



STRIP 2011

**Komentář k získávání
statistických údajů
a tvorbě grafů** (str. 2, 4)

**V Chýni u Prahy se vaří
dispečerský ležák** (str. 3)

**Technický blok
1962–2011
(2. část)** (str. 6–7)

**Sponzorské aktivity
podniku v roce 2010** (str. 5)

**Fotoreportáž: Inaugurace
Technického bloku** (str. 8)



Komentář k získávání statistických údajů a tvorbě grafů

Každý měsíc na straně dvě seznamujeme čtenáře Stripu se statistickými údaji o letovém provozu ve vzdušném prostoru České republiky. Tak jako u každé statistiky je pro jednoznačnou interpretaci důležité vědět, co statistická čísla znamenají a jak vznikla. S ohledem na občasné dotazy, případně i upozornění, na některé zdánlivé rozpory ve statistických údajích prezentovaných v různých materiálech, ať už vnitropodnikových, nebo vydávaných agenturou Eurocontrol, uvádíme několik pravidel, která jsou při jejich zpracování použita. Zároveň jsme připravili několik menších úprav prezentace statistických údajů, které budou aplikovány počínaje údaji za leden 2011.

Smyslem statistických údajů, pravidelně prezentovaných ve Stripu, je charakterizovat výkonnost jednotlivých stanovišť ŘLP, poskytujících služby všem řízeným letům. Údaj o počtu pohybů u stanoviště ACC Praha zahrnuje všechny traťové lety uskutečněné podle pravidel IFR ve FIR Praha, údaje o počtu pohybů na letištích zahrnují celkový počet vzletů a přistání na letištích Praha-Ruzyně, Brno, Ostrava a Karlovy Vary, a to bez rozlišení pravidel letu (IFR, VFR).

V některých jiných materiálech, uvádějících statistiky z letišť, se ovšem můžete setkat s číslem, které je nižší (v případě, že číslo nezahrnuje lety VFR), nebo naopak nepatrně vyšší (statistika zahrnuje i průlety prostorem CTR a TMA). Pokud se jedná o minuty zpoždění, je do tohoto údaje zahrnuto pouze zpoždění způsobené přidělenými „odletovými sloty“ (CTOT) v rámci aplikace řízením toku letového provozu (ATFM), které, po koordinaci s příslušným stanovištěm, vyhláší centrální pracoviště pro řízení toku letového provozu CFMU v Bruselu. Ve zpožděních proto není zahrnuto například vyčkávání za letu nebo čekání na odmrazení před startem apod. Důvodů pro vyhlášení řízení toku je řada (kapacita stanoviště, nepříznivé počasí, výpadek technických systémů, hluková omezení, stavební práce na provozní ploše letiště, intenzivní vojenská činnost ...) a jen část z nich je ovlivnitelná stanovištěm ŘLP. Ve statistikách je uvedeno zpoždění bez rozlišení důvodu. Zpoždění je vždy vyjadřováno v minutách jako průměrné zpoždění na jeden IFR let (lety podle pravidel VFR nemohou být předmětem řízení toku).

Statistické údaje jsou publikovány s měsíčním zpožděním. Důvodem je, že definitivní, Eurocontrol odosouhlasené údaje zpravidla nejsou k dispozici před uzavírkou příslušného čísla Stripu.

Počínaje údaji za leden 2011 dochází k následujícím úpravám prezentovaných dat:

1) Počty pohybů jsou vyjadřovány denním průměrným počtem pohybů v příslušném měsíci. Tento údaj, oproti celkovému počtu pohybů v měsíci, lépe charakterizuje vývoj provozu a není zkreslen různým počtem dnů v jednotlivých měsících. (dokončení na str. 4)

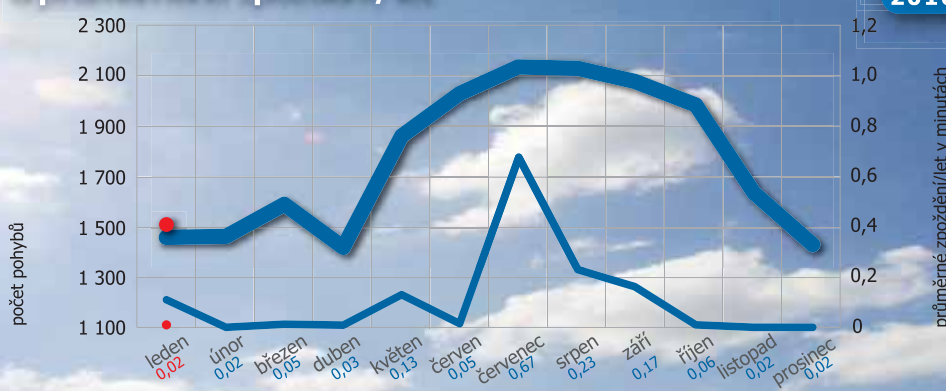
Statistiky provozu

leden 2011/2010

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



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



Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
leden	11 391	10 950	- 3,9	868	909	+ 4,7	579	893	+ 54,2	79	408	+ 416,5

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2010	2011	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.
leden	45 546	47 530	+ 4,4	0,14

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V březnu 2011 oslaví kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u Řízení letového provozu ČR, s. p., tito zaměstnanci:

Eva Květoňová, specialista LIS KA / středisko LIS / oddělení kartografie **15 let**
Ing. Viktor Slavík, VORS / DPLR / SRPI / oddělení investic **15 let**
Ladislav Kaufmann, technik MIS / DRSL / SCL / MIS **35 let**

Počet pohybů na letišti Praha

LEDEN 2011/2010

Zdroj AI

2010 2011

celkový počet
11 391 **10 950**

nejvyšší počet/den
 (4. 1.) (3. 1.)
431 **421**

nejvyšší počet/hod.
 (2. 1.) (3. 1.)
40 **41**

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj AI

2010 2011

celkový počet
45 546 **47 530**

nejvyšší počet/den
 (2. 1.) (2. 1.)
1 646 **1 837**

nejvyšší počet/hod.
 (2. 1.) (9. 1.)
140 **145**

V Chýni u Prahy vaří Dispečerský ležák

Tomáš Mikulica je druhý služebně nejstarší sládek v České republice v rámci jednoho pivovaru. Již sedmáct let pracuje v nejstarším restauračním pivovaru v naší zemi, v Pivovarském dvoře v Chýni u Prahy. Mají zde ještě jeden unikát! Vaří tady speciální Dispečerský ležák s portrétem našeho bývalého zaměstnance Ladislava Riedla, který pracoval na pozici řidičího v RLP ČR, s. p., skoro 40 let. V té době byl jedním z nejstarších aktivních dispečerů.

