



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ŘÍJEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 110

Jakub Železný:
Moderování musíte mít
pevně v rukou (str. 3)

Výstava fotografií
IX. ročníku
soutěže „3L“ (str. 5)

TWR simulátor
v rutinním provozu (str. 5)

CIAF 2010
Hradec Králové (str. 8)



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Bankomat v IATCC

Bankomat bude nainstalován v listopadu 2010. Důvodem pro rozhodnutí o jeho instalaci byla snaha o **další zvýšení komfortu pro naše zaměstnance**. Je pravda, že za většinu věcí a služeb, které jsou v IATCC k dispozici, lze zaplatit bezhotovostně pomocí ID karty. Ale nějaká hotovost je vždy potřeba a od listopadu již nebude nutné kvůli ní jet do Hostivice nebo do Kladna. Bankomat nám nainstaluje ČSOB. Právě tato banka zvítězila ve výběrovém řízení, které jsme letos v létě uspořádali mezi třemi bankami, na jejichž účty si nejvíce našich zaměstnanců posílá mzdu. Dalšími soutěžícími byly Česká spořitelna a Komerční banka. ČSOB nám nabídla nejvýhodnější podmínky.

Výběr byl ukončen v září a v současné době finalizujeme smlouvu. Jednou z komplikací bylo umístění vlastního bankomatu. Všechny banky, které se účastnily „soutěže“, trvaly na ozbrojeném doprovodu obsluhy při doplňování bankovek. Naše bezpečnostní předpisy však nic takového nepřipouštějí, a to ani v první bezpečnostní zóně. Takže bankomat bude stát v prostoru recepcie administrativní budovy.

Banka se zavázala k pravidelnému doplňování bankovkami, včetně bankovek nižších hodnot. O poplatcích za výběr hotovosti nelze podat žádné podrobné informace, protože tento poplatek závisí na tom, jakou má držitel platební karty smlouvu s bankou, která kartu vydala. Věříme, že bankomat svůj účel splní a že budete s tímto drobným přispěvkem ke zlepšení pracovního prostředí spokojeni.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, ŘDFIN

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V říjnu letošního roku oslaví kulaté výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Lukáš Hegeduš, vřlp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Luboš Hlinovský, Ing., MBA, ředitel DFIN **20 let**
Ota Rait, dispečer FIC, oddělení ASM/FIC **20 let**
Martin Vitek, Ing., vřlp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Tomáš Volejník, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **20 let**
Jan Kott, instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **25 let**

Ivan Beneš, vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**
František Němeček, vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**
Petr Drahokoupil, zaměstnanec RCC, středisko RCC **35 let**
Miroslav Hrach, Ing., vřlp II – WS, oddělení letových dat **35 let**
Vladimír Kubeš, supervizor na TS I, oddělení ZLT Brno **35 let**

Blahopřejeme!
REDAKCE

Personálie

Začátkem září proběhla výběrová řízení na místa **náměstků DPRO**. Pozice náměstka sekce SPLS byla nabídnuta ing. Vladimíru Boháčovi a pozice náměstka sekce SONS pak Lukášovi Hegedušovi. Oba by se měli ujmout svých nových funkcí 1. ledna 2011.
ŘDPRO

Krátce

Ke globální letecké alianci SkyTeam, jejímž členem jsou i České aerolinie, přistoupí největší tchajwanská letecká společnost **China Airlines**. Seskupení tak bude mít celkem již patnáct členů. **mis**

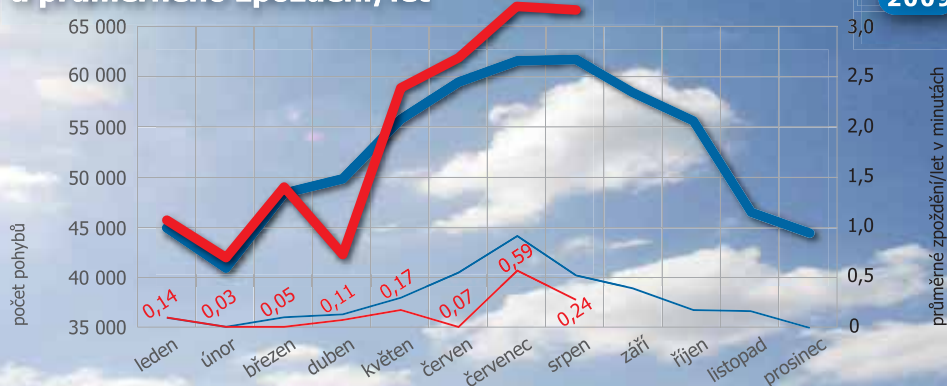
Statistiky provozu

srpen 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

SRPEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet
15 398 14 659

nejvyšší počet/den
 (20. 8.) (19. 8.)
566 531

nejvyšší počet/hod.
 (23. 8.) (21. 8.)
50 47

Počet pohybů ve FIR Praha

SRPEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet
61 555 66 390

nejvyšší počet/den
 (13. 8.) (28. 8.)
2 100 2 292

nejvyšší počet/hod.
 (8. 8.) (3. 8.)
155 168

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
srpen	15 398	14 659	- 4,8	4 041	3 120	- 22,8	1 564	1 744	+ 11,5	1 030	845	- 18,0

