



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ÚNOR
ROČNÍK XII – ČÍSLO 114

STRIP 2011

Priority ŘLP ČR, s. p. (str. 2)

**Český vzdušný prostor
byl v roce 2010
opět atraktivní (str. 4)**

**Technický blok
1962–2011**

(1. část) (str. 6–7)

**Letní dětský
tábor (str. 5)**

**X. ročník
fotosoutěže
zaměstnanců
„3L“ (str. 8)**



Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2011

Stejně jako v posledních osmi letech byl vedením podniku na začátku roku stanoveny „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2011“. V této podobě však byl tento manažerský nástroj definující cíle, jejichž naplňování vytváří nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu podniku, vydán naposledy.

V souladu s legislativou Single European Sky II. od roku 2012 roční podnikové priority nahradí vydávání ročního plánu, který podle novelizovaného nařízení 2096/2005 zahrnuje očekávanou úroveň a kvalitu služeb týkající se zejména kapacity, bezpečnosti, ochrany život-

ního prostředí a efektivity nákladů, výkonnostních ukazatelů ve vazbě na vnitrostátní plán výkonnosti, informací o zavádění nové infrastruktury, opatření v oblasti bezpečnosti (safety), finanční postavení poskytovatele a změny obchodního plánu nebo dopady na obchodní plán.

Prioritou nejvyššího významu v roce 2011 zůstává zajištění vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu a dosažení takové propustnosti vzdušného prostoru České republiky, které zajišťí plně pokrytí poptávky všech kategorií uživatelů. Významným kritériem v této oblasti pro-

to je, aby průměrné zpoždění na jeden provedený let ve FIR LKAA v roce 2011 nepřesáhlo stanovenou ekonomicky optimální hodnotu 0,3 min./let.

Důležité cíle stanovují priority i v dalších oblastech strategického rozvoje ŘLP ČR, s. p. Jsou jimi zejména:

Řízení výkonnosti (zpracování obchodního plánu ŘLP ČR, s. p., na první referenční období v souladu s platnou legislativou),
rozvoj DPS systémů (úspěšná realizace výběrového řízení na dodavatele nového systému),
C/M integrace – dokončení návrhu mezeiresortní dohody o integraci oblastních

služeb řízení letového provozu a naplňování jednotlivých bodů této dohody,

podpis dohody FAB Central Europe a aktivní účast při implementaci,

rozvíjení profesionálních dovedností vedoucích zaměstnanců s cílem naplnit závěry průzkumu spokojenosti v oblasti komunikace jednotlivých kolektivů uvnitř podniku,

dosažení hrubého zisku před zdaněním ve výši stanovené zakladatelem.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ

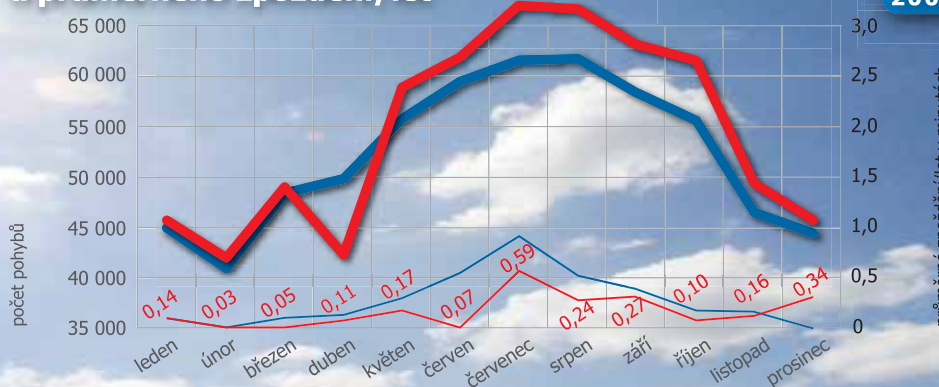
Statistiky provozu

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

PROSINEC 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

11 641 **10 741**

nejvyšší počet/den

(4. 12.) (9. 12.)

478 **444**

nejvyšší počet/hod.

(4. 12.) (13. 12.)

44 **43**

Počet pohybů ve FIR Praha

PROSINEC 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009 2010

celkový počet

44 411 **45 559**

nejvyšší počet/den

(5. 12.) (3. 12.)

1 722 **1 719**

nejvyšší počet/hod.

(14. 12.) (3. 12.)

127 **130**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlov Vary			
2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	
prosinec	11 641	10 741	- 7,7	1 497	673	- 55,0	663	503	- 24,1	258	174	- 32,6
za rok	159 645	152 178	- 4,7	33 896	26 780	- 21,0	15 973	14 803	- 7,3	7 919	7 330	- 7,4

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	Počet poletů (hltn) do Prahy Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2009	2010	10/09	2009	2010
prosinec	44 411	45 559	+ 2,6	0,02	0,34
za rok	627 582	649 403	+ 3,5	0,32	0,21

Mám sny, kdy ráda létám

Řízení letového provozu již třetím rokem podporuje Nadace Leontinka, která pomáhá dětem se zrakovým postižením ve věku 0 až 25 let. S výkonnou ředitelkou Barbarou Huckovou jsme se potkali i na slavnostním setkání zaměstnanců RLP v prosinci loňského roku.