Jak vznikl vůbec nápad na pivo pana Riedla?

Založil jsem u nás v pivovaru takový zvyk, že když má nějaký štamgast významné výročí, tak vytvořím speciální etiketu, dám na pivo jeho fotku a věnuji mu to. Zhruba před rokem a půl mě oslovila jedna parta dispečerů od vás z Řízení letového provozu z Jenče. Jejich kolega Ladislav Riedl šel do důchodu, a protože byl nejstarším řidičem ve střední Evropě, chtěli pro něj vytvořit speciální etiketu s jeho portrétem. Tak vznikl Dispečerský ležák. Dodnes sem chodí spousta lidí z Řízení letového provozu.

Popište nám trochu, co je Dispečerský ležák pana Riedla za pivo?

Je to světlý ležák pšezněského typu. Je to úplně základní pivo, dělá se například úplně stejně jako Plzeňský Prazdroj. Chuťově je to trochu chmelovější pivo – to znamená, že je celkem hořké.

Dá se normálně koupit v obchodě či v hospodě?

Dá se koupit jen u nás v Pivovarském dvoře. Ročně děláme dvacet druhů piv, které střídáme, aby si štamgasti pokaždé mohli dát jiné pivo. Máme tři základní druhy – 10% světlé, 12% polotmavé, 14% černé a na čtvrté pipě točíme vždy jiný druh, který se střídá po 14 dnech. Stejně to je u lahvového piva, ale vždy tam jsou například dva speciály. Právě ten Dispečerský ležák spadá do těch speciálů, který se dělá 4krát až 5krát do roka. Ročně děláme 1500 hektolitřů piva.

Víte, kolik se prodalo či natočilo Dispečerského ležáku?

Za dva roky se vypilo 12 000 litrů tohoto piva.

Prodáváte pivo, na jehož etiketě jsou letadýlka. Musím se tedy zeptat na váš vztah k létání.

Byl jsem na exkurzi na věži na letišti a bylo to hrozně zajímavé. Mám jedenáctiletého syna, který se od té doby roz-

hodl, že bude řídit letového provozu. Já tuto zodpovědnou profesi obdivuji. Rád dělám něco pro lidi, kteří něco dokázali.

Jaké další speciální etikety jste ještě vyrobil?

Mám tady pivo ze žita. To je zase pro pána, co má mlýn, takže pivo se jmenuje Mlýnský ležák. Když sem začal dělat speciální etikety na pivo, tak se to všem líbilo a všichni to chtěli. Ale ti lidé, co sem chodí, z toho byli zmatení, protože pokaždé byl na lahvi vyfocený někdo jiný, tak jsem to trochu omezil a dělám to jen pro štamgasty, co opravdu znám.

Jaká další zvláštní piva vyrábíte?

Děláme piva ze všech obilovin, co jsou k mání. Z ječmene, pšenice, žita, kukuřice a teď chci dělat z ovsa. Já to vždy vyzkouším a pak to dělají i velké pivovary, například Náchod nebo Český Krumlov. Mám spoustu tzv. pivních dětí, jsem takový průkopník. V Německu mi například chutnalo kouřové pivo, tak jsem to vyzkoušel a byl jsem první v České republice, kdo ho udělal. Nebo vídeňská piva, která jsou spíš sladká. Jednou jsme udělali bezové pivo. Natrhali jsme bez, vyvařili ho v pivu a bylo to skvělé. Také jsme

zkoušeli rozmarýnové pivo, ale to bylo moc aromatické, nechutnalo mi. Naše specialita je zázvorové pivo.

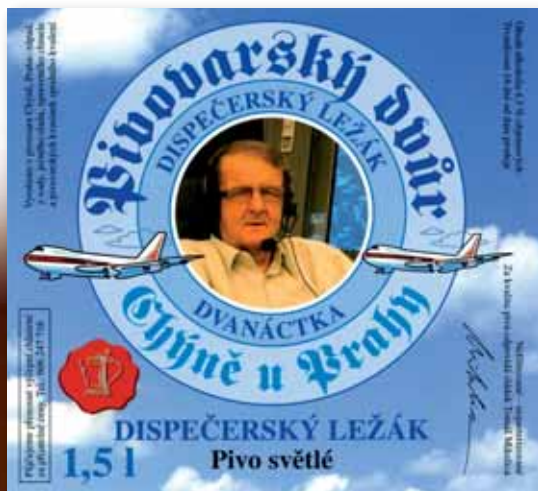
Na čem teď pracujete?

Vaříme na Velikonocy 17% světlé pivo, které má 7 % alkoholu. A právě teď zrovna vaříme i Dispečerský ležák. Zajímavé také je, že se poslední dobou hodně rozmáhá pivní turistika. Skupinky lidí, kteří objíždějí malé pivovary po republice, píšou si o pivu deníky, kupují si suvenýry, ochutnávají piva. V ČR máme 130 malých pivovarů, docela to je teď moderní.

Jak jste se vůbec dostal k této profesi?