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2009	2010		2009	2010
srpen	61 555	66 390	+ 7,9	0,52	0,24

Moderování musíte mít pevně v rukou

Řízení letového provozu navštívil významný český novinář a moderátor Jakub Železný. V České televizi uvádí zpravodajsko-publicistický pořad Události, komentáře. „Vždycky jsem chtěl pracovat ve veřejnoprávní televizi, zkušenosti z komerčních kanálů jsou pro mě důležité, ale to není můj svět, nikdy nebyl a nebude.“

Dnes jste byl na exkurzi v budově Řízení letového provozu České republiky. Jaký to na vás udělalo dojem?

Musím říct, že naprosto ohromující. Věděl jsem, že to je mimořádně zodpovědná práce, ale překvapilo mě, jak je ŘLP skvěle vybaveno technologicky. Je vidět, že řízení letového provozu práce baví a že to berou jako velkou odpovědnost. Jsem moc rád, že jsem tady mohl být.

Při živém televizním vysílání zažíváte psychicky náročné situace, duševní odolnost je také jeden z mnoha požadavků na řídící. Dovedete si představit, že byste místo Události, komentářů řídil letový provoz nad Českou republikou?

Věřím, že kdybych byl jen na simulátoru, tak by se mi letadlo velmi nebezpečně přiblížilo k nějaké srážce, ale o tom se žertovat nemá. Jsem na tyto věci hodně nešikovný a raději to přenechám profesionálům. Těžko změníte, kdo má větší stres. Při živém vysílání je zodpovědnost velká. Když udělá chybu moderátor, tak to všichni vidí a mohou si myslet, že pochybil, protože zrovna v tu chvíli byl nešikovný. Ale řídící nesmí udělat chybu nikdy.

Po návštěvě v ŘLP ČR jste získal představu, co je náplní práce řídících letového provozu. Můžete nám naopak představit, co obnáší práce moderátora v pořadu Události, komentáře? Spousta lidí zastává naivní názor, že moderátor jen ve studiu čte jednotlivé příspěvky a klade otázky hostům, ale ono je za tím mnohem více práce...

Když by se k nám lidé přišli podívat odpoledne před vysíláním a viděli někoho z nás, moderátorů, při přípravě, museli by si říct: „Sakra, ten člověk si za naše peníze v práci čte.“ Ale my si tam opravdu čteme. Když si představíte, že za jeden měsíc se musíme kvalifikovaně připravit na asi padesát témat – od řízení letového provozu přes finále v basketu až po kulturní událost – tak se jedná o mnohahodinovou práci. Při samotném vysílání musíte sledovat několik věcí najednou. Je to komplex dovedností, které musíte prokázat. To je na té profesi nejtěžší. Přečíst otázky umí dnes už skoro každý, ale moderování musíte mít pevně v rukou.

Často vás diváci mohou vidět při živých vstupech přímo z terénu. Připomeňme

vaše vstupy z pražského ruzyňského letiště u příležitosti návštěvy prezidenta Obamy. Pracujete raději v klidu ve studiu nebo dáváte přednost adrenalinu v terénu?

Nedokáži se rozhodnout, co je mi bližší, a proto mě hrozně baví, když mohu dělat obojí. Kdykoliv mám šanci jít do terénu, je to pro mě obrovské osvěžení a baví mě to čím dál více. Za jeden z vrcholů své kariéry považuji komentování přímého přenosu podpisu rusko-americké smlouvy ve Španělském sále. Přenosy z letiště dělám hrozně rád, protože se zajímám o létání. Když byl generální ředitel ŘLP Jan Klas u nás ve studiu a komentoval odlet prezidenta Obamy, já byl na letišti. Pak jsem dostal pochvalu, že jsem nic nepopletl, což mě potěšilo.

curriculum vitae

JAKUB ŽELEZNÝ

Narozen: 1. července 1973 v Praze

Vzdělání: Filozofická fakulta

Univerzity Palackého v Olomouci,

Fakulta sociálních věd Univerzity

Karlovy v Praze

Rodina: svobodný

Volný čas: rád čtu knihy

o moderní historii, chodím na

procházky se psem

Oblíbený sport: plavání

Oblíbený film: Zvěšena, Forrest

Gump, Apollo 13, Ucho,

Světáci, Kulový blesk

Oblíbený autor: Jan Balabán, Jiří

Rulí, Jáchym Topol,

Tereza Boučková

Oblíbené země: Česko, Slovensko,

Velká Británie, Švýcarsko, Izrael

Často pracujete i na mimořádných vysíláních, jako jsou volby, povodně. Dá se říct, který přenos vás za poslední dobu nejvíce vyčerpal?

