dispečerské stoly pro školení dispečerů a ty musíš zařídit, aby na místě byly vystrojeny technikou. Sežeň si to, kde můžeš, máš na to dva měsíce. Vybav to rádiem, telefony, radiovou spojovací ústřednou, signalizací, záznamovým zařízením. Další technika se k tomu bude doplňovat postupně. Pak to nainstaluješ v Tatrách na letišti.“

Dopadlo to tak, že před vánočními svátky bylo školské středisko dispečerů v nové budově v Tatrách v provozu, ovšem s technikou, která byla sestavena z takzvaného armádního vyřazeného materiálu, ale to pro tehdejší nácvik svou funkci splnilo. Roku 1961 na letišti Praha začali nahrávat počasí. Převzaté zprávy od meteorologů měli napsané na papíru z dálkopisu, zaměstnanec je namluvil přes mikrofon na magnetofony zn. Sonet, ovšem každou půlhodinu bylo třeba údaje doplnit o další. Sonety byly dobré, ale nakonec se opotřebovaly. „Tak, Josefe, jdi do Holešovic a koukni se v ústředních dílnách spoju, mají tam nějaké magnetofony, které hlásí na telefonu přesný čas. Zjisti, co to je za magnetofony a zda by se nám mohly hodit.“ Rozjel jsem se do dílen v Holešovicích. Měli tam smyčkové magnetofony. Dopadlo to tak, že jsme je u nás instalovali. Nahradili jsme jimi Sonety a zajišťovali jimi hlášení počasí na vlně pro Volmet, než se postavil nový technický sál na novém letišti, kde byl Volmet nahrazen

Seriál pohled

53 (pokračování z minulého čísla)

V roce 2002 došlo z hlediska činnosti ŘLP ČR k řadě změn. Tak například bylo zavedeno nové uspořádání vzdušného

prostoru řízeného Oblastním střediskem řízení Praha, nová sektorizace TMA Praha apod. Především se však podařilo úspěšně zavést již dříve zmíněný evropský projekt RVSM. To vše, spolu s dalšími změnami, jejichž výčet by překročil rámec tohoto seriálu, spolupůsobilo na dosažení velmi dobrých celkových výsledků činnosti ŘLP ČR v tomto roce. Počet pohybů letadel ve vzdušném prostoru ČR dosáhl hodnoty přes 395 tisíc, což představovalo nárůst o 9,1 % ve srovnání s rokem 2001, na letištích se uskutečnilo o 10,8 % více pohybů letadel než v roce předchozím.

Přehled pohybů letadel ve FIR Praha

Rok	2000	2001	2002
Počet pohybů	326 575	362 025	395 142

Pohyby letadel na letištích v ČR

Rok	2000	2001	2002
Počet pohybů	120 157	123 009	141 615

Pohyby letadel na letišti Praha-Ruzyně

Rok	2000	2001	2002
Počet pohybů	94 323	97 511	104 304

ivota konstruktéra ZLT (2. část)

jinou technikou. Objevy v polovodičové technice zavedy do konstrukce mnoho novinek. Začalo dělení některých částí v řetězci radiového zařízení, a tak došlo na takzvané desetinné třídění podle normy ČSN. Začal vývoj konstrukce ústředny pro radiokomunikační zařízení (řetěz). Pustil jsem se do pátrání po skříňkách, které by se daly snadno smontovat, skládat nad sebou do stojanu – taková unifikovaná skládáčka –, a do ní chyt by se díly daly zasunout. Měli jsme vyrábět skříně

Tento stožár jsem si z nakoupených konstrukčních trubek sám navrhl, svařil, vybetonoval základnu, do ní zabetonoval pro sklápění stožáru lože. Stožár má výšku 12 metrů, profil konstrukce je rovnostranný trojúhelník se stranami 40 cm. Z jeho vnitřku se v okách dá vysunout 7 m dlouhá trubka o průměru 50 mm, na které je upevněna anténa 5/8 lambda s třemi protívahami, stožár je kotven ocelovými lany. Cívka antény je po vysunutí ve výšce 18 metrů a vrchol antény nad zemí 24,5 metru. Dubový les má výšku v průměru do 12 metrů. Za patnáct let jsem první anténu musel opravovat pouze dvakrát. Dnes už je vyměněna za novou, kterou mi nainstaloval přítel. Stožár jsme ani nesklápěli, montáž provedl přímo na stožáru. Při měření bylo vše na celé šířce pásma naladěné a anténa nevykazuje téměř žádné ztráty. Vysílaný výkon 4W při PSV 1,1 jak na začátku frekvence, tj. 26,965 Mc/s, tak na konci, tj. 27,405 Mc/s.



