



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ČERVEN
ROČNÍK XII – ČÍSLO 118

STRIP 2011

**Popel z Grímsvötn
lety příliš neohrozil** (str. 2)

**Podpis dohody
o vytvoření FAB CE** (str. 4)

**Rozhovor s Ingrid
Míkovou a Zdeňkem
Nováčkem** (str. 3)

Zájem o fotosoutěž „3L“
(str. 5)

Relax centrum (str. 7)

**Dětské odpoledne
v IATCC** (str. 8)





Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., oslaví v letošním červnu následující zaměstnanci:

Burián Zdeněk, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/RIS **35 let**
Jonášová Marie, SOR – DPLR/sekretariát SMLNS **20 let**

Kopečková Marie, SOR – DFIN/LP **20 let**
Nagyová Darina, JUDr., podnikový právník – SCL/PV **15 let**
Schindlerová Ivona, Ing., ekonom specialista – DFIN/CO **15 let**
 Blahopřejeme! **REDAKCE**

Letos ve dnech 23. až 25. května bylo kvůli **popelu z islandské sopky Grímsvötn** zrušeno na pět set letů. 28. 5. pak prohlásila islandská seizmoložka Steinunn Jakobsdottirová: „Nemáme signály, které by ukázaly na něco jiného, než že je erupce u konce. Nezaznamenali jsme žádnou aktivitu (sopky) od sobotních 07:00 GMT.“

Loňská přísná opatření v letovém provozu kvůli výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull, kdy bylo zrušeno přes 100 000 letů včetně transatlantických, experti na leteckou dopravu zpětně považují za přemrštěná, třebaže Eyjafjallajökull soptila mnohem déle a nesrovnatelně mohutněji než Grímsvötn.

„Reakce na loňský výbuch byla poněkud živelná. Zjistilo se navíc, že informace vulkanického centra o šíření sopečného mraku někdy neodpovídají skutečnosti. V některých oblastech se nelétalo, třebaže v nich žádný popel nebyl,“ řekl ředitel Úřadu pro civilní letectví Josef Rada.

A to byl také jeden z hlavních důvodů, proč v Česku vznikl speciální krizový štáb. Experti ministerstva dopravy, Řízení letového provozu, Úřadu pro civilní letectví, Letiště Praha a Českého hydrometeorologického ústavu v něm rozhodovali o doporučení leteckým přepravcům, zda jejich stroje mohou do vzduchu.

red, foto internet

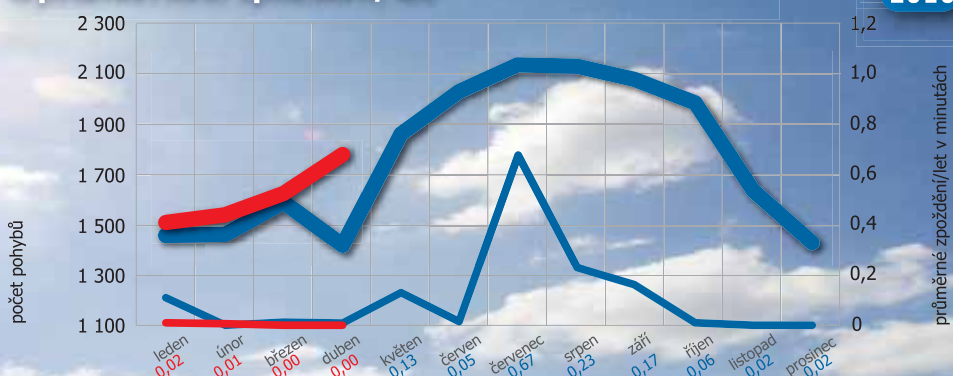
Statistiky provozu

duben 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 letišti Praha

DUBEN 2011/2010

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet

11 390 12 544

nejvyšší počet/den

(1. 4.) (21. 4.)

509 519

nejvyšší počet/hod.

(9., 27. 4.) (28. 4.)

45 47

Počet pohybů ve FIR Praha

DUBEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet

42 440 52 825

nejvyšší počet/den

(29. 4.) (28. 4.)

1 919 1 999

nejvyšší počet/hod.