Většinou jsou to politické maratóny, protože jsem často do noci ve volebním štábu politické strany a vím, že se na vysílání dívá hodně lidí. Ten drobný pohled je samozřejmě vyčerpávající. Je to obrovská zodpovědnost. Přílet nebo odlet zahraniční návštěvy většinou není politicky třaskavé téma.

Kdo ze zahraničních osobností, se kterými jste se setkal, ve vás zanechal největší dojem?

Když mi bylo 23 let, tak jsem se setkal s britskou královnou. Bylo

to v rámci její návštěvy Prahy, kde měla setkání se zástupci tisku. Tenkrát jsem velmi slušně ovládal angličtinu a lidé z ambasády věděli, kdo jim udělá ostudu či naopak, takže vybírali pro osobní rozhovor lidi, kteří zvládnou rozhovor v angličtině. Ze čtyřiceti bylo vybráno osm hostů, mezi kterými jsem byl. Před dvěma lety jsem měl možnost se potkat se spolkovým prezidentem Rakouské republiky panem Fischerem, byl to mimořádný zážitek. Je to opravdu noblesní člověk.

V médiích pracujete skoro 18 let a stále to vypadá, že vás práce baví a naplňuje. Je to tak nebo si někdy říkáte, že byste klidně šel dělat úplně něco jiného?

To víte, že člověk občas takové nápady má, ale většinou mě pak popadne realističtější uvažování a říkám si, to je nesmysl. Nic jiného bych neuměl tak jako moderování. Tím neříkám, že tohle umím nějak zvlášť dobře, pořád se učím. Ale když něco děláte takto dlouho, tak kdybyste to úplně neuměla, tak by bylo něco špatně. Obdivuji každého člověka, který umí dělat svoji práci dobře a opravdu je jedno, jestli to je kuchař nebo řídící letového provozu. Pokud je to profesionál, tak klobouk dolů.

Jaký je váš profesní sen?

Kdo vám řekne v našem oboru, že nemá sen, aby měl jednou svůj vlastní pořad, tak já mu nebudu věřit. Lidé se mě často ptají, proč jsem se nepřihlásil do konkurzu na generálního ředitele České televize. Já ale opravdu nemám ambici být manažerem. Možná až mi bude šedesát. Vykonávám poměrně specifickou profesi, kterou v téhle zemi má tu čest dělat jen hrozně málo lidí, a to ho si vážím.

Vzhledem k zaměření našeho podniku se vás musím zeptat, jaký je váš vztah k létání?

Létání mám moc rád, baví mě a sleduji ho. Je to pro mě zážitek. Jsem typ člověka, který je rád, když letí v letadle, které má obrazovku s informacemi ohledně letu. S radostí letím vždy novým typem letadla, například minulý rok jsem letěl z Tel Avivu do Frankfurtu poprvé Boeingem 747 a to byl nepředstavitelný zážitek.

Když jste takový fanoušek do letectví, nechtěl byste si udělat pilotní výcvik?

Znám své limity a jsem k sobě dost kritický. Uvažoval jsem o tom, ale obávám se, že by mi to trvalo déle než všem ostatním. Když se jedná o technické specifikace, tak to mi do hlavy leze pomaleji, jsem spíše humanitně zaměřený. Ale před několika lety jsem dostal dárek – let stíhačkou. Letěl jsem s Láďou Šnýdrem, což je bývalý šéfpilot Aero Vodochody. Musím říct, že když jsem od něj dostal rozkaz, abych chytil knipl, že budu řídit chvíli sám, byl to jeden z nejadrenalinovějších zážitků mého života.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

Objektiv



Dne 24. 9. 2010 se na konferenčním sále IATCC uskutečnilo **8. zasedání výboru ředitelů poskytovatelů služeb zúčastněných v projektu FAB CE**. Pod vedením svého předsedy pana Johanna Zemského, zástupce Austrocontrol (na snímku), byly projednány další kroky v projektu FAB CE zejména v návaznosti na dokončení mezinárodní dohody FAB CE, která byla na úrovni zúčastněných států odsouhlasena počátkem září. Tyto kroky jsou především zaměřeny na dokončení prací na textu dohody o spolupráci mezi poskytovateli služeb (ANSP Cooperation Agreement), přípravu komplexního materiálu pro konzultace s Evropskou komisí a ostatními zainteresovanými subjekty v souladu s požadavky legislativy SES a v neposlední řadě na zajištění podpory projektu z externích zdrojů do doby, než bude vytvořena stabilní organizační struktura v rámci FAB CE. Vzhledem k tomu, že EK přidělila projektu FAB CE podporu z fondu TEN-T bylo součástí zasedání i projednání některých detailů souvisejících s čerpáním těchto prostředků. Zároveň se komise, na základě připomínek profesních a odborových sdružení ve FAB CE zabývala úpravami charty pro sociální dialog a dále pak i organizací v pořadí druhého semináře pro leteckou veřejnost, jehož konání je předběžně plánováno na listopad 2010. **IH, foto: mis**