zvané dekady (dekadické dělení), ve kterých budou vloženy díly pro radiokomunikaci určitého pracoviště. Sehnal jsem stroj na lisování, který podnik potřeboval jako sůl. Na něm jsme tyto dekady lisovali. Pro ně jsem také navrhl první stojan. Pravda je, že ještě předtím jsem navrhoval taky stojany pro radiostanice a zdroje, ale to bylo o rok dříve. Ještě do všeho bylo třeba vyřešit automatiku přepínání na zálohy. Všechna technika byla zálohovaná a musela pracovat 24 hodin denně. Nakonec se technika přepínání použila i pro přepínání záloh u traťových majáků. Na této automatice jsem spolupracoval s ing. Pavlem Ficaem. Tyto konstrukční prvky a řada dispečerských stolů se vymyslely v konstrukci ZLT a instalovaly se na všech letištích v republice. A nejen to, byli jsme schopni dispečerské stoly a technická zařízení instalovat i na jiných letištích v rámci RVHP. Po různých reorganizačních procesech jsem nakonec dělal všechny dokumentace zapojení radiového dispečerského pracoviště na všechna letiště. Dokumentace jednak pro výrobu, jednak pro předání a jednak pro údržbu. Také jsem občas navrhoval tištěné spoje a v souvislosti s tím i rozložení součástek na tištěném spoji. Samozřejmě bylo dodat k tomu i schéma zapojení. Na montáži jsem nikam nejezdil. Práce byla v konstrukci pro mě jako konstruktéra v ZLT velice zajímavá a najednou jsem zjistil, že už jsem úplně na konci, že už nic neumím, že je čas odejít, dát všemu sbohem.

(pokračování)

ů do historie řízení letového provozu

Úspěšná činnost ŘLP ČR, s. p., se odrazila i v udělení několika významných ohodnocení. Například v únoru převzali zástupci podniku na výstavě ATC v Maastrichtu cenu „Service Provision Award“ za úspěšné dokončení programu modernizace a jako ocenění nejproduktivněj-

šího evropského poskytovatele služeb řízení letového provozu. V červnu dostal podnik na světovém zasedání o letecké dopravě v Šanghaji „Zvláštní uznání IATA“ za mimořádný přínos rozvoji civilního letectví. Z pohledu „domácího“ se státní podnik ŘLP ČR umístil v oboru

„Doprava, služby v dopravě a cestovní kanceláře“, vyhlášeném v rámci ankety „100 nejobjedívanějších firem ČR“, na prvním místě. Udělená ocenění jistě hovoří sama za sebe a pro státní podnik ŘLP ČR znamenala kromě hřejivého pocitu dobře vykonané práce i velký závazek do budoucnosti.

2003

Tento rok se u ŘLP ČR nesl ve znamení hned dvojího jubilea. Před 25 lety, 1. ledna 1978, vznikl při reorganizaci československého civilního letectví samostatný podnik Řízení letového provozu, který od tehdejší Správy dopravních letišť převzal veškeré povinnosti spojené s řízením a zabezpečováním letů civilních letadel ve vzdušném prostoru ČSSR. Druhé jubileum pak souvisí s rozpadem Československa na dva samostatné státní útvary před 10 lety, kdy došlo i k rozdělení ŘLP na český a slovenský podnik, které se následně vydaly svými vlastními cestami. Jak vyplynulo z předchozích dílů našeho seriálu, v případě ŘLP ČR se nejednalo o cestu jednoduchou. Podnik musel v průběhu uplynulých let mnohokrát čelit různým problémům v technické i personální oblasti, vést složité jednání s nespokojenými řídícími letového provozu o jejich pracovních podmínkách atd., přičemž interní problémy nesměly nikdy ohrozit jeho základní poslání – zajištění bezpečnosti letového provozu.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Bývalé sídlo ŘLP ČR, s. p., naproti Terminálu 3 ruzyňského letiště

Letní dětský tábor 2010

English Corner

Joke / Do you know who I am?