(29. 4.) (28. 4.)

148 156

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
duben	11 390	12 544	+10,1	2 706	2 712	+0,2	1 207	1 139	-5,6	1 050	1 101	+4,9

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2010	2011	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.
duben	42 440	52 825	+24,5	0,03 0,00

CISM program má obrovský potenciál

Již osm let funguje v ŘLP ČR, s. p., speciální CISM program – Critical Incident Stress Management. Za poslední dva roky zaznamenal tento program velký posun. Přinášíme vám rozhovor s Ing. Zdeňkem Nováčkem a Ing. Ingrid Míkovou, kteří jsou dlouhodobě členy CISM týmu.

Co je vlastně CISM program?

Nováček: Je to systém zvládání a řízení stresu. Je založen na modelu, který byl týmem psychologů vyvinut v 50. letech v USA. Využívá základních metod, jak nabídnout pomocnou ruku druhému člověku. Do tohoto systému jsou vybíráni kolegové, kteří dělají stejnou práci jako potenciálně zasažený člověk. To má výhodu v tom, že se zasažený člověk může snáze vypovídat ze svého problému, aniž by se musel zdržovat zdoluhavým vysvětlováním pracovních okolností laikovi. Kolega tyto okolnosti samozřejmě zná a navíc má k zasaženému člověku blíže než psycholog.

Jak přesně CISM tým funguje?

Nováček: V praxi je to většinou neformální povídání, které přeroste do něčeho hlubšího. Máme k dispozici krizové číslo 7700 dostupné ze všech pracovišť LPS. Na informačních plakátech CISM týmu jsme zveřejnili fotografie, telefonní kontakty a emailové adresy na všechny členy týmu. Málokdy nás ale někdo kontaktuje přímo. Většinou je to tak, že zájemce o rozhovor jen něco naznačí a na nás pak záleží, jestli v tom dokážeme rozpoznat člověka, který potřebuje pomoc. Jde o to, aby se člověk rozpovídal, a nakonec se dostaneme k hlavnímu problému, který se dá většinou řešit. Můžeme mu nabídnout i pomoc, která se týká jednání s vedením, vyřízením dočasného volna nebo zprostředkujeme kontakt na naši externí psychologku paní Šrankovou.

Co je nejdůležitější na práci v CISM týmu, na co kladete největší důraz?

Nováček: Vše je založeno na vysokém stupni důvěry. Informace zjištěné od našich kolegů, kteří žádají o pomoc, jsou samozřejmě naprosto důvěrné. Nemluvíme o nich ani mezi sebou v našem týmu. Hovoříme jen o problémech bez jmen konkrétních osob. Nikdy nezacházíme do podrobností, aby nebyla porušena důvěrnost sdělení.

Je podle Vás rozdíl v poskytování pomoci mezi ženami a mezi muži?

Míková: Myslím si, že v podstatě v tom rozdíl není. Podle mého názoru je důležité, aby si lidé při poskytování pomoci dokázali důvěřovat a aby byli schopni spolu mluvit. Výhodu vidím také ve srovnatelné životní zkušenosti. Dokážu si ale představit témata, která snáze probere muž s mužem nebo žena se ženou. Nicméně, pokud je člověk ve velkém maléru, ocení pravděpodobně nabízenou pomocnou ruku od jiného člověka nezávisle na pohlaví.

Dočetla jsem se, že CISM dělá i výcviky. Můžete je trochu popsat?

Nováček: Pro výcvik CISM týmu vždy využíváme externí pomoc. Od samého začátku je naší patronkou a zároveň trenérkou paní doktorka Marie Sotolářová. 14. 6. budeme mít první workshop s paní doktorkou Emilií Šrankovou, která se stala externí psychologkou našeho podniku. Budeme se zabývat konkrétními tipy, jak se vypořádat se stresem, jak hospodařit

s časem, protože děláme ve směnném provozu, jak si organizovat den a jak spánek. Obnovovací výcvik je vždy jednou ročně na podzim a od loňského roku jsme ho rozšířili ještě na workshopy, které jsou 1 až 2 ročně.

Máte již možnost srovnání, kam se tým posunul od dob svého vzniku?

