



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

PROSINEC

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 112

Vážené kolegyně a kolegové,

rok 2010 se stal v civilní letecké dopravě rokem stabilizace a mírného optimismu. I když provozní prognózy ještě na jeho začátku počítaly s dalším poklesem zájmu cestujících o leteckou dopravu, prozatímní výsledky hovoří ve velké většině řečí černých čísel. Letečtí dopravci, naši zákazníci, prošli velmi těžkým obdobím, přičemž jejich reakce a především jejich úspěšnost je odrazem jejich individuálních schopností a možností. Do značné míry je však možné také říci, že celková schopnost reakce na krizi souvisí se strukturálními změnami, které v posledních letech probíhaly směrem k liberalizaci letecké přepravy. Tento trend se nepochybně stává skutečností také pro provozovatele letišť a služeb řízení letového provozu, a na tuto výzvu chceme být velmi dobře připraveni. Toto již plně odráží naše dlouhodobá strategie, která v kombinaci s rychlou reakcí na již odeznívající krizi potvrzuje svoji správnost. Soustředili jsme se na zvýšení kvality našich kmenových služeb a současně jsme se důkladně připravili i na návrat letecké dopravy k dynamickému růstu. Důsledný přístup k řízení nákladů a zákaznický orientovaná cenová politika společně přispěly k tomu, že je český vzdušný prostor pro letecké dopravce atraktivní. Náš podnik má na domácí i zahraniční úrovni tradičně zaslouženě dobré jméno, kladné hodnocení zaznívá v poslední době i od našich zákazníků reprezentovaných IATA. Dobré vztahy se zákazníky stejně jako naplňování podnikové strategie a příprava na budoucnost budou našimi cíli i nadále.

Zaslouženě dobré jméno

Naše poslání a to, co je předmětem hodnocení, je jasné – vysoká bezpečnost i kvalita poskytovaných služeb řízení letového provozu a splnění všech stanovených hospodářských ukazatelů. I zde jsou naše výsledky v roce 2010 výborné. Podnik beze zbytku zajistil všechny své povinnosti v oblasti bezpečnosti a stejně jako v předcházejících letech jsme splnili a v některých oblastech i významně vylepšili hospodářské ukazatele, které byly stanoveny naším zakladatelem. Vedle pracovních výsledků mi dělá osobně velkou radost fakt, že se možná trochu frázovitě znějící pojem „společenská zodpovědnost“ stává viditelnou součástí kultury našeho podniku. A není to jen ta část organizovaná podnikem, ale především sleduji s velkým potěšením množství iniciativ, které jdou zdola, od Vás, zaměstnanců, v celé jejich škále – od pomoci více potřebným až po sportovní a kulturní akce, které obohacují náš život.

Za úspěchem ŘLP ČR, s. p., vždy stojí a stojí jeho zaměstnanci. Vědomí příslušnosti k jednomu týmu, vzájemná důvěra a vysoká profesní i lidská kvalita našich zaměstnanců jsou nejlepšími předpoklady pro to, abychom dobrý pocit z odvedené práce na konci roku společně zažívali i v letech nadcházejících.

Dovolte mi, abych vám všem poděkoval a popřál do roku 2011 mnoho pracovních úspěchů, zdraví a spokojenosti v osobním životě.

Jan KLAS

*Především zdraví a spokojenost
přeje do nového roku
všem zaměstnancům a čtenářům Stripu
redakce*

Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Pf 2011

Slavnostní vyhlášení výsledků soutěže **Českých 100 nejlepších** za rok 2009 proběhlo 26. listopadu. Generální ředitel Jan Klas převzal pro státní podnik Řízení letového provozu ČR ocenění za umístění na 48. místě.

Cílem hnutí **Českých 100 nejlepších** je nalézt, vybrat, zviditelnit a veřejně slavnostním způsobem ocenit české firmy, podniky či společnosti co nejširšího spektra ekonomických aktivit, které dosahují vynikajících, mimořádných anebo pozoruhodných výsledků. Systém vyhodnocení a stanovení pořadí **Českých 100 nejlepších** je založen na praktických znalostech a zkušenostech získaných při každodenní praxi širokého okruhu odborníků. Nominace by proto měly vycházet z jejich osobních zážitků či zkušeností z období posledních dvanácti měsíců, které získali jak při profesionální činnosti, tak i v běžném každodenním životě. **rkl, foto: archiv**



Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V prosinci 2010 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

Věnceslava Knolová, specialista LIS NOF – VS, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **15 let**
Lenka Vrnáková, personalista I, oddělení personální **15 let**
Jan Skočdopole, správce provozního objektu, oddělení TPS **20 let**
Tomáš Tichý, supervizor na TS I, oddělení ZLT Brno **20 let**
Jan Fiala, pracovník údržby ZLT II, oddělení radiolokační bod Buchtův kopec **30 let**
Jaroslav Císař, dispečer FIC, oddělení ASM/FIC **35 let**

Ivana Mandová, oddělení ASO/AO, SPLS Praha **35 let**

Jan Hovorka, metodický pracovník, oddělení postupů LNS **40 let**

Blahopřejeme!
REDAKCE

Personálie

Slovenský ministr dopravy, pošt a telekomunikací jmenoval od 12. října 2010 **Miroslava Bartoše** výkonným ředitelem Letových prevádzkových služeb SR, š. p. **red**

Sky Team roste

SkyTeam letos zvýšil počet členů. V červnu přivítala aliance za členy **Vietnam Airlines** a **TAROM Romanian Air Transport**. Od příštího roku se novými členy stanou **China Eastern** a **China Airlines**. V roce 2012 by se měly stát členem argentinské **Aerolíneas Argentinas** a indonéské **Garuda Indonesia**. **mis**