Pocházím z pivovarské rodiny z Moravy. Můj děda dělal 50 let sládku v pivovaru Starobrnno. Když jsem v 15 letech přemýšlel, co budu dělat, děda mi řekl, že jediné, co má budoucnost, je pivo, a tak jsem šel na školu do Prahy. V Pivovarském dvoře mě to baví, protože si pivo vymyslím, uvařím a ještě prodám. Zajímá mě hodně malé pivovarnictví, takže i za pivem rád cestuji. Je strašně důležité mít pivovarské srdce.

DOMINIKA VRKOTOVÁ



curriculum vitae

TOMÁŠ MIKULICA

narozen: 15. 4. 1968 v Brně

rodina: ženatý, syn

volný čas: práce je můj koníček, sport, lyže, kolo

oblíbená země: když mohu, tak rád cestuji za pivem – Německo, Belgie



Objektiv



ŘLP bylo generálním partnerem XX. leteckého plesu, který se v únoru uskutečnil v pražském paláci Lucerna. Bohatý kulturní program moderoval Saša Hemala, k tanci hrál orchestr Karla Vlacha, Vítkovo kvarteto, zazpíval i italský zpěvák Davide Mattioli (*na snímku*), prezentovali se letečtí modeláři (reprezentanti ČR Tomáš Ciniburk a Jan Sedláček), nechyběla ani bohatá letecká tombola. **mis, foto KAMIL VEČEŘA**

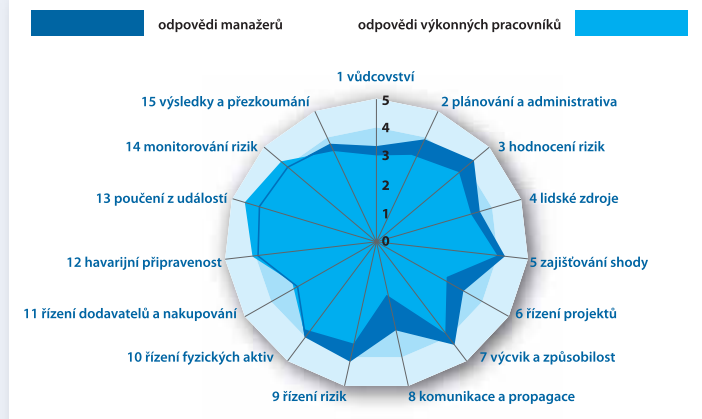


O víkend 19. a 20. února se v atletické hale Otakara Jandery v pražské Stromovce konalo **37. halové mistrovství České republiky mužů a žen v atletice**. Záběr je z finále skoku do dálky žen. Řízení letového provozu je oficiálním partnerem Českého atletického svazu, který mistrovství pořádá. **mis**

Výsledky hodnocení výkonnosti vybraných oblastí metodou ISRS7

Počátkem prosince loňského roku se v rámci ISQMS uskutečnilo již **třetí hodnocení výkonnosti** vybraných oblastí podniku metodou ISRS7. Tato metoda vychází z požadavků norem ISO, PAS, BS, OHSAS a formou řízení sebehodnocení posuzuje ve 14 oblastech stav vyspělosti řízení procesů z hledisek řízení kvality, bezpečnosti, životního prostředí, řízení aktiv, bezpečnosti práce. Je v souladu s požadavky na řízení IT bezpečnosti. Aplikace této metody přímo navazuje na dříve prováděné sebehodnocení podle požadavku ISO 9001.

Od roku 2008 bylo prováděno hodnocení ISRS7 ve zjednodušené fázi α (alfa), jejímž výsledkem je posouzení výkonnosti řízení z pohledu manažerů a výkonných pracovníků (*viz graf*). V roce 2010 proběhlo zároveň hodnocení ve fázi ω (omega), kde probíhá komplexní, dokumentované ověřování výkonnosti s vlastníky vybraných procesů. Hodnocení se zúčastnili zaměstnanci všech ZOÚ, podíl vedoucích pracovníků tvořil 33 %.



Výsledky hodnocení alfa potvrdily stoupající úroveň vyspělosti klíčových procesů služeb ŘLP ČR, s. p., a to jak z pohledu manažerů, tak výkonných pracovníků. Kladně jsou hodnoceny zejména procesy zaměřené na řízení rizik, s pozitivními výsledky důsledného tlaku na přípravu studií bezpečnosti a zpracování analýz bezpečnosti. Toto zjištění je v naprostém souladu s výsledky hodnocení „Safety Maturity“, prováděné každoročně Eurocontrol (*viz Strip 2/2009*).

V některých procesech však takový pozitivní vzestup, odpovídající smyčce trvalého zlepšování (PDCA), pozorovatelný není a v části komunikace je u výkonných pracovníků sledováno dokonce zhoršení (u manažerů zůstává vnímání tohoto procesu nezměněno). Z výsledků tedy vyplývají náměty na zlepšování kvality některých procesů a na možnost zaměřit nově přijímané priority a cíle jednotlivých ZOÚ k eliminaci zjištěných slabších míst.

V hodnocení omega byly pro průzkum určeny procesy „vůdcovství“, „plánování a administrace“ a „řízení projektů“. Ve všech sledovaných procesech překročily průměrné výsledné hodnoty výkonnosti požadovanou limitu (v rámci ISQMS) 70 %.

Výsledky hodnocení mohou zájemci získat v OBK. **SVATOPLUK HALEN, VOBK**

Komentář k získávání statistických údajů a tvorbě grafů

(dokončení ze strany 2)

2) Do počtu pohybů na letišti Praha-Ruzyně jsou nově zahrnuty i lety podle pravidel VFR, stejně jako tomu je u regionálních letišť (VFR letům je v prostoru TMA a CTR poskytována služba řízení).