Nováček: Vidím za poslední dva roky obrovský posun. Je to způsobeno i tím, že náš vrcholový management, zejména paní ředitelka Ing. Mezerová, hodně tento program podporují a vidí v něm přínos pro ŘLP ČR. Vidím obrovský krok dopředu i v tom, že koordinátorem CISM není již podnikový psycholog, ale Radka Blaháková, která k rozvoji programu v poslední době značně přispěla. Předtím trochu stagnoval. Teď mám pocit, že má smysl a že může být přínosem jak pro ŘLP ČR, tak pro řídící.

Jaký je zájem o tento program či druh této pomoci konkrétně v Brně?

Míková: Mám pocit, že řídící si již zvykli, že program existuje. CISM už není vnímán jako něco ohrožujícího. Určitě se najdou lidé, kteří mají větší odstup, ale to ničemu nevádí. Výhodou nás řídících na regionálních letištích je, že pracujeme v malých skupinách. Za roky společné práce se všichni dobře známe. Mezi lidmi vznikají úzké vazby. Často spolu sdílíme své osobní záležitosti. Dokážeme snáze vyzorovat, když někdo z nás řeší nějaký problém. Potíže blízkých kolegů se nás ovšem více dotýkají.

Přirozeně u nás převažuje běžná výpomoc a vzájemná podpora mezi kolegy oproti klasické CISM intervenci.

Ukutečněné intervence po mimořádných událostech měly u zasažených kolegů kladnou odezvu. Přítomnost členů CISM týmu na regionálním letišti je tak zárukou toho, že každému řídícímu je nabídnuta kvalifikovaná pomoc při zvládání takových událostí. Každý člen týmu je v úzkém kontaktu s koordinátorem CISM týmu a se členy týmu z jiných stanovišť. Po letech neúspěšných snah konečně mnohem lépe funguje návaznost na management, a tým je vytvořeno zázemí v rámci celého podniku, které je pro využitelnost týmu tolik důležité.

Máte nějaké novinky v CISM?

Nováček: S bezpečnostním ředitelem Tomášem Horákem budeme pracovat na úpravě bezpečnostních směrnic, aby se postupy rozšířily i o aktivaci CISM týmu v případě nějaké vážné mimořádné situace.

Jak vy osobně zvládáte stres, máte nějakou radu pro naše čtenáře?

Míková: Snažím se stresu vyhýbat. Někdy nechávám věci na poslední chvíli. Plánuji si čas a úkoly s předstihem, pokud to situace dovoluje. Hodně mi pomáhají sportovní aktivity, při kterých se musím přepnout a plně se soustředit na činnost úplně jiného druhu – výborná je například powerjoga nebo lezení po cvičné stěně.

DOMINIKA VRKOTOVÁ
Foto mis a archiv I. M.



curriculum vitae

Ing. INGRID MÍKOVÁ, Ph.D.

pozice: vedoucí řídící letového provozu, OJTI

narozena: 6. 10. 1973

rodina: rozvedená – syn (8 let)

vzdělání: vysokoškolské

oblíbený film: je jich hodně – například „Poslední Mohykán“ nebo „Vzpomínky na Afriku“

oblíbená kniha: mám jich víc – z poslední doby například „Poselství od protinožců“ (Marlo Morganová)

oblíbený autor: Karel Čapek, František Nepil, John Gray, Barbara De Angelis a další

volný čas: aktivity se synem, sport, pobyt v přírodě, četba knih

motto: „Co tě nezabije, to tě posílí ...“



curriculum vitae

Ing. ZDENĚK NOVÁČEK

pozice: instruktor na stanovišti ACC – řídící letového provozu, věnuje se výcviku všeho druhu

narozen: 26. 7. 1974 v Písku

rodina: ženatý, tři dcery

vzdělání: vysokoškolské

zájmy: parašutismus, létání, sport všeho druhu

oblíbený film: Samotáři

oblíbený autor: John Grisham

volný čas: koncerty

nejoblíbenější skupina: Lucie, U2

cestování: byl jsem v Nepálu, vylezl jsem na Kilimandžáro, cestování po Evropě

cestovatelský sen: Austrálie, mám tam půl rodiny, tak bych se s nimi rád seznámil