Studovala jste FAMU. Jak jste se dostala vůbec k Nadaci Leontinka?

V roce 1989 jsem pracovala jako fotografka v tiskovém oddělení kanceláře prezidenta republiky. Dělal jsem knížky o architektuře, o Praze. Hodně mě baví dokumentární fotografie a stále se tomu ještě věnuji. Ale život se poskládal úplně jiným směrem. Můj muž je grafický designér, a tak jsme spolupracovali. Pak přišly děti, ale já jsem se stále snažila pracovat v oboru. Poté jsem si dodělala titul MBA, protože jsem si říkala, že díky digitalizaci fotky umí fotografovat už skoro každý. Nebo má pocit, že umí fotografovat. Pak jsem pracovala v reklamní agentuře. Měla jsem relativně malé děti a tak jako většině žen mi bylo blízké přání pomáhat. V té době jsem se dostala k Nadaci Leontinka a rozhodla jsem se, že to zkusím. Momentálně jsem v nadaci čtvrtým rokem.

Rok 2010 byl stále poznamenán finanční krizí, která se nevyhnula ani oblastem neziskových aktivit. Ovlivnila tato situace Nadaci Leontinka?

Naše nadace má velké štěstí. V roce 2010 jsme rozdali finanční a nefinanční dary v hodnotě 3 800 000 Kč (v mezi-

ročním hodnocení jde o nárůst o 10 % oproti roku 2009), což bylo nejvíce za celou naši 5letou existenci. V tomto pohledu se dá říct, že se nás krize nedotkla, i když je pravda, že někteří partneři nás nemohli podpořit tak jako v minulých letech. Za nesmírně důležité považuji fakt, že ti, kteří nám pomáhají celých pět let, s námi i v této situaci zůstali, i když se mohli podílet na podpoře jen nižším darem.

Můžete představit některé vaše projekty, které realizujete v současné době?

Pro lepší porozumění komu a kde Nadace Leontinka pomáhá, jsme jednotlivé směry pomoci označili názvy, např. projekt „Osobní asistence“. V loňském roce jsme podpořili asistenty 13 dětí, které jsou integrované mezi zdravé děti do škol či mateřských školek, ale i třeba děti, které jsou ve speciálních školách. V rámci projektu „Leontinka sportuje“ podporujeme aktivity sportovního charakteru, to znamená pobyty sportovně nadaných dětí se zrakovým postižením. náš vlastní projekt je účast na Jizerské padesátce. náš partner, agentura Mather, za nás zaplatí startovné a podporuje spolu-

pracovníky. My dodáme závodníky, kteří pak mají své vlastní vyhlášení vítězů, tzv. pohár Lenotinky. Pak realizujeme osvětové aktivity, např. Neviditelný svět v pohybu, nebo prezentace na Bambiriádě. Připravujeme hudební workshopy o improvizaci.

Již třetím rokem se Nadace Leontinka ve spolupráci s Řízením letového provozu podílí na financování asistentů pedagogů v mateřské škole Horáčkova v Praze 4. O co přesně se jedná?

Jedná se o speciální mateřskou školu, jejíž součástí je speciální pedagogické centrum. Školka je pětiletá, celkem je zde zapsáno 64 dětí ve věku od 3 do 7 let. Do školky docházejí děti s vadami zraku, řeči, kombinovanými vadami či vzácnými metabolickými poruchami, které vyžadují speciální péči.

V minulém roce jste rozdělili dary v hodnotě 3 800 000 Kč. Je možné říct, který projekt je finančně nejnáročnější?

Pravděpodobně nejvíce financí bylo vyčleněno na projekt Psí oči. Jedná se o společný projekt s Českou pojišťovnou, který funguje od roku 2008. Finančně je

plně či částečně podporován výcvik asistenčních nebo vodících psů. Na výcvik jednoho pejska je potřeba okolo 200 000 korun. V loňském roce bylo rozděleno téměř 1 100 000 Kč. Na „Osobní asistenci“ to bylo téměř 700 000 Kč za celý rok, „Leontinka ve škole“ přes 400 000 Kč, na „Stipendium Leontinka“, to je podpora pro studenty nejen Deylovky konzervatoře, bylo rozděleno přes 200 000 Kč.

Často pořádáte i různé benefiční akce se známými osobnostmi. Máte nějakého patrona?

Naše nadace nemá žádného patrona v pravém slova smyslu. Ale máme osobnosti, které se účastní našich akcí a stále nás podporují. Například Jiří Korn, který vystupuje se skupinou 4TET. Věnovali nám zdarma benefiční koncert. Na svých koncertech Jiří Korn pravidelně kreslí portrét Johna Lennona a ten je následně pro Nadaci Leontinka dražen. Takto se podařilo v průběhu roku a půl získat více než 180 000 Kč.