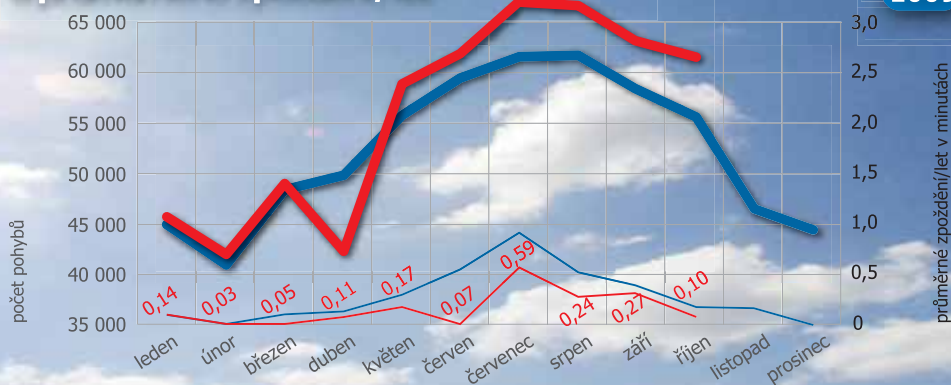
Statistiky provozu

říjen 2010/2009

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



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



Pan Jiří Stejskal

pracoval jako řidič na LPS v Brně. Zemřel náhle dne 16. listopadu 2010 ve věku 77 let. **red**

Počet pohybů na letišti Praha

ŘÍJEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 **2010**

celkový počet
13 577 **13 733**

nejvyšší počet/den
 (1. 10.) (8. 10.)
545 **537**

nejvyšší počet/hod.
 (6. 10.) (1. 10.)
48 **47**

Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 **2010**

celkový počet
55 449 **61 494**

nejvyšší počet/den
 (1. 10.) (1. 10.)
1 974 **2 205**

nejvyšší počet/hod.
 (12. 10.) (1. 10.)
145 **167**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
říjen	13 577	13 733	+ 1,1	2 727	2 983	+ 9,4	1 228	1 267	+ 3,2	358	672	+ 87,7

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2009	2010		2009	2010
říjen	55 449	61 494	+ 8,2	0,22	0,10

Regionální letiště chtějí zavést nové linky

V minulém vydání Stripu hodnotil náměstek ředitele Jaroslav Vlasák letní sezónu 2010 z pohledu DPRO. V předvánočním čase jsme si o stejném tématu, tentokrát z pohledu regionálních letišť, povídali s ing. Miroslavem Smolou, náměstkem ředitele divize regionálních služeb a logistiky (DRSL).

Začátek letošní letní sezóny nejen v Česku byl poznamenán aktivitou islandské sopky Eyjafjallajökull. Jak se tato skutečnost projevila na letovém provozu na regionálních letištích?

Stejně jako na ostatních letištích západní a severní Evropy. Na regionálních letištích, kde se v příjmech zápasí o každou přibližovací jednotku, bylo omezení pro IFR lety zvláště citelné. Značné ztráty utrpěli i provozovatelé letišť. VFR provoz byl na letištích Brno a Ostrava naštěstí bez velkých omezení.

Projevilo se nějak výrazně postupné odeznívání recese v letecké dopravě a následný opětovný růst zájmu cestujících?

Bohužel prozatím ne. Provoz je stále pod úrovní roku 2007. Regiony byly navíc dost zasaženy omezeními nebo rušením vnitrostátních letů ČSA. Na všech re-

gionálních letištích bude počet pohybů i počet přepravených cestujících nižší než v loňském a předloňském roce.

Jaký byl tedy vývoj objemu letového provozu na jednotlivých letištích a jaké další vlivy se na tomto vývoji podílely?

Statistika pohybů v letové oblasti i na jednotlivých letištích je pravidelně publikována ve Stripu. Je proto zbytečné opakovat, co je publikováno na jiném místě. V počtu pohybů jsme na nebo pod úrovni roku 2007. Situace na všech letištích však není stejná i skladba provozu se letiště od letiště mění. Nicméně obecně lze konstatovat, že počtem pohybů na tom nebudeme lépe než v předcházejících letech, ani výkony letišť (v přepravených cestujících) nebudou lepší. Citelný byl zejména úbytek speciálů v letní sezóně. Všechna tři regionální letiště však vyvíjejí maximální snahu o zavedení nových linek. Karlovy Vary se snaží o nové destinace – Kyjev, Jekatěrinburg a Vídeň; Brno by rádo otevřelo sezónní linku do Barcelony a k Jadranu a jedná o posílení linek do Moskvy. O totéž se snaží i Ostrava.

Co se skrývá pod označením „systém TR7“?

V roce 2007, kdy bylo rozhodováno o dalším vývoji systémové podpory na regionálních stanovištích APP/TWR, bylo vytipováno několik možných variant. Tyto varianty byly popisovány jako tzv. „technická řešení“. Technické řešení s pořadovým číslem 7, neboli TR7, spočívalo v použití oblastního systému ESUP/IDP na regionech. Toto řešení nakonec mezi posuzovanými variantami zvítězilo a dodnes je tímto kódovým označením nazýváno.

Jak se rozvíjejí technické systémy a technologie pro poskytování letových provozních služeb na jednotlivých letištích? Jaké jsou novinky při podávání letových plánů, distribuci zpráv letových provozních služeb a poskytování předletové přípravy?