3) Doposud bylo pro FIR Praha uváděno celkové zpoždění (ACC i APP/TWR Praha). Nadále bude uváděno pouze „traťové“ zpoždění ACC Praha. To umožní sle-

dovat samostatně zpoždění „generované“ ACC a APP/TWR Praha. Navíc průměrné traťové zpoždění na jeden IFR let je i stanoveným výkonnostním parametrem sledovaným a vyhodnocovaným v rámci připravovaného výkonnostního plánu v souladu s nařízením Evropské komise (EU) č. 691/2010.

4) Pro hodnoty zpoždění je použito jemnější měřítko tak, aby změny byly lépe patrné. **REDAKCE**

Mezinárodní letiště v Ženevě, které v zimě nestačí odbavovat cestující směřující lyžovat do Alp, má nový terminál, který je **prvním mobilním terminálem na světě**. Stavba na způsob stanu je vybavená přepážkami pro odbavení i počítači pro samoobslužné odbavení cestujících. Stavba je určena pro malá i velká letiště, která mají dočasné problémy s kapacitou. „Terminál je možné použít nejen při nárůstu cestujících, ale také pro letiště postižená přírodními katastrofami a při významných sportovních akcích,“ uvedl výkonný ředitel letiště Thomas Melcher. **mis**

Vybráno z médií

Generální ředitel Jan Klas v rozhovoru pro deník E15.

E15: Tématem číslo jedna je poslední dobou vznik Českého aeroholdingu, tedy spojení Českých aerolinií a Letiště Praha pod jednu střechu. Objevily se i otázky, zda se nezapojí i Řízení letového provozu. Mělo by to pro vás nějaké výhody?

Jan Klas: Upřímně řečeno, já to považuji za zcela nemožné. Naprosto by to odporovalo trendům ve světovém letectví, kde se jednotlivé funkce naopak oddělují. Mimo jiné kvůli transparentnosti financování, ale i regulaci bezpečnosti. Nemyslím, že by se Česko mohlo vydat naprosto opačným směrem. Já jsem ani

žádnou diskuzi na toto téma nezaznamenal.

E15: Má Řízení letového provozu zůstat státní, nebo je možné ho zprivatizovat?

Jan Klas: To je věc pro zakladatele. Jestli upřednostní pravidelný výnos z provozu nebo jednorázový velký příjem z privatizace. V Evropě jednoznačně převažuje státní vlastnictví, z hlediska bezpečnosti ale není nutné.

mis

Sponzorské aktivity podniku v roce 2010

Na základě vývoje letového provozu a předpokládaných hospodářských výsledků se podnik rozhodl pokračovat v loňském roce ve svých sponzorských aktivitách. O úspěšném šíření dobrého jména RLP ČR, s. p., svědčí i to, že každý rok zaznamenáváme stále více žádostí o sponzorské dary nejen od organizací, s nimiž spolupracujeme dlouhodobě, ale i od subjektů, které nás oslovují poprvé.

V I. pololetí roku 2010 jsme podpořili celkem šest organizací v oblasti charity, školství, kultury a zdravotnictví. Opět pokračovala spolupráce s Nadačí Charty 77, přispěli jsme mimo jiné i aktivním handicapovaným sportovcům na zakoupení speciálního jízdního kola, tzv. handbiku. Finanční dar putoval i do města Odolena Voda na podporu činnosti tamějšího volejbalového klubu Aero Odolena Voda.

V oblasti kultury jsme tradičně podpořili Pražskou komorní filharmonii a její projekt Orchestrální akademie, který má za cíl vyhledávat talentované hudebníky a poskytovat jim vzdělání a praktické zkušenosti v orchestrální hře. Novým subjektem v této oblasti se stalo Občanské sdružení pro studium díla A. E. Hrušky.

Finanční podporu také obdržela Fakultní nemocnice v Motole, která zakoupila speciální přístroj pro dětské oddělení ORL. Přístroj slouží ke kvalitnímu vyšetření nosohltanu u dětí předškolního věku a mimo jiné umožňuje odhalit i případné rezistence nádorového původu. Poslední podpořenou organizací pro I. pololetí byla Nemocnice Nové Město na Moravě.

V II. pololetí jsme se pak více soustředili na směřování pomoci do dalších krajů v rámci celé České republiky. Podpořili jsme opět klienty Nadace Charty 77, několika rodinám jsme přispěli na nákup vozů pro přepravu zdravotně postiženého dítěte. Zakoupení vozidla kupříkladu s větším nákladovým prostorem pro umístění vozíku je velmi finančně náročná záležitost a vzhledem k nákladům

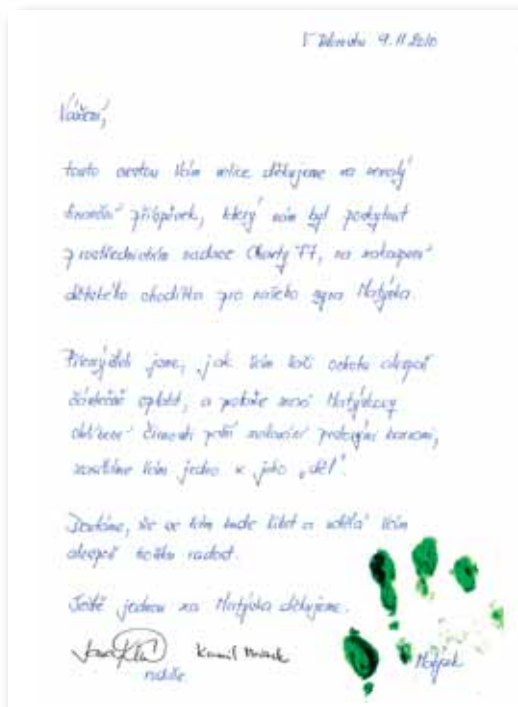
těchto rodin na další pomůcky, léčbu i medikamenty je sponzorský dar mnohdy jediná možnost, jak si vůz opatřit.