Stanoviště ohlašovny letových provozních služeb – **ARO Praha** – je spojeno s příjmem a distribucí všech zpráv letových provozních služeb. Volně řečeno – tady každý let začíná i končí. Díky personálu ARO má posádka letadla na palubě všechny potřebné aktuální informace k letu a naopak jsou údaje o letu distribuovány včas všem stanovištím, která budou letadlo řídit. ARO Praha bylo, po zbourání bývalého objektu přípravy posádek ČSA v roce 2001, umístěno v přízemí terminálu 1. Prostory původně určené jiným účelům neumožňovaly instalace nových ATM technologií ani vytvoření potřebného sociálního zázemí pro pracovníky ve směně. V lednu 2011, po dokončení rekonstrukce technického bloku ŘLP, bude stanoviště přemístěno do přízemí objektu TB. Personál ARO Praha má v kalendáři na rok 2011 konec ledna vyznačen červenou barvou ...! **JV, foto: mis**



Bezpilotní letoun Marabu z VUT Brno

Na Vysokém učení technickém v Brně (VUT) dokončují prototyp bezpilotního letadla Marabu. Letoun s označením VUT 001 je navrhován jako **lehký jednomotorový víceúčelový dolnoplošník smíšené konstrukce**. Trup je z kompozitních materiálů, křídla a vodorovné ocasní plochy jsou kovové. Stroj je vybaven řadovým pístovým motorem v tlačném uspořádání a zatahovacím podvozkem. Charakteristickým rysem letounu by měl být velký rozsah rychlostí a velmi dobré vlastnosti z hlediska říditelnosti a stability. Projekt je propojen s vývojovými programy v soukromém sektoru, podílí se na něm několik českých firem. „*Výjimečnost projektu spočívá v tom, že se letadlo na VUT také vyrábí a sestavuje, samozřejmě za pomoci subdodavatelů. První zkušební let plánujeme na přelom září a října,*“ uvádí vedoucí Leteckého ústavu Fakulty strojního inženýrství VUT **Antonín Pištěk**. Bezpilotní stroj budou využívat především vojáci. Civilnímu využití brání různé legislativní překážky. Výzkumníci ale věří, že se situace v příštích letech změní. „*Chceme na to být připraveni. Potřebujeme mít v tom okamžiku hotový experimentální letoun, abychom pak nečekali dalších deset nebo dvacet let na výsledky vývoje, zatímco by nám užděl vlak,*“ uvedl **Jiří Hlinka** z leteckého ústavu. Bezpilotní letouny lze v civilní oblasti využívat například ke sledování dopravního provozu. **mis, vizualizace: VUT Brno**

Fotografie (nejen) z dovolené

STANISLAV ČERNÝ, DPÉR, poslal do redakce fotografie, které pořídil na chatě o víkendu 18.–19. září. K nim píše: „*Onen prostor nad naší střechou (+ ještě něco navíc) využívá AČR pro své poletování – hlavně s L-159. Nicméně byly dny NATO v Ostravě, takže Stripu mohu nabídnout Saab J-29 Tunnan při tréninku na vystoupení. V rámci nácviku švédský pilot přistál na naší louce (☺).*“

Podal se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel. **mis**



TWR simulátor v rutinním provozu

Po uvedení do provozu základní části TWR simulátoru v lednu tohoto roku byla v červenci naplněna i druhá etapa přípravy simulátoru – HIFI nadstavba pro výcvik SPLS Praha. K simulátoru MaxSim kanadské firmy ADACEL byly připojeny, pro účely simulátoru jen mírně modifikované, ATM systémy používané na TWR LKPR: A-SMGCS, IDP, ESUP a AMS2. Byl tedy splněn hlavní cíl projektu přípravy simulátoru – umožnění požadovaných druhů výcviku řídicích letového provozu SPLS Praha.

Od začátku srpna tedy SPLS Praha začalo simulátor využívat pro udržovací výcvik, konkrétně pro nácvik nouzových postu-

(otevřené řízení dle ZVZ) jsme měli indikaci, že dodavatel není příliš flexibilní. To se bohužel potvrdilo, dodavatel navíc ne-

u našeho podniku někdy měl možnost být u zavádění nového systému s nevyzkoušeným a navíc zámořským dodavatelem, ví, o čem mluvím. Na druhou stranu je třeba zdůraznit, že i přes potíže s implementací a nutností dodatečného doplnění našich „reálných“ systémů je celková cena za simulátor nižší, než byla nabídková cena firmy, která ve výběrovém řízení skončila na druhém místě.



pů. Simulátor využívá i SLŠ pro základní výcvik a probíhají zde i několikadenní výcviky pro zahraniční zákazníky SLŠ. Simulátor budou samozřejmě pro svůj výcvik využívat také stanoviště regionálních letišť.