Z hlediska systémové podpory jsou všechna stanoviště APP/TWR na regionech vybavena jednotně. Mají stejné nosné i ostatní pomocné systémy. Hlavním je již jmenovaný ESUP/IDP (TR7), který je centralizovaným systé-

mem primárně využívaným oblastním střediskem. TR7 byl na regionech instalován během posledního roku a poskytuje trvalý přehled o provozu a údaje o leto- vých plánech. Dále je zde automatizovaný letištní systém AMS pro ovládání světelného vybavení letiště, indikaci chodu jednotlivých systémů a zobrazení zpráv o počasí na letišti a nakonec systém GAREX pro komunikaci s ostatními stanovišti a pracovišti. Všechna stanoviště mají unifikované vybavení radiostanicemi a na věžích jsou navíc zaměřovače (VDF). Stanoviště ohlašovén letových provozních služeb jsou vybavena novou verzí systému NOTAM/OPMET a jsou schopna zpracovávat a distribuovat traťové bulletin- y pro plánované lety i elektronicky. Pro leteckou veřejnost a zkvalitnění předle- tové přípravy a plánování na straně po- sádek letadel bude brzy k použití nový systém AIS-VIEW. Všechna stanoviště re- gionálních letišť jsou tedy vybavena vel- mi dobře, až nadstandardně.

Můžete se na závěr ještě zmínit o případných změnách na odděleních zabezpečovací letecké techniky?

Pokud tím míníte změny v odděleních ZLT vyplývající z tzv. „racionalizace poskytování LNS na regionálních letištích“, pak mohu odpovědět opravdu konkrétně. Vyhodnocením pracovní činnosti technic- kých specialistů, posouzením norem ob- sluhy jednotlivých zařízení a zohledněním stále se zvyšující úrovně používaných sys- témů se dospělo k rozhodnutí počty tech- niků na odděleních ZLT na regionech snížit. Od roku 2013 by na ZLT Brno mělo být 8 techniků, stejný počet potom i v Ostravě a v Karlových Varech by měli být 4 tech- nici. To je vůči současnému stavu snížení o šest.

Co se týče nejbližších změn v systémech, je na regionálních letištích očekávána obměna dosluhujícího systému GAREX novým VCS, instalace nových záznamo- vých zařízení a v Brně a Ostravě instalace nových primárních radarů, tzv. TAR. Ty zde budou plnit zejména oblastní požadavky na primární krytí a sloužit ke zkvalitnění přehledové informace pro místní APP.

Děkuji za rozhovor.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

curriculum vitae

MIROSLAV SMOLA

narozen: 8. 1. 1949

vzdělání: vysokoškolské (Vysoká škola dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika letecké dopravy)

rodina: ženatý (40 let), tři děti

volný čas: mnoho jej není, dělím jej mezi včelaření a sadaření; rád čtu

oblíbená literatura: literatura faktu, historické romány, historická pojednání

oblíbené divadlo: do divadla chodím velmi zřídka, tak jednou za tři roky a spíše z donucení

nejmilejší filmy: nemám vyhraněný žánr, dávám přednost filmům s historickou tematikou

vztah k létání: vesměs kladný; od roku 1970 jsem 18 let vlastnil průkaz sportovního pilota (nyní se tato kvalifikace nazývá PPL)

gourmet: ani ne, spíše šťastný všežravec, nemám jídlo, které bych měl opravdu nerad

životní krédo nebo zkušenost: od dětství mi táta vštěpoval zásadu, že bych měl vše dělat tak, abych se za to v životě nemusel nikdy stydět. Tuto zásadu se snažím dodržovat.



Objektiv



V prostoru evakuačního místa určeného pro DPRO v areálu IATCC Praha byl instalován **informační panel**. Při vzniku mimořádné situace – požární poplach v objektu IATCC Praha – jsou zaměstnanci evakuováni na určené místo. V případě požadavku na návrat zaměstnanců DPRO na jejich pracoviště bude informační panel sloužit k označení nouzového vchodu do provozní budovy objektu IATCC Praha.

TOMÁŠ HÁJEK, SCL/TPS, foto: mis



Československá obchodní banka, a. s., nainstalovala **bankomat** v administrativní budově IATCC. ČSOB zvítězila ve výběrovém řízení, které bylo uspořádáno mezi třemi bankami, na jejichž účty si nejvíce našich zaměstnanců posílá mzdu. Dalšími soutěžícími byly Česká spořitelna a Komerční banka.

mis



Rekonstrukce Technického bloku se blíží ke konci. Předání stavby od generálního dodavatele proběhne do konce roku 2010. Kolaudace stavebního úřadu se uskuteční 4. ledna 2011.

JÍŘÍ HOURA ml., SRPI/OPM

Putovní výstava fotografií



V pátek 19. listopadu proběhla ve 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC **vernisáž výstavy fotografií** spojená s předáním cen za nejlepší snímky v IX. ročníku soutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. „31“. Ze 131 fotografií od 20 autorů jich pro výstavu vybrala odborná porota celkem 21. Z nich první cenu za téma „31“ obdržel **Jan Mikyna** (CADIN) za snímek s názvem **MUC** a zvláštní cenu poroty **Ivan Holobradý** (DPRO) za fotografii **Orel – ZOO – LKPR**. Dále byla udělena cena za první místo za téma ŘLP a volné téma **Oldřichu Krabčovi** (DRSL) za snímek **Klaun**, druhá cena za všechna tři témata **Vlastimilu Volenovi** (APP/TWR) za fotografii s názvem **Pravá stoupavá** a třetí cenu za všechna tři témata získal **Roman Nedbal** (NAVCOM) za portrét **Markéty**.

Putovní výstavu si budou moci během prosince prohlédnout i zaměstnanci v Brně a Karlových Varech.

mis, foto: TOMÁŠ TRŽICKÝ

Celosvětová civilní navigace

Projekt Galileo bude první celosvětová navigace provozovaná civilním sektorem. Jeho vývoj je financován zeměmi Evropské unie. Naproti tomu americký systém GPS a ruský GLONASS provozuje armáda.