Jakou plánujete v dohledné době akci?

Každý rok plánujeme charitativní golfovou tour, benefiční koncert, kde vystupují studenti či naši stipendisté z Deylovky konzervatoře. Určitě bychom chtěli zase realizovat 6. benefiční aukci fotografií.

Jaký je váš vztah k létání?

Létám hrozně ráda. Mám i sny, kdy ráda létám, ale mám k tomu veliký respekt. V rodině máme jednoho letce. Létání je pro mě překonání sama sebe. Víme, že sami bez strojů neumíme vzlétnout. Líbí se nám to, když dosáhneme volnosti v mracích. Takže 99 procent lidí, i když mají strach, je vlastně šťastných, když vzlétnou.

Děkuji za rozhovor.

DOMINIKA VRKOTOVÁ
Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

Mgr. BARBORA HUCKOVÁ

narozena: 1964 v Praze

rodina: vdaná, 2 synové

vzdělání: FAMU obor umělecká fotografie, MBA

volný čas: rodina, odpočinek, kultura, rekreačně sport, literatura

oblíbený film: Ztraceno v překladu, filmy s Audrey Hepburn

oblíbené knihy: Čtyři dohody, Jitro kouzelníků

oblíbené divadlo: Činoherní klub
životní krédo: Člověk nemá činit druhým, co nechce, aby oni činili jemu



Objektiv



Letiště ve středočeských Vodochodech by se do dvou let mělo proměnit na mezinárodní terminál s pravidelným leteckým provozem. Bude sloužit hlavně pro nízkokónkladové a charterové přepravce. Jeho rozšíření bude stát 3 miliardy korun a mělo by přepravit ročně přes 3 miliony cestujících. V průměru by denně odbavilo 48 letounů. Čeká se na povolení k výstavbě od ministerstva životního prostředí, které právě posuzuje studii vlivu na životní prostředí. Jasno by mělo být zhruba do poloviny letošního roku.

mis, vizualizace: **Letiště Vodochody**



Supermoderní **Boeing 787 Dreamliner** bude uveden na trh s dalším, již sedmým odkladem, jehož příčinou je tentokrát požár jednoho z testovacích strojů. Celkové zpoždění bude oproti původním záměrům firmy činit více než tři roky. Nejméně půl roku si ještě počká na dodávku vůbec prvního stroje společnost All Nippon Airways, jejíž šéf Šiničiró Ito přiznává, že zpožděné dodávky způsobují jeho firmě „těžké časy“. Přes všechny dosavadní problémy je však o Boeing 787 Dreamliner stále velký zájem. Celkem si letecké společnosti dosud objednaly 847 strojů.

mis, foto: **Boeing**



Čínská „neviditelná“ stíhačka J-20. Letoun vyráběný továrnou ve městě Čchengtu v lednu vzlétl. Čína je třetí zemí světa, která by mohla být vybavena akceschopnou „neviditelnou“ stíhačkou. Doposud jsou jen ve výbavě americké armády (zejména F-22). Rusko testuje Suchoj T-50. Jeho první letecká zkouška proběhla zhruba před rokem. „Neviditelné“ letouny používají takzvanou „stealth technologii“ a vyznačují se tím, že na největší možnou míru snižují možnost detekce pomocí radaru a dalších podobných zařízení.

mis, foto: **internet**

Český vzdušný prostor byl v roce 2010 opět atraktivní

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p., za rok 2010 potvrdilo oživení mezinárodní letecké dopravy, které se projevilo zvýšeným zájmem leteckých dopravců o využití českého vzdušného prostoru. Provoz v roce 2010 vykázal po poklesu v roce 2009 znovu meziroční nárůst počtu pohybů v českém vzdušném prostoru (tzv. FIR Praha). Výrazně se zkvalitnila poskytované služby, a to zejména v plynulosti letového provozu a snížení průměrného zpoždění.

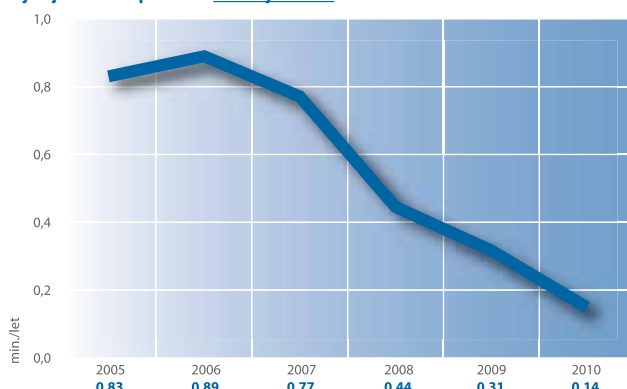
Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2010 činil 682 971, což představuje ve srovnání s rokem 2009 meziroční nárůst o 2,7 %. Provoz v letní sezóně byl tradičně nejsilnější v červenci, kdy oblastní středisko řízení letového provozu Praha poskytlo své služby 71 611 pohybům – v denním průměru tedy 2300 letům. Rekordním dnem s historicky nejvyšším provozem se stal 29. červenec 2010, kdy oblastní středisko Praha poskytlo svoje služby 2327 letům. Při průměrné kapacitě jednoho letadla tak za tento den využilo český vzdušný prostor téměř 350 000 pasažérů.