Pokračovala spolupráce i s Nadačí Leontinka, v níž podporujeme zejména výcvik odborných pedagogických asistentů pro zrakově postižené děti. Mysleli jsme i na naše nejmenší občánky a podarovali jsme Nadační fond Dětský úsměv, který funguje při Kojeneckém ústavu v Praze 4-Krči. Pomoc putovala i dobrovolným útvarům protipožární ochrany v Roztokách u Prahy a v Čími. V Karlovarském kraji jsme podpořili hned dvě organizace, občanské sdružení Nejste sami a jeho denní centrum Žirafa pro děti s autismem a s těžkým kombinovaným postižením a dívčí mládežnické družstvo basketbalového klubu Lokomotiva.

V Moravskoslezském kraji byl finanční dar poskytnut domovu pro postižené Tichá, který funguje pod Slezskou diakonií Ostrava. V Jihomoravském kraji jsme podpořili studenty Základní školy Mokrá, ve Středočeském kraji Základní školu Hostivice, Tělovýchovnou jednotu Jeneč a v oblasti kultury Nadaci Fidlovačka při realizaci muzikálu Jeptišky. V Jihočeském kraji pomoc putovala Nadačnímu fondu Festival komorní hudby Český Krumlov. V oblasti zdravotnictví jsme navázali na spolupráci s Institutem klinické a experimentální medicíny, kde podporujeme jeden z výzkumných projektů. Na základě průběžné obnovy výpočetní techniky bylo darováno celkem dvacet počítačových sestav, které nyní slouží v rámci Dobrovolnického centra Kladno, v Domě dětí a mládeže v Praze 8 a občanskému sdružení Gymnastika Liberec.

Za to, že jsme schopni podporovat výše uvedené organizace, patří dík především všem zaměstnancům, protože díky zodpovědné a pečlivé práci každého jednotlivce je podnik schopen naplnit své předpoklady zisku a tím tak splnit závazky v rámci společenské odpovědnosti podniku. Níže uveřejněné poděkování tak patří každému z nás.

NWT



Inspiromat

„Bezpečnost je prioritou číslo jedna. Naším cílem je nula. Každé smrtelné neštěstí je lidskou tragédií, která nás upozorňuje, že toho musíme udělat více.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA

„Je vidět, že politici a byznysmeni pomalu začínají znovu měnit šetření a odřikání za komfort.“

Komentář britského listu Financial Times; létání soukromými tryskáči je po krizi opět v kurzu

„V tuto chvíli ještě případný dopad do koncových cen nelze předjímat. Vývoj na trzích s ropou ale velice pečlivě sledujeme.“

Hana Hejsková, mluvčí ČSA; zvyšování cen letenek na pravidelných linkách nyní nechystají

„Možnosti odbavit se pomocí 25 samobavovacích kiosků v obou terminálech Letiště Praha využilo minulý rok téměř 667 000 cestujících na pravidelných linkách, tj. téměř 13 % ze všech pasažérů odlétajících z Prahy. Nejvíce využívali v minulém roce odbavení na self check-in kioscích cestující leteckých dopravců Lufthansa a Austrian Airlines – 55 % – a dále pasažéři Českých aerolinií, Air France a KLM – 45 %.“

Michaela Lagronová, tisková mluvčí Letiště Praha-Ruzyně

„Myslím si, že to, co je na letectví dobré a z čeho by si možná i ostatní odvětví měla brát příklad, je to, že je to vlastně systém, který se skutečně umí učit ze svých chyb. Je to systém, na kterém je to založeno. To znamená, že v oblasti bezpečnosti se velmi pečlivě vyhodnocují už první náznaky toho, čemu říkáme incident, co teprve může vést k nějaké případné nehodě. Často jsou to jenom drobné odchylky od systému a ty se velmi pečlivě vyhodnocují. To je jen základ toho, proč je systém tak bezpečný. Letecká doprava, byť to tak někdy laikům nepřipadá, je velmi bezpečná.“

Ing. Jan Klas, generální ředitel RLP; rozhovor pro Rádio Impuls

„Naším cílem je i prostřednictvím spolupráce s národním českým dopravcem dále upevňovat svou pozici v regionální letecké dopravě.“

Petr Lahres, výkonný ředitel CCA – Ostravská letecká společnost Job Air – Central Connect Airlines

„Největším štěstím člověka je, když může žít pro to, zač by byl ochoten zemřít.“

Honoré de Balzac, francouzský spisovatel

Připravila: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Výsledky za rok 2010 nepřekvapily

Letiště Praha-Ruzyně loni odbavilo 11,56 milionu cestujících. Proti předchozímu roku to byl pokles o 0,7 %. Prvenství mezi leteckými společnostmi s nejvyšším počtem cestujících si opět udržely ČSA s podílem 43 %.

Letos očekává vedení letiště nárůst počtu odbavených cestujících o 2 %, v optimistickém případě o tři. Za poklesem byly redukce provozu vzhledem k přírodním vlivům (islandská sopka a tuhá zima) i plánovaná redukce nejméně rentabilních linek ČSA. Přistání a vzletů bylo 156 052, což je meziročně o 4,7 % méně. Podíl všech síťových dopravců na provozu letiště činil 66,1 %. Podíl nízkonákladových dopravců byl 22,1 % a charterové letecké společnosti se na provozu Letiště Praha podílely 11,8 %. K dopravcům s nejvyšším počtem cestujících dále patřily společnosti Travel Service, Wizz Air, britský easyJet a německá Lufthansa.

Letecký provoz nad Českem loni stoupl o téměř 3 % na 682 971 pohybů letadel. Letiště Praha-Ruzyně naopak loni zaznamenalo pokles téměř o 5 % na 156 220 startů a přistání.

Letiště Praha-Ruzyně používá okolo 50 aerolinií, které zajišťují pravidelné přímé spojení do více než stovky měst ve zhruba 50 zemích.