Plánovaný projekt bude zpracovávat i šifrovaný signál (Commercial Service), který bude moci být využit pro **bezpečnost řízení letového provozu**. Celkem bude nad Zemí kroužit 30 družic, z toho tři budou záložní. Zatím jsou v provozu jenom dva satelity, na kterých se ověřuje technologie pro vysílání a přijímání signálu. Podle plánu mají být v roce 2013 vypuštěny další čtyři družice, které navigačním signálem pokryjí evropský kontinent. O rok později už mají být v kosmu všechny družice a signál má být dostupný po celém světě.

Zakódovaná verze bude dostupná pouze za poplatek. Má dosahovat přesnosti rozlišení v rozmezí desítek centimetrů. Její využití bude teoreticky možné například při řízení a koordinaci nákladní dopravy, vozů záchranné služby nebo taxíků.

Celkově se má na celý systém vynaložit přes čtyři miliardy eur, samotná stavba sítě družic bude stát zhruba 3,4 miliardy, přes miliardu stál vývoj družic pro testování technologie. Provoz má stát 100 milionů eur ročně. Zahájení provozu navigačního systému Galileo s celosvětovým pokrytím je plánováno na rok 2014.

V současné době se jedná o sídle evropského družicového systému Galileo. Jedním z horkých favoritů je i Praha, která nabízí administrativní budovu České konsolidační agentury v pražských Holešovicích. Zájem však mají i Slovinci, Maltané, Francouzi, Němci a Italové.

mis

Rolls-Royce musí opravit 40 motorů airbusů

Vynucené opravy jsou reakcí na **nouzové přistání Airbusu A380** letecké společnosti Qantas v Singapuru začátkem listopadu. Tehdy musel stroj se 466 pasažéry nouzově přistát, protože jeden jeho motor po úniku oleje zachvátil požár. Po přistání nemohl pilot další motor zastavit, protože úlomky zničeného motoru poškodily kabelové spojení. Opravy se týkají motorů Rolls-Royce Trent 900, kterými jsou vybaveny airbusy dodané společností Singapore Airlines, Qantas a Lufthansa. Air France-KLM a Emirates provozují Airbusy A380 s motory od Engine Alliance, což je společný projekt General Electric, Pratt and Whitney a firmy Safran.

Dodávky nových letadel zatím zastaveny nebyly. Výrobce oznámil, že již čtyři A380 čekají na to, aby byly dodány zákazníkům. Firma by tak splnila svůj slib, že letos dodá 20 letadel, což je dvojnásobek proti roku 2009. Tři z připravených letadel ovšem mají pod křídly motory Trent 900 od Rolls-Royce, takže než budou dodána, musí u nich být provedena komplexní kontrola problémových dílů.

mis

Ochrana dat v systémech MIS

Tak jako celý současný svět, je i náš podnik životně závislý na fungování výpočetní techniky. Nic na tom nemění ani skutečnost, že podnikové počítačové systémy patří obvykle mezi finančně nákladná řešení, a ani jejich rutinní provoz není nijak levný.

Ponecháme-li stranou ATM systémy, které jsou pro náš podnik specifické, zjistíme nakonec, že i přes vysoké pořizovací a provozní náklady, související s provozem počítačových podnikových systémů, jsou vůbec nejcennější položkou data v těchto systémech uložena. To proto, že každý HW se dá nějak nahradit, každý SW se dá nějak upravit nebo znovu nainstalovat, ale v případě ztráty dat s několikaletou historií je situace mnohem horší.

Přesná finanční hodnota dat v systémech MIS se dá určit stěží, ale obecně je hodnota dat v počítačových systémech odvozena od hodnoty lidské práce potřebné k jejich opětovnému pořízení. V případě systémů MIS v ŘLP ČR, s. p., (10letá historie, cca 250 aktivních uživatelů intenzivně pořizujících data) se v takovém případě lehce dostaneme na 3–4 miliardy Kč – tj. zhruba tolik, kolik stála výstavba celého IATCC včetně kompletního technického vybavení.

Je zřejmé, že takovéto hodnoty se pro-

ti ztrátě nebo poškození (byť i jen částečnému) chránit prostě musí. Problematika ochrany dat v počítačových systémech je však celkově složitější – zejména proto, že kromě ochrany dat proti jejich poškození vlivem selhání techniky je nutné ji kombinovat i s ochranou proti jejich neautorizovanému užití, či dokonce proti jejich úmyslnému zneužití.

Proto se ochrana dat v podnikových počítačových systémech v zásadě řeší vždy komplexně – ze třech paralelních pohledů/směrů:

důvěrnost (zajištění dat proti neautorizovanému užití)

dostupnost (zajištění takové kvality datových zdrojů, která zajistí spolehlivé poskytnutí hledané informace v daném čase)

integrita (zajištění dat proti jejich ztrátě či jiné nežádoucí modifikaci)

V zásadě jde o naplnění 3 zcela pochopitelných a logických požadavků, jejichž cílem je dosáhnout potřebného a vzájemně vyváženého stupně zabezpečení dat proti

jejich neautorizovanému užití, ztrátě či poškození vlivem selhání techniky nebo chyby obsluhy, ale také s dostatečnou odolností proti cílenému zlovolnému zásahu vedenému s cílem poškodit podnik po ekonomické stránce.