Nárůst provozu v roce 2010 byl zvládnut s nejvyšší mírou bezpečnosti. I nadále pokračoval příznivý trend snižování průměrného zpoždění na provedený let, které v uplynulém roce dosáhlo hodnoty 0,14 minuty na provedený let (viz graf) a pohybuje se tak výrazně pod hodnotou 0,3 minuty na provedený let, což je doporučená hodnota stanovená pro český vzdušný prostor Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL).

„Stagnaci nebo jen velmi mírný nárůst letového provozu předpokládáme na letišti Praha a také na regionálních letištích v Brně, Ostravě a Karlových Varech,“ komentoval provozní prognózy pro rok 2011 generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas.

Z tiskové zprávy ŘLP ČR, s. p.

Vývoj úrovně zpoždění traťových letů ve FIR Praha v letech 2005–2010

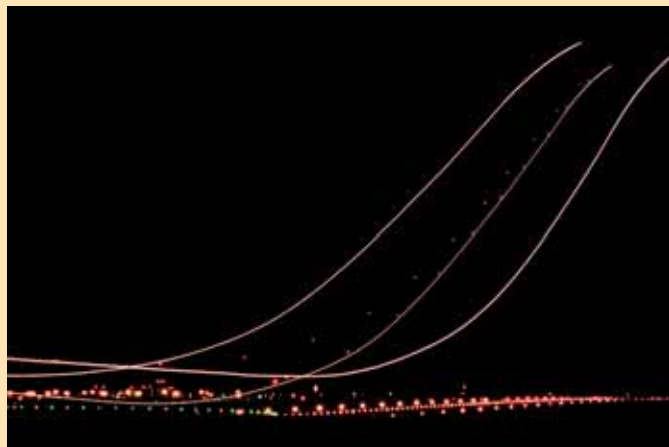


Fotografie (nejen) z dovolené

Tuto zajímavou fotografii nazvanou „Výtah“ pořídil 3. 1. 2011 na letišti Praha-Ruzyně **JAN MIKYNA, DPRO**. Je na ní zachycen start Korean Air B777, číslo letu KE 935 do Incheon Int. Zajímat by vás mohla technická data vzniku: expozice 20 sec., clonové číslo 20.

Podařil 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



Vybráno z médií

Generální ředitel Jan Klas odpovídal 18. ledna 2011 na otázky deníku E15. Z rozhovoru jsme pro čtenáře Stripu vybrali několik otázek a odpovědí.

E15: Přeletů přibývá, na českých letištích zároveň ubývá startů a přistání. Jak si vysvětlujete onen protichůdný trend? Hraje nějakou roli omezování sítě českých aerolinií?

Jan Klas: „Určitě, ČSA je na letišti v Praze náš největší zákazník. To neplatí pro přelety, kde je největším klientem Lufthansa. Už z toho se dá jasně říci, že cokoli se děje s českými aeroliniemi, ovlivňuje Letiště Praha významně. Srovnáváme navíc s rokem 2009, kdy ještě létaly SkyEurope. Ty přitom držely na trhu poměrně významný osmiprocentní podíl.“

E15: Jak se bude vyvíjet provoz v letošním roce?

Jan Klas: „Vidíme to dál celkově pozitivně. Pro nás ale nejsou důležité jen pohyby. Musíme být zároveň připraveni odbavit kapacitu, která se od nás očekává. Loni se nám naše připravenost vyplatila, byli jsme schopni reagovat na požadavky provozu, takže kapacitu, která chyběla v Rakousku a Polsku, jsme byli schopni do značné míry nabídnout dopravcům my. Podle naší statistiky skoro 15 procent loňských výkonů jsou

lety, které by normálně přes Česko neletěly.“

E15: Máte nějakou hraniční kapacitu, pokud jde o počet letadel ve vzduchu?

Jan Klas: „Na to je poměrně složitý výpočet, hodnoty se koordinují celoevropsky. Pro letošek je naše špičková kapacita 150 letadel za hodinu. Velice těžko se to srovnává se sousedy, ale například Poláci této hodnoty zdaleka nedosahují, ačkoli je to větší prostor a z hlediska řízení méně náročný.“

E15: Proč se nenaplnila dohoda sedmi zemí – Česka, Slovenska, Rakouska, Maďarska, Slovinska, Chorvatska a Bosny a Hercegoviny – o propojení vzdušných prostorů a řízení provozu z jednoho místa?

Jan Klas: „Zrušila se fyzická integrace při poskytování služeb. Dohoda se změnila a nyní se budou zřizovat takzvané funkční bloky. Původní sedmička států dál spolupracuje.“

E15: Šlo o to, že by jednotlivé státy přišly o vlastní řízení letového provozu?