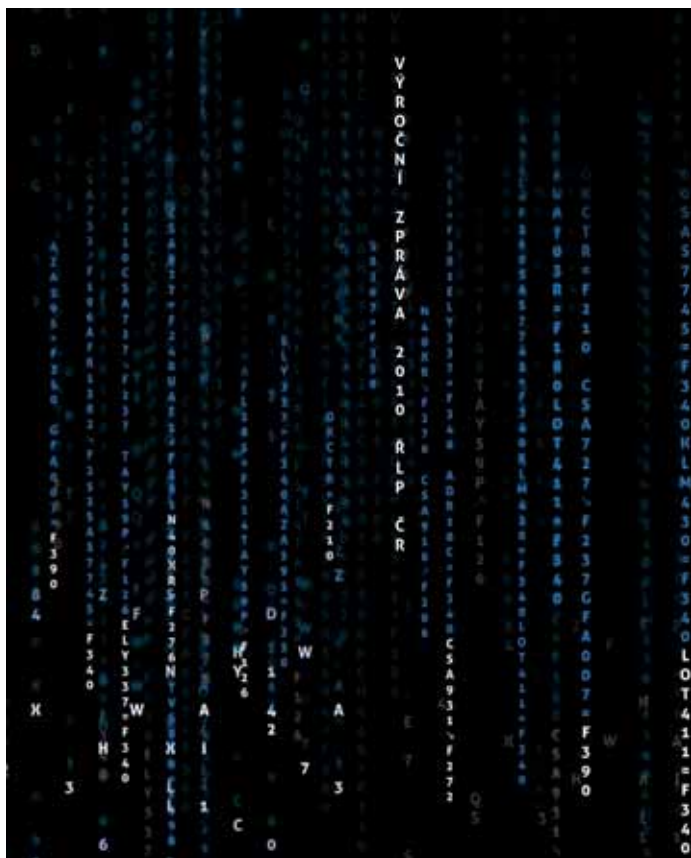
motto: „Všechno musí dávat smysl“

Objektiv



„Na kurtu znám pravidla i soupeře, vím, co a jak udělat a zahrát. Tady jsem byl v nevýhodě. Nevěděl jsem, co mě čeká, jak bude zápas dlouhý. Až porazím tohoto soupeře, tak začnu porážet i ty další. Zase na kurtu,“ říká **nejlepší český badmintonista Petr Koukal**, který má v pětadvaceti letech za sebou první velkou vítěznou bitvu. V uplynulých měsících porazil protivníka velmi zákeřného – rakovinu varlat. V současné době ale již mohl vykročit za svým sportovním snem – proboujet se na olympijské hry v Londýně. Jeho sportovní aktivity podporuje v rámci reklamy a propagace i náš podnik.

mis, foto PAVEL LEBEDA pro SPORT INVEST GROUP



Výroční zpráva Řízení letového provozu České republiky, s. p., za rok 2010. Na přelomu června a července bude na jednotlivé útvary podniku distribuována výroční zpráva podniku za rok 2010 v české i anglické verzi. Grafika výroční zprávy je inspirována „matrixovým“ tématem a doplněna fotkami s komentářem z nejdůležitějších momentů minulého roku. V průběhu první poloviny června bude výroční zpráva umístěna v elektronické podobě i na internetových stránkách www.rlp.cz.

rkl



Česká republika, Slovensko a pět dalších zemí střední a východní Evropy podepsaly dne 5. května 2011 ve Slovinsku dohodu, která povede k naplnění základních principů při vytváření Jednotného evropského nebe (Single European Sky). Tento dlouhodobý projekt Evropské komise má za cíl zásadní transformaci principů a postupů při poskytování služeb řízení letového provozu v Evropě.