První dva parametry (důvěrnost, dostupnost) jsou naplňovány systematicky již ve stadiu návrhu jednotlivých etap rozvoje různých částí systému. V podmínkách ŘLP jsou tyto parametry zajišťovány zejména serverovým vybavením v technických sálech MIS1 a MIS2 v IATCC (viz obr.), které v součtu představuje cca 100 serverů vzájemně propojených přes strukturované datové rozvody s délkou kabeláže přes 20 km a s napojením na více než 600 uživatelských pracovních stanic rozmístěných ve 12 různých objektech.

Poslední parametr (integrita) řeší zabezpečení dat proti jejich ztrátě vlivem selhání techniky, SW, chyby uživatele či administrátora nebo jejich jiného poškození – ať už úmyslného, či neúmyslného. V této oblasti dosud neexistuje jiná varianta řešení než kvalitní několikastupňové, pravidelné zálohování – ale o tom zase příště.

JAN ABEL, SCL/SIS

Serverové systémy MIS v IATCC



Osvědčení od ÚCL

Osvědčení vydané v souladu s ustanovením Nařízení Evropské komise číslo 2096/2005 o jednotlivých požadavcích

na poskytovatele letových navigačních služeb předal 3. prosince 2010 generální ředitel ÚCL Ing. Josef Rada generálnímu řediteli podniku Ing. Janu Klasovi (na snímku zleva Petr Fajtl, Jan

Klas, Josef Rada a Jaroslav Ježek). ŘLP ČR, s. p., opětovně prokázalo naplnění všech požadavků v předepsaných oblastech, které evropská legislativa stanoví pro činnost poskytovatele služeb řízení letového provozu. První osvědčení získal podnik v roce 2006 na období čtyř let, současně osvědčení je platné do roku 2016.

rkl, foto: mis

Dozorčí rada ŘLP

Ministr dopravy Vít Bárta podepsal jmenování tří nových členů dozorčí rady. Do ŘLP ČR, s. p., přijde jeho první náměstek Martin Sýkora, vrchní ředitel pro ekonomiku ministerstva Lukáš Hampl a náměstek pro zahraniční vztahy Jakub Hoďanář.

Z dozorčí rady naopak odcházejí Filip Terš, Tomáš Hybner a Vladimír Hink. Jiří Nedoma a zástupci zaměstnanců Milan Vondra a Miroslav Jindra zůstávají členy rady.

red

Inspiromat

„Vyhrát toto prestižní ocenění již po páté je pro nás velkou poctou a velmi si vážíme ocenění našich služeb.“

Ram Menen, senior viceprezident divize cargo společnosti Emirates – nejlepší nákladní přepravce

„Počet inspekcí EU bude zvýšen a členské státy musejí začít s posilováním národních monitorovacích programů.“

Z prohlášení Evropské komise – v Evropské unii by se měla zpřísnit pravidla pro kontroly zásilek dopravovaných letadly

„Jakarta bude branou SkyTeamu pro lety mezi Asií a Evropou. Vstup Aerolíneas Argentinas je zase významným krokem pro naši expanzi do Jižní Ameriky.“

Marie-Joseph Malé, výkonný ředitel SkyTeamu

„Každému připadají hvězdy jiné. Tomu, kdo cestuje, ukazují cestu. Pro jiného jsou to jen světélka na nebi. Pro vědce je to problém k řešení.“

Saint Antoine De Exupéry, francouzský spisovatel, letec
Připravila: DV

Adventní koncerty



Jako každoročně, tak i letos vás srdečně zve **Komorní soubor Řízení letového provozu ČR, s. p.**, na adventní koncerty, na nichž uvede vánoční písně, pastorely a tradiční české koledy. První koncert se konal 9. prosince 2010 v Domově důchodců v Rudné u Prahy. Další dva koncerty se uskuteční na tradičních místech: **v úterý 14. prosince** od 18 hodin ve Sboru Českobratrské církve evangelické v Kladně, Generála Klapálka 37,

v pátek 17. prosince od 18 hodin v Česko-bratrském evangelickém sboru u sv. Klimenta v Praze 1 na Novém Městě.

Vstupné na všechny koncerty je dobrovolné.

red



Co se děje na ruzyňském letišti?

Český aeroholding

Státního leteckého přepravce má pomoci zachránit i sloučení s Letištěm Praha, o němž rozhodla ve středu 24. listopadu vláda.

Nemocné České aerolinie dále churaví. Loni se ocitly ve ztrátě 3,8 miliardy korun a potýkaly se s hrozbou ukončení provozu. Před krachem je zachránila nevratná půjčka ve výši 2,5 miliardy od státního podniku v likvidaci Osinek a prodej majetku.

Letecká firma od loňska prochází ozdravnou kúrou, jejíž součástí byl přechod pod jeden společný management Letiště Praha, dále i výrazné dobrovolné snížení mezd a snížení počtu zaměstnanců i letadel. Nicméně i v letošním roce zachraňují hospodaření ČSA jen výnosy z prodeje posledních zbytků vlastního majetku za přibližně dvě miliardy korun, z toho 1,3 miliardy dostaly od Letiště Praha za budovu APC a hangár F.

Bez nich by firma za první tři čtvrtletí vykazala ztrátu 1,39 miliardy korun. Díky prodeji majetku jsou ale ČSA po devíti měsících roku v zisku 125 milionů korun. Navíc Evropská komise posuzuje, zda proměna 2,5miliardového státního úvěru na podíl státu ve firmě postavení ČSA na trhu nezvýhodnila, což by odporovalo unijním pravidlům. Pokud by ČSA musely peníze vracet, neměly by zřejmě žádné ekonomické východisko.