Je nutno přiznat, že uvedení do provozu má zpoždění přibližně jeden rok. Implementace nového simulátoru nebyla jednoduchá. Již během výběrového řízení

dodržel smluvní termín dodávky a zaplatil penále. Dosud také nejsou odstraněny některé drobné nedostatky z testů SAT, které proběhly na konci roku 2009. Tyto drobnosti sice nebrání provoznímu využívání, ale do jejich odstranění nelze provést poslední platbu za dodávku a tím také formálně celý projekt uzavřít.

Během projektu vyvstala spousta problémů a nedorozumění. Každý, kdo

Máme tedy k dispozici vlastní nové, moderní výcvikové zařízení, které nám dosud ve spektru simulátorů pro výcvik řídicích letového provozu chybělo. Chtěl bych na tomto místě poděkovat všem členům projektového týmu za jejich spolupráci na realizaci projektu. Letecké škole, jako provozovateli simulátoru, přeji bezproblémový provoz a hlavně samé spokojené zákazníky.

IVO LENGÁL, foto: mis

Inspiromat

„Sedadlo je podobné jezdeckému sedlu. Kovbojové jezdí na koni každý den osm hodin a také se cítí pohodlně.“

Dominique Menoud, šéf společnosti Aviointeriors Group. Italští designéři navrhli nová sedadla do letadel

„Tyto statistiky dokazují, že úsporné plány Ryanairu – úplně zrušit místo druhých pilotů nebo je zaměstnat roznášením nápojů – jsou daleko za hranicí bezpečnosti.“

Jim McAuslan, generální tajemník Britské asociace pilotů

„Jen na zájezdy s německými cestovními kancelářemi jezdí ročně kolem 50 tisíc Čechů a další desetitisíce létají do Německa individuálně za obchodními či soukromými účely nebo jen využívají německé letecké společnosti pro cesty do třetích zemí.“

Tomio Okamura, Asociace českých cestovních kanceláří a agentur. Létání z Německa od ledna podraží, aerolinky začnou odvádět státu zvláštní ekologický poplatek za každý let

„Je pro nás velkou ctí stát se po desáté za sebou nejlepší nízkotarifovou leteckou společností, kterou zvolili cestující z celého světa. Tento úspěch je odrazem tvrdé práce a velkého úsilí našich zaměstnanců. EasyJet tím také dokazuje, jaký silný produkt a značku má.“

Carolyn McCall, generální ředitelka easyJet

„Zavedení tělesných skenerů přinese skutečnou výhru pro bezpečnost civilního leteckého provozu.“

Thomas de Maiziére, německý ministr vnitra. Mezinárodní letiště v Hamburku používá tělesné skenery

„China Airlines se svojí vynikající pověstí, kvalitním servisem a širokou sítí destinací velmi významně rozšíří nabídku SkyTeamu. Jsem přesvědčen, že China Airlines, jako nový člen aliance, značně posílí její konkurenceschopnost, zvláště na asijském trhu.“

Miroslav Dvořák, prezident ČSA

„Letiště je tady od roku 1937. Vždy bylo jasné, že se bude dál rozvíjet. Je tady déle než spousta obcí.“

Michaela Lagronová, tisková mluvčí Letiště Praha

„Člověk se plně projeví, teprve když změří své síly s nějakou překážkou.“

Antoine de Saint-Exupéry, francouzský letec a spisovatel

Připravila: DV

Výstava fotografií IX. ročníku soutěže

Do letošního, IX. ročníku soutěže amatérských fotografů – zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., poslalo své práce celkem 20 pracovníků. Počet fotografií překročil číslo 130. Pět snímků ocenila odborná porota jako nejlepší v kategoriích „3L“, Řízení letového provozu, volné téma a udělila rovněž zvláštní cenu.

Dalších 16 fotografií porota vybrala na putovní výstavu, která bude spolu s těmi pěti nejlepšími snímky během listopadu a prosince instalována v Jenči, Brně a Karlových Varech. Při slavnostní vernisáži výstavy v Jenči budou autorům vítězných snímků předány šeky na koupi fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun.

Všechny ostatní soutěžní snímky jsou vystaveny na panelech ve druhém podlaží administrativní budovy IATCC v Jenči.



Redakce Stripy věří, že tato výstava bude inspirací pro všechny, kteří dosud váhali poslat své fotografie do soutěže. Mohou se přesvědčit, že okruh témat je opravdu velmi široký. Uzávěrka jubilej-

ního, X. ročníku soutěže „3L“ bude sice až v dubnu příštího roku, ale své snímky v digitální podobě můžete posílat průběžně již od teď na mailovou adresu strip@ans.cz.

REDAKCE

Co se děje na ruzyňském letišti?