Jan Klas: „To je trochu zjednodušení, i když svou roli to hraje. Byla i řada dalších věcí. Fyzická integrace řízení do jednoho místa není v souladu s dnešními trendy, s tím, co umožňuje dnešní technologie, sdílení dat a podobně. Druhá věc je skutečně to, že služba měla přejít

z národní úrovně na evropskou organizaci Eurocontrol, která se ale nyní soustřeďuje na jiné programy a tu vlastní službu už nevykonává.“

Magazín Pátek Lidových novin přinesl 14. ledna 2011 článek s názvem Pravidla ementálu a letecké katastrofy. K práci řídicích letového provozu se vyjadřoval, jak je v článku označen, veterán Zdeněk Jandus, do konce minulého roku náměstek ředitele DPRO.

Mimo jiné čtenáře ujišťuje, že v řízení letového provozu není nic jistého jen jedním bezpečnostním systémem. Jeden nepozorný dispečer nebo jeden vypadlý přístroj prý srážku letadel nemůže zavinit. Fatální nehody vznikají jen součtem mnoha chyb. Říká se tomu „teorie ementálu“.

„Máte třeba deset vrstev ementálu, každá něčemu zabraňuje, ale v každé je pár děr. A když se těch deset vrstev ementálu složí shodou náhod tak, že je díra vždycky na stejném místě, tak tou dírou jednou něco projde a na konci je průšvih.“

K neustále se zvyšující kvalitě přístrojů pak **Zdeněk Jandus** uvádí: „Dnešní přístroje jsou velmi přesné, takže dopravní letadlo, které má letět v hladině 37 tisíc stop, ji dokáže držet tisíce kilometrů úplně přesně, s odchylkou plus minus dva metry. Když jsem v sedmdesátých letech začínal, tak byli piloti schopni držet výšku plus minus padesát metrů.“ **mis**

Inspiromat

„Svět se znovu mění. Po největším poklesu poptávky v historii letectví v roce 2009 začali lidé v roce 2010 znovu cestovat a dělat obchody.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA

„Vím, že se o tom ve vietnamské komunitě dost mluví. Usnadnilo by to hodně dopravu tropického ovoce a zeleniny i dalšího zboží do Česka.“

Marcel Winter, šéf Česko-vietnamské společnosti (ČSA) chystající od června nákladní linku. S pronajatým nákladním jumbem budou dvakrát týdně létat mezi Prahou, Hongkongem a Vietnamem.)

„Nasazení letadla typu Boeing 777 se zvažuje, avšak konečné rozhodnutí může být učiněno až v horizontu dalších měsíců, kdy budou provozní požadavky jasnější.“

Lenka Tungová, mediální zástupce Emirates (Emirates se v Praze daří, na linku do Dubaje vypraví větší letadlo.)

„Provozní výsledky Letiště Praha skončily podle našeho předpokladu. Jsem rád, že i navzdory dozrívající ekonomické krizi a především nepříznivým klimatickým vlivům, které nás v Evropě tento rok trápily, se nám podařilo udržet výsledky z roku 2009. V tomto roce očekáváme nárůst počtu odbavených cestujících o dvě procenta, v optimistickém případě dokonce o tři procenta.“

Jiří Pos, ředitel pro letecký obchod a provoz, člen představenstva Letiště Praha

„Zisk i přes vyšší výnosy za vlastní výkony poklesl z důvodu podstatného snížení ostatních provozních výnosů, zejména z titulu prodeje dlouhodobého majetku.“

Karel Večeřa, vedoucí ekonomického úseku letiště v Tuřanech (Za loňský kalendářní rok přepravilo zhruba o desetinu méně cestujících než v roce 2009.)

„Umístění letiště uprostřed přírody je přímo určené k tomu, aby Točná zůstala i nadále oblíbeným místem pro piloty i celé rodiny.“

Táňa Václavková, zástupkyně investora (Letiště Točná chce vybudovat nejen zpevněnou přistávací dráhu, ale i muzejní hangár s expozicí historických strojů.)

„Větroně jsou nádherné stroje. V nich nejlépe cítíte, jaké by to bylo létat jako pták.“

Neil Armstrong, bývalý americký pilot a astronaut.

Připravila: DV

Letní dětský tábor – Ledeč nad Sázavou 2011



Řízení letového provozu ČR, s. p., organizuje rekreačně-sportovní letní dětský tábor s možností základního vodáckého výcviku. Prázdninového pobytu ve Zlaté zátoce v Ledči nad Sázavou se mohou zúčastnit děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky.

Termíny jednotlivých turnusů:

- I. sobota 2. července – sobota 16. července 2011
- II. sobota 16. července – sobota 30. července 2011
- III. sobota 30. července – sobota 13. srpna 2011
- IV. sobota 13. srpna – sobota 27. srpna 2011

Cena: pro děti zaměstnanců RLP ČR, s. p. 2150 korun
pro ostatní děti 4400 korun

Zájemci o rekreaci dětí musí **zaslat zcela vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu, s. p., DPER/PS, paní Marie Pražáková, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář je na nástěnce **podnikového intranetu** v rubrice Rekreace.