Jenže není tak snadné nechat ČSA padnout. Kromě národní hrdosti na společnost založenou v roce 1923, která se stala symbolem naší letecké dopravy, je zde i fakt, že tato společnost je hlavním zákazníkem Letiště Praha. 45 % všech cestujících, kteří projdou ruzyňským letištěm, jsou cestující ČSA. U transferových cestujících je to 90 %. Ukončení činnosti aerolinek by znamenalo po jistou dobu i vážné problémy pro Letiště Praha.

A snad i proto vláda v listopadu rozhodla o vytvoření nové struktury Český aeroholding. České aerolinie se rozdělí na dceřiné společnosti, které se spolu s dcerou ruzyňské letiště, setkají v jednom holdingu. Výsledkem bude struktura sedmi na sobě nezávislých společností, pro které se bude hledat kupec nebo strategický partner. Hospodářské výsledky a také hodnota jednotlivých dcer budou jasně patrné. Českým aeroliniím jako jedné z dcer už zbudou pouze letadla a nejnútnejší zázemí pro personál. Zato ostatní dcery budou zbaveny strachu z případného bankrotu ČSA. Nová struktura by měla přinést synergické efekty v úsporách nákladů za činnosti, které jsou nyní zdvojené. Úspory až stovky milionů Kč by mohly přinést sdílená oddělení fakturace, klientská centra i oddělení IT.

7 dceřiných společností aeroholdingu bude:

Letiště Praha (letiště a jeho provoz)

České aerolinie (pravidelná letecká přeprava)

Czech Airlines Handling (pozemní odbavení)

Holiday Czech Airlines (nepravidelná letecká přeprava)

Czech Airlines Technics (údržba letadel)

Výcvik (výcvik pilotů, letušek a techniků) *název není definitivní*

Facility Management (bezpečnostní a předletové kontroly na letišti, zabezpečení prostoru letiště) *název ještě není definitivní*

Očekávané celkové vlastní jmění holdingu bude 30 miliard Kč, aktiva skupiny budou 47 miliard.

V ČSA však i v holdingu zůstane kumulovaná ztráta posledních let kolem 5 miliard.

Uvidíme, zda tato radikální změna struktury, která nemá obdoby u nás ani v Evropě, přinese očekávané efekty.

Z denního tisku připravil: OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis

Ten čas h

No a máme tady druhého dlouholetého pracovníka ŘLP, který ukončí své působení v dosavadní funkci.

V roce 1969 nastoupil ještě k SDL (Správa dopravních letišť), ze které se následně stalo ČSDL. V letectví začal pracovat jako dozorcí létání. V roce 1973 udělal zkoušky na řídicího a začal pracovat jako řídicí letového provozu. V následném období se stal významnou osobou na pracovišti APP a TWR. Přes vedoucího směny pak byli spolu s Pepíkem Novotným předními instruktory stanoviště. Současně s tím se později stal i inspektorem tehdy SLI, nyní ÚCL. Byl členem skupiny instruktorů, kteří cvičili zahraniční řidiče v letecké škole. V roce 1989 se mi ho podařilo přesvědčit, aby přijal místo vedoucího stanoviště APP/TWR. Zde jako i před tím prokázal vysokou odbornou kvalitu a schopnost vést tak velký a členitý tým pracovníků. Od roku 1997 byl několik let náměstkem SLNS. V roce 2001 začal pracovat v týmu projektu výstavby IATCC jako vedoucí podprojektu ATM postupy. Ještě před zahájením poskytování ATS z IATCC se vrátil do funkce náměstka SPLS. Mimo letectví a fotografování je jeho největší zálibou nebo koníčkem jeho zahrádka a pěstování ovoce, a hlavně zeleniny. Pamatuji se, že když jeho zahrádka, a hlavně vypěstovaná rajčata, viděl student zemědělské školy v posledním ročníku, musel upravit svoji diplomovou práci týkající se právě rajských jablíček. Je též velmi spolehlivým dodavatelem sazenic jakékoliv zeleniny. Druhým a neméně významným koníčkem je vaření ale všeho druhu. On je prostě schopen ukuchtit, co si člověk zamane. Stejně tak je i velkým gurmitem. Jeho domácí sbírka různých koření je pro mne obdivuhodná. No a nyní jistě víte, o koho jde. Je to fajn kamarád Jarda Vlasák.

Takže Jardo, ať už skončíš u ŘLP, nebo ještě budeš působit v jiné činnosti, přeji Ti moc moc moc osobní spo-

Seriál pohled

56

(pokračování z minulého čísla)

Hlavním výstupem by v roce 2004 mělo být vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru, v nichž by byl letový provoz řízen bez ohledu na státní hranice jednotlivých zemí. V praxi to mimo jiné představuje vzájemné sdružování, a tedy i snižování počtu středisek řízení letového provozu, což s sebou jistě přinese další problémy zasahující nejen technickou, ale též personální stránku.

Již jen z pouhého výčtu úkolů plyne složitost celého projektu, který svým pojetím daleko přesahuje rámec pouhého řízení letového provozu. Není proto divu, že některé státy zachovávají vůči němu spíše konzervativní přístup a nalezení společného řešení nebude záležitostí vůbec jednoduchá.

Prvořadým úkolem Řízení letového provozu České republiky, s. p., na domácí půdě bude zcela nepochybně zajištění úspěšného průběhu výstavby IATCC a jejího dokončení tak, aby v roce 2006 mohli civilní i vojenští řidiči letového provozu (a nejen oni) do nových prostorů bez problémů přesídlit. Na letišti v Praze-Ruzyni tak zůstane pouze složky zabezpečující provoz na provozních plochách (TWR) a Letecká škola zajišťující přípravu nových adeptů na funkci řídicích letového provozu a dalších specialistů.