It was the final examination for an introductory English course at the local university. The examination was two hours long, and exam booklets were provided. The professor was very strict and told the class that any exam that was not on his desk in exactly two hours would not be accepted and the student would fail. A half hour into the exam, a student came rushing in and asked the professor for an exam booklet.

"You're not going to have time to finish this," the professor stated sarcastically as he handed the student a booklet.

"Yes I will," replied the student. He then took a seat and began writing. After two hours, the professor called for the exams, and the students filed up and handed them in. All except the late student, who continued writing. A half hour later, the last student came up to the professor who was sitting at his desk preparing for his next class. He attempted to put his exam on the stack of exam booklets already there.

"No you don't, I'm not going to accept that. It's late." The student looked incredulous and angry.

"Do you know who I am?"

"No, as a matter of fact I don't," replied the professor.

"Do you knot who I am?" the student asked again.

"No, and I don't care," replied the professor with an air of superiority.

"Good," replied the student and quickly lifted the stack of completed exams, stuffed his in the middle, and walked out of the room.

Tongue Twisters

The two-toed tree toad tried to tread where the three-toed tree toad trod.

按!

Tommy, Tommy, toiling in a tailor's shop. All day long he fits and tucks, all day long he tucks and fits, and fits and tucks, and tucks and fits, and fits and tucks, and tucks and fits. Tommy, Tommy, toiling in a tailor's shop.

按!

Terry Teeter, a teeter-totter teacher, taught her daughter Tara to teeter-totter, but Tara Teeter didn't teeter-totter as Terry Teeter taught her to.

Připravila: NWT



Tak jako každý rok i letos areál dětského tábora ŘLP v Ledči nad Sázavou v létě ožil a během čtyř turnusů se stal dočasným domovem pro více než 150 dětí a jejich nezbytného dospělého doprovodu.

Letos k nám se začátkem prázdnin dorazilo přímo ukázkové počasí, které podle dlouhodobých předpovědí naznačovalo, že děti i vedoucí stráví nejspíš celý tábor koupáním či jiným vodním dováděním. Po tropických prvních dvou týdnech však křišťálová koule rosníkářů zklamala a na druhém turnusu nás tak přivítalo počasí ne právě nejvlídnější. Ani to samozřejmě dětem nezabránilo pobývat značnou část dne ve studené Sázavě, do které se většina vedoucích odvážila jen s opravdovým sebezapřením. Jako program na celý tábor by to ale asi přeci jen nevystačilo, a jelikož počasí pro to bylo skutečně příznačné, vydali jsme se tentokrát i s dětmi přímo na jižní pól. Samozřejmě jen v rámci celotáborové hry, ale i tak se u dětí výprava po sto-

pách Scotta a Amundsena ujala a na jejich ručně vyrobených saních by se nejeeden polárník do nehostinných antarktických plání skutečně odvážil.

I na daleké polární výpravě se pak samozřejmě našel čas také pro další nezbytné aktivity, bez kterých by se pořádný tábor neobešel. Kromě tradičních táboráků, diskoték do pozdních nočních (někdy i ranních) hodin, výletů na vodě či táborové olympiády – letos samozřejmě zimní –, nás dospělé nejvíc dostala divadelní představení s polárnickou tematikou, při kterých se děti skutečně vyřádily a za jejich vystoupení by se nemusela stydět leckterá naše „profesionální“ scéna.

Jižní pól v Ledči padl 30. 7. 2010 a symbolicky jej – tak jako před sto lety – pokořila právě výprava Amundsenů. Poslední medaile byly rozděleny, šampaňské (to dětské samozřejmě) vypito, saně uloženy k poslednímu odpočinku. Nezbyvá, než začít připravovat tábor na příští rok. *Text a foto: MICHAL DVOŘÁK*