Dohodu o vytvoření „**Funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropy (FAB CE)**“ podepsaly kromě České republiky a Slovenska ještě Chorvatsko, Maďarsko, Slovinsko, Rakousko a Bosna a Hercegovina. Jde o čtvrtý vzdušný blok v Evropě, přičemž se předpokládá, že další státy EU podobné dohody podepíší v příštím roce. Vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru bez ohledu na hranice států se zřetelem na požadavky letového provozu je základním stavebním prvkem pro vytvoření jednotného evropského horního vzdušného prostoru nad letovou hranicí 28 500 ft (8700 m). Mezi ostatní projekty v oblasti vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě patří projekt FAB Europe Central ve spolupráci Německa a Francie, v severní Evropě spolupráce Švédska, Dánska a Finska (NUAC – Nordic Upper Airspace Center), spolupráce Velké Británie a Irska nebo Portugalska a Španělska.

„Dohoda o FAB CE je významným úspěchem sdružujícím pět členských států EU a dva sousední státy, které se zavázaly k strukturované spolupráci směrem k lepšímu řízení vzdušného prostoru a k optimalizaci poskytování letových navigačních služeb, tak aby byla dosažena výkonnost, kterou požadují uživatelé vzdušného prostoru,“ prohlásil eurokomisař pro dopravu Siim Kallas v reakci na podpis.

Projekt jednotného evropského nebe je založen zejména na principu optimalizace letových tras a vhodnějšího uspořádání toku letového provozu. Prostřednictvím funkčních bloků vzdušného prostoru se zvýší efektivita poskytovaných letových provozních služeb a sníží se průměrné zpoždění na jeden provedený let jako důležitý provozní ukazatel sledovaný leteckými dopravci. V této souvislosti také dojde k významnému snížení produkce skleníkových plynů, a tím i ke snížení dopadu letecké dopravy na životní prostředí.

Tisková zpráva RLP, foto archiv



Ruské **dopravní letadlo Suchoj Superjet 100** určené pro regionální linky dostaly s dvouletým zpožděním do pravidelného provozu arménské aerolinie Armavia. Letoun vyrábí Všeobecná letecká korporace za účasti zahraničních společností. Jedná se o první civilní dopravní letadlo, které vzniklo po rozpadu Sovětského svazu. Má postupně nahradit stroje Tupolev Tu-134 a Jak-42 ze sovětské éry, které jsou stále v provozu.

Suchoj Superjet 100 má plánovaný dolet až 4550 kilometrů a bude se vyrábět ve dvou verzích – pro 78 a 98 cestujících. Konkurovat má dvěma hlavními světovým výrobcům regionálních letadel – brazilskému Embraeru a kanadskému Bombardieru.

mis, foto internet

Zájem o fotosoutěž „3L“



Do desátého, jubilejního ročníku fotosoutěže amatérských fotografií Řízení letového provozu přihlásilo celkem **22 autorů 125 snímků**. Všechny doručené fotografie budou posouzeny odbornou porotou složenou z profesionálních fotografií a zástupců kanceláře ge-

nerálního ředitele. Porota se sejde v červnu a rozhodne o nejlepších snímcích ve všech třech vyhlášených kategoriích a udělí také Zvláštní cenu.

Všechny soutěžní fotografie budou v říjnu a listopadu vystaveny ve druhém nadzemním podlaží IATCC. Dvacet nejlepších pak bude ke zhlédnutí na tradiční putov-

ní výstavě na podzim letošního roku. Při její slavnostní vernisáži bude mezi čtyři vítězné autory rozděleno celkem 14 000 korun formou šeků na odběr fotografického materiálu.

Autorem otištěného soutěžního snímku s názvem **Fligh level 2000 ft** je **IVAN HOLOBRADÝ (DPRO)**. **mis**

Plzeňský pohár 2011. Spolu s pozdním jarem začala sportovní letecká sezona, ke které bezesporu patří i parašutistické soutěže Český pohár 2011. Český pohár je seriál soutěží v přesnosti přistání parašutistů, jehož cílem je popularizovat tento nádherný sport a porovnat sportovní výkony zúčastněných parašutistů. Po závodech v Českých Budějovicích a Jihlavě zavítal také do Plzně. Aeroklub Plzeň Bory, **ve spolupráci s Řízením letového provozu ČR** a dalšími partnery, uspořádal dne 4. června, na letišti Plzeň Líně soutěž v přesnosti přistání parašutistů Plzeňský pohár. Plzeňští sportovci využili domácího prostředí a dosáhli úspěchu v soutěži jednotlivců – 1. místo Miroslav „Kamzik“ Musil – i v soutěži družstev – 2. místo družstvo Plzeň ve složení Bečka, Wagner, Musil. Při slavnostním vyhlášení výsledků předala ceny mistryně světa v parašutismu z roku 1952 Jožka Maxová-Jírávská.