Na ŘLP ČR tedy čekají úkoly jistě nemalé. Dosavadní výsledky a profesionální přístup k průběžnému řešení

rozně letí

kojenosti a hlavně zdraví. Věřím, že Ty se nudit nebudeš, protože Tvoje zahrádka a kuchtění Ti to nedovolí. Takže zase někdy na výrobní poradě na hřišti.

MIREK TYKAL

Čas plyne velmi rychle. **Přiblížila se doba, kdy zvolna odchází na odpočinek generace řídících letového provozu, jejíž počátky sahají do doby krátce po bratrské okupaci.** Nepřehlédnutelnou postavou této generace je

Jarda Vlasák, můj dlouholetý kamarád, řídící letového provozu, instruktor a inspektor, po mnoha letech vedoucí oddělení APP/TWR a posléze náměstek ředitele Provozní divize. Naše společné začátky spadají do konce šedesátých a počátku sedmdesátých let, kdy na našem oddělení došlo vlivem odchodu mnoha řídících letového provozu do zahraničí k velmi těžké personální situaci a služby řízení letového provozu mohla zajišťovat hrstka necelých patnácti řídících. Během dvou tří let přišlo okolo třiceti nových zácvičkářů. Byla to krásná doba našeho mládí zasazená do chmurného času pokračující okupace a počátků tzv. normalizace. Přesto všechno jsme se pustili s velkým entuziasmem do vytváření nového kolektivu. S velkou úctou vzpomínám na naše tehdejší instruktory a dobré kolegy Karla Dvořáka, Pepu Novotného, Zdenka Kašpara, Pepu Beneše, Bohouše Maisnera a další, kteří nás, v porovnání s dneškem v ne příliš dobrém zázemí, dokázali dobře připravit na naše budoucí povolání.

Již od samého počátku se v tomto novém kolektivu prosazoval svojí pracovitostí a nadšením pro věc Jarde Vlasák. Velmi rád si připomínám jeho dlouhé, mnohdy urputné, ale vždy kamarádské spory s Pepou Novotným o přesnou a správnou interpretaci mnoha ustanovení provozní dokumentace. Právě v takových disputacích se

tříbila Jardova již tak pozoruhodná znalost pracovní problematiky. Svoje rozsáhlé znalosti dokázal velmi dobře zužitkovat při výuce nových uchazečů o profesi řídícího. Také jeho pozdější přechod do vedoucích funkcí prokázal jeho dobré manažerské schopnosti. Byl vždy správným, i když mnohdy přísným vedoucím, který však zůstal v práci i soukromí stále dobrým kolegou a kamarádem. Milý Járo, dovol, abych Ti, jménem svým, ale troufám si říci i jménem svých kolegů, popřál příjemné prožívání zasluženého odpočinku, i když vzhledem k Tvoji stále neutuchající činnosti si nemyslím, že jej budeš trávit posedáváním na sluníčku a nicneděláním.

VLADIMÍR KREJČÍ

Při udílení prestižních cen zpravidla všichni ocenění děkují svým rodinám a všem blízkým, slibují do budoucna ještě větší píli.

Cenu jsem dostal, pili ale hodlám vystřídat zahrádkou a dalšími koníčky, na které nebylo dosud dost času. Přesto bych ale docela rád poděkoval. Především celé řadě skvělých lidí, se kterými jsem se ve své profesi potkal a potom taky náhodě. Z té řady lidí musím poděkovat především mému tátovi, který mně v roce 1969 na letišti přivedl za svým známým, když mi normalizační proces v létě stejného roku předčasně ukončil vysokou školu. Hned potom ale musím poděkovat Karlovi Dvořákovi – to je ten tátův známý, který se mi stal na PLKS/LLKS (Přiblížovací Letecká Kontrolní Služba / Letištní Letecká Kontrolní Služba) prvním a všemi uznávaným šéfem. I jemu ale brzo zasáhl do profesního života normalizační proces, a tak se z nás stali na věži i za radarem na řadu let kolegyně. Jeho autoritě to nic neubralo, možná právě naopak... Kolegů, kterým bych tady rád poděkoval je tolik, že to prostě nejde, a oni mi to snad odpustí. Té náhodě se ale poděkovat sluší. Do léta 1969 jsem totiž o tom, jak se řídí letadla nevěděl skoro nic (je s podivem, že podobné pocity má člověk často na začátku i na konci své kariéry...). Letiště, letadla i vůně kerosinu, který jsem inhaloval jako řídící na odbavovací ploše – to vše se mi ale



stalo pro dalších více než čtyřicet let tak trochu drogou, která mi bude provždy chybět. Stejně tak mi bude chybět celá řada kolegů, kteří budou dál vydávat svá povolení ke klesání, stoupání nebo k přistání (nebo naopak nařizovat průlety), usadat do kokpitů letadel ČSA nebo kontrolovat dráhu 24 v obavě, jestli její stav vydrží do postavení té nové, paralelní... Moc jsem si totiž přál končit svoji profesní dráhu ve stejný den, kdy na té nové dráze 06R/24L přistane první letadlo. Bohužel mi to nevyšlo... Důchodový věk se sice postupně prodlužuje, termíny výstavby nové dráhy v Ruzyni se ale prodlužují ještě daleko rychleji.

Ále, konec nostalgie!