Ruzyňským letištěm prošlo méně cestujících

V červnu a červenci prošlo branami ruzyňského letiště o 1,6 procenta, respektive **o 1,8 procenta méně cestujících než před rokem**. Výrazný úbytek zaznamenalo letiště u nepravidelných letů, kterých v pololetí využilo 486 000 cestujících, o 7,4 procenta meziročně méně. Důvodem je stále klesající prodej leteckých zájezdů.

Letecký provoz na českém nebi v létě rostl, červenec byl rekordní

Území České republiky od června do srpna přelétlo 208 000 letadel, **což je o 4,3 procenta více než ve stejném období loni**. Červenec byl dokonce s téměř 72.000 pohyby nejvytíženějším měsícem vůbec. Den s dosud vůbec nejsilnějším provozem byl 29. červenec, kdy bylo převedeno přes české území 2327 letadel. Provoz v českém vzdušném prostoru rostl po všechny dosavadní měsíce roku s výjimkou dubna, kdy došlo k poklesu o téměř 15 procent, což způsobila čtyřdenní uzavírka velké části evropského vzdušného prostoru, která byla nutná kvůli prachu z islandské sopky.

Méně příznivý je však vývoj na letišti Praha. Od června do srpna bylo 45 000 vzletů a přistání, což je o 5,4 procenta méně než v loňském, krizovém roce.



IATA zvyšuje odhady zisku aerolinek

Mezinárodní sdružení pro leteckou dopravu (IATA) výrazně zvýšilo odhad zisku světových aerolinek na letošní rok díky oživení globální ekonomiky. **Čistý zisk má nyní činit 8,9 miliardy USD (167,6 miliardy Kč)**. Před třemi měsíci IATA čekala, že členské aerolinky sdružení budou hospodařit se ziskem 2,5 miliardy, a v březnu dokonce odhadovala pro letošní rok ztrátu 2,8 miliardy. „Je to výrazné zlepšení, mnohem silnější, než se čekalo,“ uvedl generální ředitel IATA Giovanni Bisignani. Zatím však podle něj ještě není doba na velké oslavy. V příštím roce organizace kvůli novým letadlům, které zvýší kapacitu přepravy, očekává zpomalení růstu zisku na 5,3 miliardy USD. Z růstu budou nejvíce těžit letecké společnosti v oblasti Asie a Tichomoří, a to hlavně díky prudkému oživení přepravy nákladů a vysokému růstu příjmů. Zisk aerolinek v regionu má letos činit 5,2 miliardy USD místo dříve uváděných 2,2 miliardy USD. Naopak v Evropě zůstanou společnosti ztrátové. Letos zde IATA čeká ztrátu 1,3 miliardy, svůj odhad však vylepšila. V předchozí prognóze počítala se ztrátou evropských aerolinek 2,8 miliardy USD.

Používání laserů v okolí letišť by mohlo být trestné

Za použití laserů v okolí letišť má podle poslanců TOP 09 a Věcí veřejných hrozit **pokuta až pět milionů korun**. Počítá s tím jejich novela zákona o civilním letectví. Předloha má pomoci ochránit piloty, kteří si v minulosti stěžovali, že je neznámý pachatel oslňuje lasery při vzletání či přistávání na letiště Ruzyně. O podobném trestu jednala už bývalá sněmovna, zákon ale nestihla včas schválit.

Poslanci obdobně jako před sněmovními volbami navrhuji, aby v okolí každého letiště vzniklo ochranné pásmo, ve kterém by bylo zakázáno používat laserové zařízení. Velikost tohoto pásma by vymezil Úřad pro civilní letectví. Za porušení zákazu by pak pachatelům hrozila zmíněná pokuta. Předvolební návrh počítal maximálně s třemi miliony korun.

ŘLP stále eviduje týdně několik hlášení pilotů o ozařování letadel laserem v okolí pražského letiště.

Z tiskových zpráv letiště připravil + foto: OLDŘICH STANĚK, AI

Kousek ze ž

Ale něco mi přece ještě zůstalo – při odchodu do penze jsem si pořídil za 100 Kč u VÚASP na Praze 4 koncesi na vysílání a v roce 1994 jsem začal na pásmu 27 Mhz/s vysílat. Dnes je to přes 15 let, co vysílám na pásmu radiových vln. Navíc jsem nezůstal nic dlužen ani internetu, kde získávám různé informace.

Rád vzpomínám na svoje aktivní léta a je jen škoda, že se nezachovaly fotografie tehdejších pracovišť a zařízení na technickém sálu – jak na bývalém starém, tak i na novém letišti. Je to pryč a všechno zůstanete jen v paměti nás, několika dělníků z dílen ČÚS, průmyslováků a inženýrů, kteří rukama a hlavou dokázali za několik desítek let vytvořit pro leteckou dopravu to, co bylo potřeba, a kteří se s pomocí tehdejších novinů v materiálech snažili uplatnit vše v konstrukci.