Text a foto **DAVID TOMAJER, SLŠ**



Inspiromat

„Nad územím USA máme ve špičce ve vzduchu pět tisíc letadel v jeden okamžik. Kumulují se u letišť, přibývá zpoždění a navíc se zbytečně spotřebovává palivo při čekání na přistání.“

Jaiwon Shin, zástupce administrátora amerického Úřadu pro letectví a vesmír (NASA)

„Škrty v rozpočtech v jednotlivých evropských zemích i ve Spojených státech způsobí v následujících letech i pokles výdajů na obranu.“

Dennis Muilenburg, šéf vojenské, kosmické a bezpečnostní výroby Boeingu

„Letošní rok se zatím v zásadě odvíjí podle očekávání, dosud – alespoň do další erupce islandské sopky – byl snad jen o maličko lepší, než jsme předpokládali. V případě letištních služeb jsme vycházeli z poměrně pesimistického předpokladu, že počet pohybů bude letos i po dvou letech poklesu o více než deset procent stagnovat. Zatím se to v podstatě naplňuje. Pokud jde o přelety, očekáváme letos nárůst o 3,5 procenta, takže bychom měli zhruba vrátit na úroveň roku 2008. Také to dosavadní čísla v zásadě potvrzují, i když třeba za duben není kvůli loňskému omezení provozu po výbuchu islandské sopky regulární srovnání dost dobře možné.“

Ing. Jan Klas, GŘ ŘLP ČR, s. p.

„Nový Airbus A319 je v pořadí patnáctým z celkem dvadvaceti Airbusů, které postupně omlazují flotilu ČSA.“

Hana Hejsková, mluvčí ČSA

„Počasí sice nebylo příjemné, ale proběhlo to nad očekávání dobře. Letoun je v pořádku v areálu. Nyní ho čeká kompletace, kdy budou opět nasazena křídla, výškovky i motory, které byly demontovány kvůli převozu. Návštěvníci areálu ho uvidí na podstavci v září.“

Bronislav Janeček, jednatel společnosti Kovosteel. Největší letadlo, které kdy bylo vyrobeno na území Československa, bylo k vidění na trase mezi Kunovicemi a Starým Městem

„Jsou to důležité oblasti jak obchodně, tak turisticky. Přijíždí odtud velké množství lidí.“

Zuzana Vojtová, ředitelka Centrály cestovního ruchu – Jižní Morava; linky do Ruska prudce expandují, z Brna už se létá i dvakrát denně

„Teď když jsme se naučili létat v povětří jako ptáci a potápět se jako ryby, zbývá už jen jediné: Naučit se žít na zemi jako lidé.“

George Bernard Shaw, anglický dramatik, prozaik a esejista Příprava **DV**



Již po patnácté se letos konal Český den proti rakovině, známý také jako **Květinový den**. Ve středu 11. května 2011 se nejen Praha, ale i další velká města rozzářila žlutými tričky dobrovolníků a žlutými kvítky měsíčku lékařského, které si každý občan mohl zakoupit a podpořit tím boj proti rakovině. Také zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., projeví dobrou vůli a celkem přispějí 4985 Kč. Díky!

Nesehnali jste kytičku a chcete přispět? Až do 30. 9. 2011 můžete poslat dárcovskou SMS zprávu ve tvaru DMS KVET na číslo 87 777. Cena jedné DMS je 30,- Kč, LPR Praha obdrží 27,- Kč. Také lze přispět přímo na účet Českého dne proti rakovině 65 000 65 /0300, a to až do 31. 12. 2011.

Hlavní cíle Ligy proti rakovině jsou nádorová prevence a výchova ke zdravému způsobu života, zlepšení kvality života onkologických pacientů a podpora onkologického výzkumu.

HANA MASOPUSTOVÁ, DFIN

Co se děje na ruzyňském letišti?