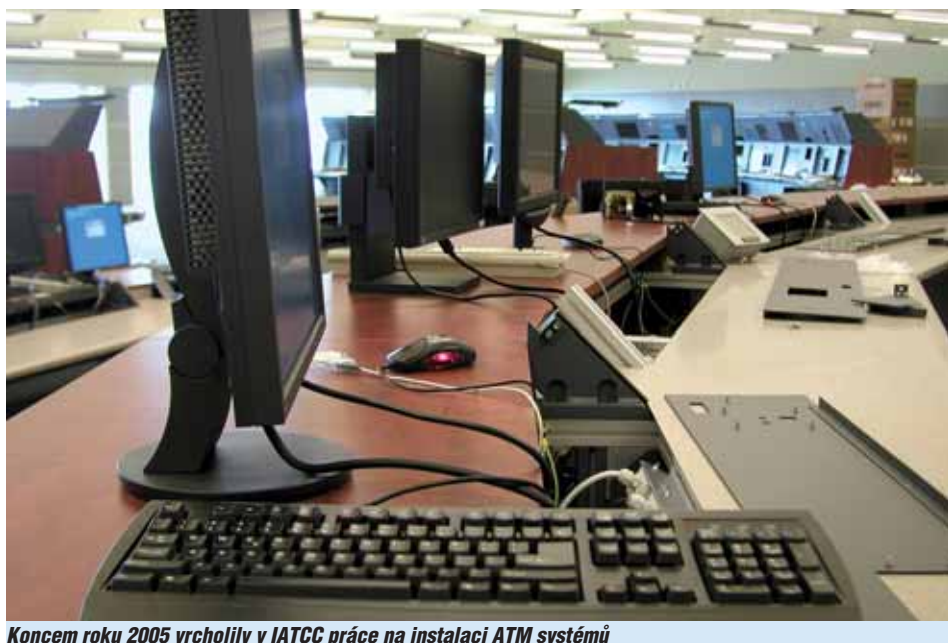
Místa ve Stripu není nazbyt, tak tedy vám všem – ahoj.

JARDA VLASÁK

Ke gratulantům se připojuje i redakční rada Stripu, v níž Jarde od jejího počátku pracoval.

MICHAEL SEDLÁČEK, šéfredaktor

ů do historie řízení letového provozu



Koncem roku 2005 vrcholily v IATCC práce na instalaci ATM systémů

vzniklých problémů však dávají reálný předpoklad ke splnění základního poslání tohoto státního podniku – řídit letový provoz a zajistit jeho vysokou bezpečnost i v budoucnosti.

1996-1999

Nárůst letecké dopravy nejen z domácího, ale též z celoevropského měřítka pokračoval i ve druhé polovině devadesátých let. Opakovaná přehluštění letových cest vyvolávala zejména v letních měsících kritické situace, které volaly po okamžitém řešení. Dosažení požadované kapacity vzdušného prostoru, jeho efektivního uspořádání a dostupnost pro všechny uživatele byly hlavními úkoly CFMU (Central Flow Management Unit) – střediska centralizace řízení toku letového provozu působícího v rámci agentury Eurocontrol, jejímž v pořadí dvacátým řádným členem se Česká republika stala od 1. ledna 1996. CFMU převzalo od 28. března plnou odpovědnost za služby ATFM (Air Traffic Flow Management) a zahájilo provoz integrovaného zpracování letových plánů.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: mis

(pokračování)

Fotografie (nejen) z dovolené

English Corner



Momentky z letectví a fotbalu od [spolupracovníků redakce Stripu](#) publikované též na serveru [Perfectlytimedphotos.com](#)



Trocha poezie nikoho nezabije. A jak dokládá tato fotografie, lze ji najít třeba i v Jenči, stačí se dívat kolem sebe. „Protože žirafa, s opadnuvším listím, již tiše opustila letošní zahradu IATCC, připomeňme si ji na konci podzimu alespoň v úryvku básně Františka Halase: *Jak peněz tiše položený slepci / jsi tu můj podzime / jak peněz tiše položený slepci / jste tady vy dny mé.*“

Foto: VLASTIMIL VOLENA, APP/TWR Praha, na popisku s ním spolupracovali básníci JIŘÍ SUCHÝ A FRANTIŠEK HALAS

Top Ten Christmas Warnings

1. This product is not intended for use as a dental drill.
Television advert warning on a DIY electric rotary tool.
2. This product is not to be used in the bathroom.
On a bathroom heater.
3. Christmas Lights Warning:
For indoor or outdoor use only.
4. Not suitable for children aged 36 months or less.
On a Christmas card for a 1 year old.
5. Do not use if you cannot see to read the information in the information booklet.
In the information booklet.
6. Do not place this product into any electronic equipment.
On the case of a chocolate CDs in a Christmas gift basket.
7. Caution: The contents of this bottle should not be fed to fish.
On a bottle of Christmas shampoo for dogs.
8. Keep out of reach of children and teenagers.
On a can of spray foam used to decorate glass at Christmas time.
9. Warning: Do not climb inside this bag and zip it up. Doing so will cause injury and death.
A label inside a protective bag containing fragile Christmas presents which measures 15 cm by 15 cm by 12 cm.
10. Battery may explore or leak.
On a battery found in a Christmas present.

What A Boy Wants For Christmas

Darren remembers accompanying his father out shopping in the toy department of Hamley's one Christmas Eve.

Dad said, 'What a marvellous train set. I'll buy it.'

The girl behind the counter looked pleased and murmured, 'Great, I'm sure your son will really love it.' Dad replied with a glint in his eye, 'Maybe you're right. In that case I'll take two.'

What A Girl Wants For Christmas

The Santa Claus at the shopping mall was very surprised when Emily, a young lady aged about 20 years old walked up and sat on his lap. She smiled very nicely at him, so he asked her, 'What do you want for Christmas?'

'Something for my mother, please,' replied Emily sweetly.

'Something for your mother? Well, that's very loving and thoughtful of you,' smiled Santa. 'What would you like me to bring her?'

Without turning a hair Emily answered quickly, 'A son-in-law.'

Připravila: NWT