Tradičně největším zákazníkem ŘLP v případě traťových navigačních služeb je německá Lufthansa, následují ČSA a British Airways. ČSA jsou pak spolu s charterovým dopravcem Travel Service a Lufthansou největším odběratelem v oblasti letištních a přiblížovacích služeb.



Mezinárodní civilní letectví hledá nové cesty v hustém provozu

Mezinárodní civilní letectví se **dlohodobě pokouší harmonizovat provoz**, aby se uvolnilo nebe pro stále se rozšiřující leteckou dopravu a aby se ulehčila práce pozemních leteckých dispečerů. S odvoláním na Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) to uvedla agentura AFP. Experti zároveň připouštějí, že tyto záměry jsou spíš hubdou budoucnosti.

Uvažuje se například o takzvaných leteckých kolonách. Civilní letouny by v tomto případě létaly v sevrěných formacích po vzoru vojenských stíhaček. Pozemní kontrolní stanice by sledovaly tyto formace letadel jako jeden objekt, což by leteckým dispečerům usnadnilo práci.

Ulehčit práci dispečerů by měl i nový systém takzvaných leteckých tunelů. Odborníci v tomto případě počítají s tím, že letoun by pomoci automatického navádění prolétal předem stanovenými virtuálními tunely, přičemž by po dobu proletu nepotřeboval spojení s kontrolní věží.

Tyto futuristické vize „*nejdou pro zítřek, ale určitě pro pozítří*“, řekl francouzský představitel při ICAO Michel Wachenheim. V oblasti letecké dopravy je podle něj nutné pracovat na situacích, které lze očekávat v budoucích deseti až dvaceti letech. Průměrný nárůst letecké civilní dopravy je kolem 4,5 procenta ročně a objem dopravy se brzy zdvojnásobí.

Podle odborníků je nutné odbourat stále častější svízelné situace na letištích, na kontrolních věžích a při organizování leteckých tras. „*Pro letiště je nejhorší, když má letoun, který krouží kolem něj a nemůže (pro přetíženost dopravy na letišti) přistát*“, zdůraznil odborník Farid Zizi. Řešit to v budoucnu jen zvětšováním letišť přitom podle něj nejde.

ICAO jako orgán OSN se sídlem v kanadském Montrealu zahájila proces určité harmonizace mezinárodní civilní letecké dopravy. Proces by měl vyústit v mezinárodní konferenci k letecké navigaci. Konference se plánuje do Montrealu v roce 2012, přípravné mezinárodní sympozium na podzim 2011.

Český aeroholding upřesňuje obrysy

Druhou největší českou firmou v oblasti dopravy se nejspíše do konce roku 2012 má stát firma Český aeroholding, která zastřeší jak Letiště Praha, tak České aerolinie, tedy státní firmy s účetním majetkem jen o málo menším, než mají České dráhy. (Více o Českém aeroholdingu viz. Strip 12/2010). Dozorčí rada Českého aeroholdingu již potvrdila představenstvo nového holdingu tak, jak je navrhla vláda. Šéfem firmy se stal Miroslav Dvořák, který stejnou funkci v současnosti zastává jak v Letišti Praha, tak v Českých aeroliniích. „*Byla to ustavující schůze, vklady majetku zatím nejsou na pořadu dne, počkáme až se firma запиše do obchodního rejstříku*“, řekl nově zvolený šéf dozorčí rady holdingu Michal Mejstřík, který je zároveň předsedou dozorčí rady Českých aerolinií. Ze zápisů v obchodním rejstříku vyplývá, že charterová doprava má účetní cenu 172 milionů korun, handling 574 milionů a opravy letadel 382 milionů. „*Nemusíte se bát tunelu, ČSA jsou jednou z mála firem, které jsou málo zadlužené, jejich vlastní jmění je dnes pozitivní a netrpí žádnou vadou*“, ujišťuje Mejstřík.

V orgánech Českého aeroholdingu budou v představenstvu **Miroslav Dvořák**, předseda, **Petr Vlasák**, místopředseda, **Philippe Moreels**, místopředseda, **Marta Guthová**, člen, **Josef Adam**, člen. V dozorčí radě zasednou **Michal Mejstřík**, předseda, **Zdeněk Zajíček**, místopředseda, **Pavel Kohout**, místopředseda. Členy pak budou **Pavel Dobeš**, **Tomáš Firla**, **Tomáš Haas**, **Jakub Hodinář**, **Tomáš Hudeček**, **Tomáš Brabec**, **Radomil Kratochvíl**, **Jiří Kraus** a **Tomáš Rohlena**.

Z tiskových zpráv ČTK připravil **OLDŘICH STANĚK**, AI, foto **STOPRO**

Technický blok 19

Zbývající volné prostory byly nabídnuty našim významným subdodavatelům, jako je ICC a CS Soft, pracoviště v přízemí pak ČHMÚ. Bylo tak docíleno stavu, kdy ještě před zahájením rekonstrukce byla většina plochy TB buď určena pro potřeby ŘLP nebo pro konkrétní nájemce.

Výsledky analýz se promítly v souboru podkladů, kdy byla vypracována studie proveditelnosti, koncepce využití TB, CBA. Propojením všech podkladů a požadavků budoucích uživatelů pak vznikl investiční záměr, který byl vypracován a schválen jako podklad pro projekční práce.