Chtěl bych poděkovat Mirkovi Slabému, který umožnil nám, bývalým pracovníkům ŘLP, prohlédnout si dnešní nová dispečerská pracoviště, a poděkovat jejich vedoucím za odborný výklad.

Kdybych měl jmenovat všechny náměstky ministra dopravy odboru letectví, kteří se za mé práce od roku 1959 do roku 1993 vystřídali, určitě bych na některého zapo-

Seriál pohled

54

(pokračování z minulého čísla)

Obdobně jako v letech předchozích ani v jubilejním roce se základní priority ŘLP ČR nezměnily a zaměřily se především na:

oblast bezpečnosti,
efektivní využívání lidských a finančních zdrojů,
realizaci klíčových programů a projektů,
zefektivnění organizačních vazeb a administrativních činností.

Prvořadým úkolem přitom zůstalo zajištění maximální propustnosti vzdušného prostoru České republiky při udržení vysokého procenta provozní bezpečnosti. Vezmeme-li v úvahu skutečnost, že v posledních letech dochází každoročně k nárůstu letového provozu (pro letošek se v řízené oblasti Praha předpokládá zvýšení počtu pohybů letadel o zhruba 4,5 %), je jisté, že se jedná o úkol nelehký, jehož splnění vyžaduje skutečně profesionální přístup všech zainteresovaných složek. Převedeno do sféry čísel – například v Praze-Ruzyni bylo v červenci „odřízeno“ celkem 11 125 pohybů letadel, přičemž denní maximum činilo 410 pohybů letadel! Téměř shodných počtů bylo dosaženo i v červnu (419 pohybů), respektive v srpnu (402).

Aby bylo zajištěno řízení pojiždění letadel, bezhlasový přenos informací o něm na palubu letadel nebo vozidel, předávání aktuálních zpráv o různých situacích vzniklých na dráhovém systému ruzyňského letiště atd., byl letos do rutinního používání uveden tzv. systém A-SMGCS (Advance Surface Movement Guidance and Control System). Jedná se o systém tvořený čtyřmi samostatnými bloky (základním Surveillance a dále Control, Guidance a Routing), fungujícími buď autonomně, nebo společně. Zvolený režim závisí přitom na provozních podmínkách panujících na letišti. V případě pražské Ruzyně byla (obdobně jako na dalších vybraných letištích v Evropě) zvolena úroveň 2 (Level 2). Předpokládaný termín plného zprovoznění celého systému, kterým se zvalití a zefektivní proces řízení pohybů na provozních podmínkách, je stanoven na konec roku 2004.

ivota konstruktéra ZLT (3. část)

mněl. Proto je jmenovat nebudu. Nejvíc ale vzpomínám na jednoho, který podepisoval mé přijetí. Byl to ing. Kofer, letový náměstek ministra dopravy. Byl to vlastně tehdy jediný náměstek pro ministerstvo. Kde jsou ty časy, na letišti Praha ještě žádný technický náměstek SLS tehdy nebyl.

Mé koníčky jsou rozmanité. Miluji přírodu a v přírodě, na chatě, žiju celý rok. Rád fotografuji, měl jsem dokonce už několik výstav v naší obci i v Berouně a v Dobřichovicích a občas někomu z přátel nějakou fotografii věnuju. Taký píšou verše. Mám rád i výlety po republice a doufám, že se opět budu moci účastnit výletů, které pořádá ŘLP pro seniory. Jezdím tam rád také proto, že se tu mohu setkávat a hovořit s přáteli a bývalými spolupracovníky.

Na čem jsem pracoval 5 let v konstrukci (pod ministerstvem průmyslu a zdravotnictví v oboru elektrotechniky ve výzkum a vývoji) před nástupem ke SLS, to už je jiná zajímavá historie, také plná technických událostí.

Douška: Přeji hodně štěstí, pevné zdraví všem pracovníkům redakční rady a úspěchů v práci ve vydávání časopisu Strip.

Konstruktér ZLT JOSEF VOKURKA



V konstrukci se vše připravovalo na rýsovacích stolech AO

ů do historie řízení letového provozu

Že si ŘLP ČR navzdory všem problémům vede ve svém základním poslání až dosud zdatně, dokládá mj. i udělení certifikátů jakosti služeb pro oblasti řízení letového provozu, letecké informační služby a pro Leteckou školu. Všechny tři certifikáty vydané podle normy ISO 9001:2000 slavnostně předali 29. dubna generál-

nímu řediteli ŘLP ČR ing. Petru Maternovi ředitel české pobočky certifikační společnosti Det Norske Veritas AS ing. M. Ruščák a CMC manager QMS ing. A. Otopal. Udělením těchto certifikátů se tak u ŘLP ČR uzavřela první etapa zavádění systému jakosti.