Pro získání veškerých informací můžete volat na telefonní číslo 220 373 239, faxovat na číslo 220 372 054, případně psát na mailovou adresu prazakova@ans.cz. **DPER, foto: mis**

Co se děje na ruzyňském letišti?

Vstupní brána ŘLP přemístěna

ARO – Air traffic services reporting office neboli Ohlašovna letových provozních služeb je pracovištěm, kde se odběratelé našich služeb (posádky či zástupci provozovatelů) fyzicky setkávají s našimi zaměstnanci. Ochota a profesionalita, kvalita poskytovaných informací i vzhled personálu a stanoviště určuje první dojem o našem podniku – proto ta vstupní brána v titulku.

Zde se podávají a distribuují letové plány, přijímají a rozesílají zprávy ATS, např. tuzemské i zahraniční SNOTAMy, NOTAMy, probíhá komunikace se systémem CFMU v Bruselu, např. SLOT zprávy, připravují se předletové informační bulletiny PIB, zajišťuje se prodej publikací a map.

Původní umístění ARO v budově posádek na novém letišti muselo ustoupit výstavbě Terminálu 2 a spojovacímu koridoru a od listopadu 2002 našlo prostory v budově Terminálu 1 vedle prstu B v úrovni odbavovacích ploch.



Nebylo to úplně vhodné místo. Samotné pracoviště bylo poněkud tmavé, stísněné, okna na odbavovací plochu se nedala otvírat, ale hlavním problémem byla dostupnost, vlastně díky bezpečnostním opatřením po září 2001 nedostupnost. ARO se ocitlo v nejvyšší červené bezpečnostní zóně, tedy kontroly stejné jako do letadla. Rentgeny, osobní prohlídky, sundávání opasek, hodinek, bot i prohlídky kabelek, a to při každém přístupu na pracoviště znova a znova. Na toto téma by se dala napsat silná kniha nepříjemných konfliktů s bezpečnostní ostrahou,

protože jsme jen lidé a ne všichni pracovníci ostrahy dokážou naplnit požadavky předpisů s citem a taktem a na druhou stranu není lehké pro naše zaměstnance vystát tyto prohlídky několikrát denně.

A zcela ustaly osobní návštěvy zákazníků, protože ke vstupu, jenž byl umožněn jen v doprovodu pracovníka briefingu, který si tak prošel dalšími kontrolami, bylo třeba žádat letiště Praha 24 hodin předem.

Proto bylo rozhodnuto v rámci rekonstrukce Technického bloku vybudovat nové, moderní a přístupné pracoviště ARO. A prvního února 2011 v 11:59 UTC bylo nové ARO uvedeno do provozu. Je umístěno v přízemí Technického bloku. Snadný přístup z venku vás zavede do místnosti pro piloty. Ta je oddělena od pracovního sálu skleněnou neprůstřednou stěnou, která má pohyblivou příhrádku pro výměnu papírových dokumentů. Dále je místnost pilotů vybavena terminálem ASTA 2 (informace o letech a přidělených časech SLOT), dvěma stolními počítači s Integrated Briefing Systémem a také Meteo terminálem ČHMÚ.



Vlastní stanoviště ARO nyní poskytuje veškeré technické vybavení, je světlé a příjemné a splňuje všechny ergonomické i hygienické požadavky, včetně odpovídajícího sociálního zázemí.

Sedmnáct pracovníků ARO v nepřetržitém provozu tak získalo důstojné pracoviště, které jako vstupní brána dobře reprezentuje náš podnik.

To nakonec potvrzují i první zákazníci, kteří opět začínají přicházet.

Ve spolupráci s JANOU KOTÁBOVOU, ARO připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: mis a STOPRO, spol. s r. o.

Technický blok 19

Historie výstavby Technického bloku (TB)

TB byl vybudován v rámci výstavby „nového“ letiště Praha-Ruzyně jako 10. etapa II. stavby – mezinárodní letiště Praha-Ruzyně – objekt řízení letů. Jak dokládá citovaný původní název etapy výstavby, TB byl vždy určen k řízení letů. Do objektu proto bylo zavedeno velké množství slaboproudých kabeláží, silnoproudé rozvody byly napájeny z více směrů a celkově byla snaha postavit objekt technologicky na tehdejší špičce a s předpokladem dalšího možného rozvoje. Projektové práce tehdy zajišťoval VPU a jako vedoucí projektu byl jmenován ing. Ustohal. Projektční práce byly zahájeny již v roce 1962,



Seriál pohled

58

(pokračování z minulého čísla)

V následujícím roce 1998 se v rámci ŘLP ČR řešila především třetí fáze programu EATCHIP, o němž jsme se zmínili již v předchozích částech seriálu, konkrétně pak možnosti zvýšení kapacity vzdušného prostoru. K základním prvkům uvedené fáze 3 patřily především:

Prostorová navigace (Area Navigation – RNAV)

Přesná navigace (Precision Navigation – PRNAV)

Pružné využívání vzdušného prostoru (Flexible Use of Airspace – FUA)

Snížení vertikálních rozstupů (Reduced Vertical Separation Minima – RVSM).