Na projekční práce byla vypsána veřejná zakázka, jejíž vítěz Stopro provedl veškeré projekční a inženýrské práce tak, že v srpnu 2008 bylo získáno stavební povolení. Poté byla vypsána veřejná zakázka na dodavatele stavby, která se v důsledku odvolání účastníků tendru protáhla tak, že smlouva s vítězem „Sdružení TB - 2007“ (Hochtief CZ, a. s., a Stavby, a. s.) byla podepsána až 27. 5. 2009. Následně bylo vybudováno zařízení stave-

ZÁKLADNÍ ÚDAJE REKONSTRUKCE TB

Projekční práce:	2007–2008
Doba rekonstrukce:	8/2009–12/2010
Celkové náklady:	cca 300 mil. Kč vč. více a méně prací

VYUŽITÍ OBJEKTU PO REKONSTRUKCI:

ŘLP ČR	poslední 3. podlaží a TWR, polovina 1. NP a 5. NP
ČHMÚ	polovina 1. NP
CS Soft	3. a 4. NP v plné ploše
ICC	polovina 5. NP
AČR	2. NP v plné ploše
<i>Z uvedeného přehledu je patrné, že je objekt obsazen v plné ploše.</i>	

Seriál pohled

59

(pokračování z minulého čísla)

Ve stejném roce bylo ve vzdušném prostoru ČR zavedeno několik nových tratí (např. UL602, jednosměrná UM984 apod.), čímž se zkvalitnil letový provoz z hlediska přeletů. Na letištích v Karlových Varech pokračovala rekonstrukce řídicí věže, stejná budova, včetně pracoviště ARO (briefing), byla modernizována v Ostravě a na realizaci čekala též na letišti v Brně-Tuřanech. Současně s těmito zásadními úkoly se ŘLP ČR odpovědně připravovalo i na bezproblémový přechod na nový letopočet 2000 (problém celosvětově označovaný zkratkou Y2K) tak, aby letový provoz nebyl v žádném případě narušen možným výpadkem řídicích systémů nebo zabezpečovací letecké techniky.

2000-2002

Rok 2000 začal pro státní podnik Řízení letového provozu ČR rozporuplně. Na jedné straně byl sice úspěšně překonán přechod systémů řízených výpočetní technikou na nový letopočet a v hospodaření podniku bylo dosaženo zatím vůbec nejlepších finančních výsledků, na straně druhé se však podnik musel potýkat s nepříjemným faktem vysokého zpoždění letů v roce 1999, a především se značně napjatými vztahy s částí řídicích letového provozu. Ti poukazovali zejména na neuspokojivé rozvržení fon-

62–2011 (2. část)

niště a dne 3. 8. 2009 byla rekonstrukce TB zahájena předáním objektu zhotoviteli.

Rekonstrukce 2009 – 2010

Rekonstrukce byla tedy zahájena 3. 8. 2009 a od tohoto data značeného v harmonogramu jako T 0 za 75 dní byla připravena prostora nového technického sálu k zahájení montáží ATM technologií. Práce s ohledem na zachování plného provozu TWR byly prováděny v několika podlažích naráz, jiná podlaží zase byla vynechána, protože byla provozně využívána. Celá akce připomínala šachovou partii, a zejména když se pracovalo v těsném kontaktu s živými ATM technologiemi, tak akční drama. To jsme ještě netušili, že skutečné drama nastane v sobotu 23. 11. 2009, kdy v časných ranních hodinách došlo k technické závadě baterií od náhradního zdroje (UPS) a vznícení několika článků. Hořící články se postupně zkratovaly za vývoje hustého dýmu, který se šířil do celého TB a díky značnému stupni rozestavenosti se postupně dostával úplně všude, včetně TWR. Z důvodu zakouření TWR zde musela být přerušena činnost. Díky nezměrné obětavosti pracovníků APP/TWR, kteří obnovili provoz tak rychle, jak jen to bylo možné, trvala odstávka pouhé 2 hodiny. Následky požáru byly dalekosáhlé. Přímou zničil baterie UPS a právě dokončenou novou rozvodnu silnoproudu v sousedství, vážně byl zasažen i zcela nový technický sál na 7. NP. Práce bylo nutno na několik dnů zastavit, umožnit vyšetření příčin požáru a vyhodnotit skutečné dopady zasažení (chloridové zplodiny z akumulátorů UPS) zejména funkčních ATM systémů.

Veškeré škody po požáru nesl dodavatel stavby, ŘLP ČR, s. p., mělo zničené starší zařízení UPS a rozvodné pásy ve slaboproudu, jiné přímé škody neutrpělo. Všechna zničená zařízení byla uhrazena pojišťovnou. Časový dopad požáru byl negativní, protože po provedení chemických analýz bylo nutné demontovat celou zasaženou rozvodnu silnoproudu, která byla připravena k uvedení do provozu, tj. plně vybavená a funkční.



2011 – nové zasklení TWR

Nový technický sál byl po vyhodnocení stupně zasažení částečně demontován a vyměněn, jiná zařízení specializovanou firmou dekontaminována a vše komplexně vyčištěno a nakonzervováno. Celkové zdržení vyvolané požárem činilo 5 měsíců, zejména z důvodů jednání s pojišťovnami a dodacích lhůt nových zařízení. Další práce již probíhaly podle plánu a tak se postupně změnila vnější silueta TB, kde zmizela šikmá skla „staré“ TWR, nové zasklení přineslo mnohem více prostoru (viz foto) a navíc umožnilo vybudovat v novém opláštěném plnohodnotnou druhou únikovou cestu pro pracovníky TWR. Z vnějšku je patrné také nové únikové schodiště s barevným prosklením propojující všechna podlaží (viz foto na poslední straně). Technologická zařízení objektu, která z vnějšího pohledu není vidět, ale která jsou pro chod objektu nezbytná, byla všech-

na vyměněna a doplněna na soudobou úroveň. Zejména se jedná o systémově novou vzduchotechniku, veškeré elektrorozvody silnoproudu i slaboproudu, monitorovací systém napájecích sítí ATM, měření a regulace objektu s napojením do IATCC a v neposlední řadě nové a rozšířené bezpečnostní systémy kontroly vstupu, přístupu do podlaží a požární signalizaci. Z uvedeného vyplývá rozsah rekonstrukce, která znamenala komplexní odstranění veškerého vnitřního zařízení a technického vybavení objektu, očistění až na nosnou konstrukci a nové vystavění objektu. Byl tak naplněn cíl projektu zmodernizovat TB na současnou technologickou úroveň srovnatelnou s IATCC a prodloužit tak životnost TB o dalších minimálně 30 let provozu.