Kromě nepřetržitého plnění základního poslání, řízení

letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky, se letošní aktivity podniku projeví i v jiném směru. Jednou z nich byla spolupráce na přípravách 14. mezinárodní technické konference a výstavy věnované problematice integrace civilního a vojenského řízení letového provozu (CMAC '03), která se konala v našem hlavním městě v květnu za účasti několika set předních světových odborníků z oblasti civilního i vojenského letectví, kteří do Prahy přicestovali z více než pěti desítek zemí světa.

ŘLP ČR, s. p., nezapomínal ani na průběžnou modernizaci stávající zabezpečovací letecké techniky. Z tohoto pohledu uvedme například kontrakt s firmou THALES ATM na dodání monopolního sekundárního radiolokátoru (MSSR) typu RSM 970S pro radiolokační bod PISEK, uzavřený v červnu na pařížském aerosalónu. Instalace nového „sekundáru“, který v uvedené lokalitě nahradí dosud používaný primární radiolokátor AVIA-CM a sekundární radar KOREŇ, má proběhnout v polovině příštího roku a provozní spuštění v prosinci 2004.

K nejvýznamnější domácí události došlo 1. července 2003, kdy byla oficiálně zahájena výstavba Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC) v Jenči u Prahy, realizovaná plně v režii ŘLP ČR, s. p. Slavnostní položení základního kamene se pak uskutečnilo ve čtvrtek 18. září za účasti představitelů státní správy, obchodních partnerů, zástupců leteckých dopravců a dalších pozvaných hostů. Realizaci stavby, jejíž dokončení je plánováno na léto 2005, zajišťuje akciová společnost Hochtief VSB. Po svém dokončení se IATCC stane jedním z nejmodernějších zařízení svého druhu v Evropě.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: mis

(pokračování)



Administrativní budova IATCC v podzimní náladě

CIAF 2010 Hradec Králové



MiG-29UB

Ve dnech 4. a 5. září 2010 se na hradeckém letišti konal již XVII. ročník legendární letecké air show CZECH INTERNATIONAL AIR FEST. Akce se původně konala zde, pak se přesunula na letiště v Brně, ale vloni a letos se opět uskutečnila v Hradci Králové.

Za téměř ideálních povětrnostních podmínek pro leteckou show se divákům předvedly desítky strojů z celého světa. Za oba víkendové dny navštívilo CIAF na 50 000 diváků, kteří mohli dohromady sledovat téměř dvanáct hodin letových ukázek.

Organizátoři vyhlásili pro letošní ročník následující kategorie, v nichž byli oceněni:

cenu za absolutně nejlepší letovou ukázkou získali Dánové s letounem F-16,

cenu za nejlepší letovou ukázkou ve skupinovém létání dostala skupina The Jordanian Royal Falcons na Extra 300,

cena za nejatraktivnější statickou ukázkou byla udělena posádce letounu C-160 Transal z Německa,

cenu za nejlepší ukázkou českého vojenského letectva obdržel pilot letounu L-39 Albatros,

cenu za nejlepší ukázkou civilního letounu převzal pilot letounu B-737 Vladimír Peroutka.

mis, foto: PETR KOLMANN, L+K



Skupina The Jordanian Royal Falcons na Extra 300

English Corner

Joke / Brave Captain

Once upon a time, there was an officer of the Royal Navy named Captain Bravado who showed no fear when facing his enemies. One day, while sailing the Seven Seas, his lookout spotted a pirate ship approaching, and the crew became frantic. Captain Bravado bellowed, "Bring me my red shirt!"

The first mate quickly retrieved the captain's red shirt, and while wearing the brightly colored frock, the Captain led his crew into battle and defeated the mighty pirates. That evening, all the men sat around on deck recounting the triumph of earlier. One of them asked the Captain, "Sir, why did you call for your red shirt before battle?"

The Captain replied, "If I were to be wounded in the attack, the shirt would not show my blood. Thus, you men would continue to fight, unafraid." All of the men sat and marveled at the courage of such a manly man's man. As dawn came the next morning, the lookout spotted not one, not two, but TEN pirate ships approaching. The crew stared in worshipful silence at the Captain and waited for his usual orders.

Captain Bravado gazed with steely eyes upon the vast armada arrayed against his ship, and without fear, turned and calmly shouted, "Get me my brown pants."

Tongue Twisters

No need to light a night light on a light night like tonight.

旅!

A real rare whale, a real rare whale, a real rare whale ...

旅!

Ken Dodd's dad's dog 's dead, Ken Dodd's dad's dog 's dead, Ken Dodd's dad's dog 's dead ...

旅!

Upper roller, lower roller, upper roller, lower roller, upper roller, lower roller, ...

旅!

Larry Hurley, a burly squirrel hurler, hurled a furry squirrel through a curly grill.

旅!

Ralph rakes leaves really, really lousily, Ralph rakes leaves really, really lousily Ralph rakes leaves really, really lousily ...

旅!

Faith's face cloth, Faith's face cloth, Faith's face cloth, Faith's face cloth, ...

Připravila: NWT