Pro uplatnění zásad prostorové navigace (laicky řečeno používání „napříměných“ letových cest) bylo nezbytné vybavit letadla základním systémem umožňujícím její využití. Program stanovil jako cílové datum pro vybavení 29. leden 1998. Pružné využívání vzdušného prostoru předpokládá kvalitní koordinaci civilních složek řízení letového provozu s vojenskými, čímž se může dosáhnout efektivnějšího využívání vzdušného prostoru (využívání jinak omezených vojenských prostorů pro civilní provoz po před-

62–2011 (1. část)

projekt např. statiky objektu byl ing. Jáchou datován na rok 1964. Vlastní výstavba proběhla od poloviny 60. let a po několika úpravách byl objekt uveden do provozu v roce 1972.

Využívání objektu v letech 1972 – 2007

TB sloužil po celou dobu svému hlavnímu poslání, tj. řízení letového provozu, a jak se postupně rozrůstala škála techniky k tomu využívané, bylo nutné zužít každou volnou prostorou. Tento trend postupně měnil vnitřní tvář TB do podoby silně přetíženého a prakticky neopravitelného objektu. Přesto byla snaha objekt modernizovat, a zejména práce provedené v roce 1994,



1973 – pohled z letištní plochy



2010 – demontáž interiéru

kdy byla vyměněna fasáda, původní dřevokovové příčky nahrazeny sádkartonovými a vybudováno vnější únikové schodiště, prodloužily životnost objektu tak, že vydržel v plném a bezpečném provozu až do odstěhování většiny pracovníků do IATCC Jeneč v roce 2007. Rovněž za plného provozu TB byla v roce 1997 přistavěna nová TWR, která je stále v plném provozu. Bohužel žádná z provedených dílčích rekonstrukcí nemohla změnit základní technologie používané zpravidla od 60. let (VZT, rozvody vody), a tak vždy na něco navazovala a něco vylepšovala. Nemožnost zásadní změny kvality objektu byla jedním z důvodů pro vybudování IATCC a již v době jeho výstavby probíhaly úvahy, jak dále naložit s TB. Probíraly se varianty v širokém spektru od zbourání přes zákonzervování až po zásadní přestavbu. Konečné rozhodnutí znělo rekonstruovat objekt na současný standard srovnatelný s IATCC, soustředit činnosti ŘLP ČR, s. p., do uceleného bloku podlaží a zbytek objektu nabídnout k pronájmu externím zájemcům. K naplnění tohoto cíle byl ustaven projekt TB 2007+.

Plánování a projekt rekonstrukce 2007–2009

Projekt TB 2007+ se zaměřil na naplánování a provedení rekonstrukce TB umožňující další využití objektu po odstěhování DPRO do IATCC. Z provedených analýz bylo zřejmé, že objekt TB bude trvale využíván APP/TWR, dále že je nutné vytvořit podmínky pro vývoj nových technologií a systémů řlp s možností jejich testování v reálných podmínkách a že zde i nadále bude umístěna oblast AČR. Do objektu TB také bylo nutné přestěhovat pracoviště ŘLP/ARO, které bylo v nevyhovujících prostorách v nájmu. Součástí zadání bylo z technologických a bezpečnostních důvodů umístit pracoviště ŘLP ČR, s. p., do kompaktního celku, a tak byla vyjma ARO, které komunikuje s veřejností, pracoviště umístěna do posledních 3 podlaží TB s navazující prostorou střechy a TWR.

JAN SEDLÁK, SRPI/OPM,

Foto: JIŘÍ HOURA ml., SRPI/OPM a archiv
(dokončení v příštím čísle)

Ú do historie řízení letového provozu

chozí dohodě atd.), zvýšení kapacity a propustnosti. Ke dvěma posledně jmenovaným aspektům v rámci horního vzdušného prostoru přispívá i snížení vertikálních rozstupů, tedy, opět laicky řečeno, „zhuštění“ letových hladin, k němuž bylo přistoupeno na přelomu tisíciletí.

Vraťme se však k již vzpomenuté modernizaci technické základny ŘLP ČR realizované v roce 1998. Z řady akcí většího či menšího významu vzpomeňme například zahájení provozního využívání rekonstruované řídicí věže na letišti v Praze-Ruzyni v květnu, provozního zavedení nových systémů řízení letového provozu na letištích v Brně-Tuřanech a Ostravě-Mošnově, úpravu prostředí pro hlasovou a datovou komunikaci v rámci projektů GAREX a CADIN či zahájení provozního ověřování systému NOTAM/OPMET. K významným událostem došlo v tomto roce i z hlediska „neprovozních“ aktivit ŘLP ČR. Tak například 24. května se v Praze uskutečnilo výroční zasedání Sdružení organizací řídicích civilního letového provozu (CANSO), na které plynule navázalo celosvět-

tové setkání ředitelů organizací poskytujících tyto služby za účasti zhruba čtyřiceti delegátů z Evropy, Afriky, USA a Kanady.