JAN SEDLÁK, SRPI/OPM
Foto JIŘÍ HOURA ml.

Ú do historie řízení letového provozu

du pracovní doby v nepřetržitém provozu vedoucí k jejich neúměrnému přetěžování a počátkem roku vyhlásili stávkovou pohotovost. Tato situace nebyla nová – stávková pohotovost byla řídicími letového provozu vyhlášena též na počátku roku 1992 a i tehdy jí média věnovala značnou pozornost.

Na vzniklou situaci vyžadující okamžité řešení zareagovala vedení podniku vyhlášením tzv. „Programu 2000“, který si za cíl stanovil zvýšení kapacity a propustnosti vzdušného prostoru ČR při udržení nebo zvýšení bezpečnosti provozu. Zmíněný program sledoval čtyři základní priority:

- 1) **doplnění stavu řídicích** letového provozu v Oblastním středisku řízení Praha,
- 2) **optimalizaci rozložení zátěže** mezi horním a spodním vzdušným prostorem změnou vertikální hranice odpovědnosti,
- 3) **vytvoření podmínek pro dočasnou výpomoc** řídicích z Přiblížovacího střediska řízení (APP) v Oblastním středisku (ACC), a konečně
- 4) **rozvoj klíčových systémů a provozních postupů** pro efektivní poskytování letových provozních služeb.

PILNOSTNÍ SIGNÁLY

Rozlišují se dva základní případy:

a) Signály používané buď společně nebo jednotlivě, které znamenají, že letadlo si přeje vyslat zprávu o obtížích, které je nutí k přistání, aniž by vyžadovalo okamžitou pomoc. Patří k nim:

■ Opakované rozsvěcování a zhasínání přistávacích světel.

■ Opakované rozsvěcování a zhasínání polohových světel tak, aby bylo odlišné od zábleskových polohových světel.

b) Signály používané buď společně nebo jednotlivě, které znamenají, že letadlo chce vyslat velmi naléhavou zprávu, týkající se bezpečnosti lodě, letadla nebo jiného vozidla či některé osoby na palubě nebo v dohledu. Patří k nim:

■ XXX – vysílá se radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem;

■ PAN, PAN – vysílá se radiotelefonicky, mluveným slovem;

■ Pilnostní zpráva vysílaná datovým spojem, která má stejný význam jako slova PAN, PAN.

Před ŘLP ČR, s. p., stál rovněž zásadní úkol spočívající v co možná nejrychlejší a neúčinnější obnově inter-
ní vzájemné komunikace na všech úrovních s cílem zlepšit vnitropodnikové vztahy. Kromě toho byl zahájen i projekt NOSTRUM řešící zásady nové organizační struktury podniku nezbytné pro zajištění jeho pokud možno bezproblémové existence v novém konkurenčním prostředí s využitím dříve nabytých zkušeností.

Zavedení nové struktury do praxe bylo stanoveno na 1. leden 2001. I když výše uvedené události, které nepostrádaly na dramatickosti, svým možným dosahem představovaly reálné nebezpečí ztráty důvěry uživatelů služeb řízení letového provozu a jejich odliv, podařilo se díky úsilí všech pracovníků ŘLP ČR úkoly stanovené „Programem 2000“ naplnit. Přes toto nelehké období byly v roce 2000 zaznamenány i další úspěchy. Patřila k nim například v dubnu realizovaná nová sektorizace na stanovišti ACC Praha jako prostředek pro snížení zpoždění letů ve vzdušném prostoru ČR či uzavření kolektivních smluv uskutečněných v témže měsíci.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK
(pokračování)

Inaugurace Technického bloku

English Corner



Foto VŠUDYBYL, JIŘÍ HOUBA ml., mis

Dokonalý rozhled



Jan Klas (vlevo) a Pavel Štrůbl, ÚZPLN



Petr Materna a Zdeněk Míčka (zády)



Nový interiér



Nově vybudované schodiště

SUDOKU: Za správné řešení z únorového Stripu bude odměněna **JANA KOUKALOVÁ, LIS.** red

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

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

Joke / Get Out of the Car

This is supposedly a true account recorded in the Police Log of Sarasota, Florida.

An elderly Florida lady did her shopping and, upon returning to her car, found four males in the act of leaving with her vehicle. She dropped her shopping bags and drew her handgun, proceeding to scream at the top of her lungs:

"I have a gun, and I know how to use it! Get out of the car!"

The four men didn't wait for a second threat. They got out and ran like mad. The lady, somewhat shaken, then proceeded to load her shopping bags into the back of the car and got into the driver's seat. She was so shaken that she could not get her key into the ignition. She tried and tried, and then she realized why. It was for the same reason she had wondered why there was a football, a Frisbee, and two 12-packs of beer in the front seat.

A few minutes later, she found her own car parked four or five spaces farther down. She loaded her bags into the car and drove to the police station to report her mistake. The sergeant to whom she told the story couldn't stop laughing. He pointed to the other end of the counter, where four pale men were reporting a car jacking by a mad, elderly woman described as white, less than five feet tall, glasses, curly white hair, and carrying a large handgun. No charges were filed.

Moral of the story? If you're going to have a senior moment ... make it memorable.

Tongue Twisters

Ned Nott was shot and Sam Shott was not.

So it is better to be Shott than Nott.

Some say Nott was not shot. But Shott says he shot Nott. Either the shot Shott shot at Nott was not shot or Nott was shot. If the shot Shott shot shot Nott, Nott was shot.

But if the shot Shott shot shot Shott, then Shott was shot, not Nott.

I need not your needles, they're needless to me;

For kneading of noodles, 'twere needless, you see;

But did my neat knickers but need to be kneed, I then should have need of your needles indeed.

However, the shot Shott shot shot not Shott, but Nott.

Připravila: NWT