Netřeba dodávat, že citované aktivity měly značný vliv na upevnění pozice a zvýšení prestiže ŘLP ČR v rámci stejně orientovaných organizací nejen v evropském regionu, ale i v jiných částech světa. Rok 1999 probíhal ve znamení celkových změn, především pak hledání nové strategie pro další rozvoj služeb řízení letového provozu v Evropě. Významnými organizačními změnami prošla agentura Eurocontrol, která rozpracovala a definovala nový program strategie pro období od roku 2000, označený ATM 2000+, jehož hlavním cílem bylo nabídnout uživatelům vzdušného prostoru ještě větší kapacitu za nižší cenu při zachování stejné úrovně bezpečnosti. Stejně tak byl rozpracován i nový program EATMP (European Air Traffic Management Programme), který nahrazoval dosavadní EATCHIP a který byl založen na tzv. konceptu gate-to-gate sledujícím z pozice řízení le-

tového provozu letadlo od zahájení do ukončení pohybu po letištní ploše.

Do řešení tohoto programu se přímo zapojilo i ŘLP ČR. Šlo přitom o oříšek skutečně nelehký; z hlediska letového provozu totiž radikálně vzrostl počet pohybů, což bylo způsobeno především krizí v Kosovu. Pro ilustraci uvedme několik statistických údajů, vzniklou situaci dobře popisujících. Ve vzdušném prostoru ČR se počet pohybů letadel za rok 1999 ve srovnání s rokem předchozím zvýšil v průměru o 23,5 %, přičemž jen v dubnu dosáhl nárůst hodnoty plných 40,8 %! Za celý rok se ve FIR Praha uskutečnilo 308 251 pohybů letadel, na jednotlivých dopravních letištích pak řídicí letového provozu poskytli služby celkem 116 859 letadlům! Není proto divu, že rok 1999 byl pro ŘLP ČR z ekonomického pohledu vůbec neúspěšnějším, a to v celé historii jeho existence!

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK
(pokračování)

X. ročník soutěže



Redakce Stripu vyhlašuje X. ročník amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky formátu od 18 x 24 do 20 x 30 cm na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon a název snímku
- Digitální snímky na přenosném médiu

Účastník

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jím přihlášené fotografie během soutěže, případně po jejím skončení, ve Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a regionálních letišť

- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Fotografie zhodnotí odborná porota za předsednictví vedoucího kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Richarda Klímy

Ocenění

- **1. cena (za téma „3L“)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **Zvláštní cena poroty** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- **1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3000 Kč
- **2. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- **3. cena (za všechna tři témata)** – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

Uzávěrka soutěže je v pátek 29. dubna 2011.

REDAKCE, foto: mis

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

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

SUDOKU: Po čase opět přinášíme dvě úlohy pro přátele číselné křížovky. Ta vlevo je hodnocena jako lehká, vpravo je středně těžká. Vyplněte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Řešení – všechna správně doplněná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 25. února 2011** na adresu strip@ans.cz. Vylosovaný úspěšný řešitel dostane malý dárek.

red

English Corner

Joke / The Scotch Expert

A man traveling on business, walks into a local pub, sits down and asks the bartender for a shot of 25 year old scotch. The bartender keeps looking to have a little fun, and make a few extra dollars, pours the guy a shot of bar brand scotch. The businessman taking his first sip, realizes this is not what he ordered, calls over the bartender. "Excuse me, do you remember what I ordered?"

"Why certainly sir", says the bartender, "You wanted a shot of 25 year old scotch". "That is correct", replies the customer. "The scotch you served, can't be more than 2 years old".

The bartender apologizes, and goes off to correct his mistake. A little upset for being caught, the bartender again tries to fool his customer, by pouring him a shot of 12 year old scotch. After his first taste of the scotch, he immediately again knew, this was not the beverage of his choice. So once again, he calls over the bartender, to verify his drink order. "Bartender, can you tell me again what I ordered".

"Yes sir, you ordered a shot of my 25 year old scotch". "Again that is correct". But unfortunately, the scotch you served is not more than 12 years old".

At this point he bartender is impressed, and realizes the guy is a true connoisseur of scotch whiskey, and goes off to get his 25 year old scotch. With savoring only a few drops, the man knew he finally got what he ordered, and comments to the bartender, "Now this is, 25 year old scotch".

The local drunk who witnessed everything, turns to the businessman and says, "Hey buddy, try this drink".

The traveler not wanting any trouble, takes the glass from the drunk, and gives a taste. Immediately, the guy spits it out, and screams, "My god man, this is urine".

"That's right", yells the drunk, "but how old am I?"

Tongue Twister

Tim, the thin twin tinsmith; Tim, the thin twin tinsmith; Tim, the thin twin tinsmith



Really very weary, really very weary, really very weary, ...

Připravila: NWT