Hospodářské výsledky Letiště Praha za rok 2010

Za rok 2010 byly dosaženy **tržby 5,6 miliardy Kč**, což je pokles proti roku 2009, kdy tržby činily 5,78 miliardy. Do značné míry to způsobil výpadek provozu v důsledku sopečné aktivity islandské sopky. I přes tento pokles letiště zvýšilo hrubý zisk meziročně o 4 % na 1,1 miliardy Kč. Čistý zisk dokonce vzrostl díky racionalizačním opatřením v oblasti nákladů o 11 % na 991 milionů Kč. V roce 2010 prošlo ruzyňským letišťem 11,56 milionu cestujících, což je o 0,7 % méně než v roce 2009.

Za 1. čtvrtletí 2011 pokles, dál však bude lépe

Podle prohlášení Letiště Praha z 9. května počet zákazníků letišť v prvním čtvrtletí meziročně **klesl o 3,62 procenta na 2,13 milionu odbavených cestujících**. S propadem v prvním čtvrtletí počítalo. První čtvrtletí loňského roku bylo provozně silné, na propadu v meziročním srovnání se rovněž projevila plánovaná redukce v letovém řádu ČSA a pokles charterových letů v důsledku bezpečnostní krize na Blízkém východě. Letiště po slabších prvních třech měsících letošního roku očekává růst počtu cestujících. Pro celý rok předpokládá meziroční růst počtu odbavených cestujících mezi třemi až čtyřmi procenty.

Svět na dosah

Vzpomínáte na knížku Šest kontinentů od cestovatele Jiřího Kolbaby, kterou jsme dostali na podnikovém vánočním setkání? Teď můžete své dojmy z jeho líčení cest doplnit o další poznatky. Od 1. června do 21. září je na Letišti Praha k vidění výstava unikátních fotografií českého cestovatele a fotografa Jiřího Kolbaby nazvaná **Svět na dosah**. Autor, který navštívil již více než 120 zemí světa, zde představí především fotografie z destinací, do kterých se z Letiště Praha létá přímo. Desítky obrazů vám umožní nahlédnout na řadu krásných míst z celého světa, poznat nejrůznější kultury a přátelské domorodce, kteří v nich žijí. Podíváte se třeba do Francie, Itálie, ale i do Ruska, Kambodži, navštívíte vzdálenější Jižní Koreu či exotické Spojené arabské emiráty. Fotografie budou navíc doplněny informačními panely, na kterých se dozvíte více o místech, odkud vystavené fotografie pocházejí. Expozice je volně přístupná veřejnosti v odletové hale Terminálu 2.

Letiště Praha je nejlepší na světě

Prážské ruzyňské letiště zvítězilo v soutěži o nejlepší letiště světa a získalo cenu **Eagle Award, kterou Mezinárodní asociace leteckých přepravců (IATA) uděluje**. Výsledky byly vyhlášeny v noci z neděle na pondělí a 6. 6. 2011 ji převzal v Singapuru generální ředitel Letiště Praha Miroslav Dvořák.

Je to vůbec poprvé, kdy v prestižní mezinárodní soutěži uspělo letiště ze střední a východní Evropy. IATA ocenila zejména technologický rozvoj pražského letiště a také jeho transparentní cenovou politiku vůči aerolinkám, které do Prahy létají. V minulých letech obdrželo tuto cenu letiště v Soulu, Ženevě, Vancouveru, Singapuru nebo v San Francisku. „*Skutečnost, že jsme tuto cenu vyhráli, je hlavně prestižní záležitost a další zviditelnění pražského letiště. Jsme mezi většími letišti ti menší, musíme neustále bojovat o svoji přízeň*“, řekl Lidovým novinám Dvořák.

České aerolinie testují nové, šetrnější postupy přiblížení na přistání

CDA – Continual Descent Approach – druh přiblížení, které využívá ustálené klesání pod konstantním úhlem 3° během celé doby přiblížení. Na rozdíl od doposud používaných standardních postupů využívajících principu schodů (tj. kombinaci úseků klesání a letu v horizontále, kdy je nutné zvyšovat otáčky motorů), budou letouny společnosti nově počáteční a konečné přiblížení uskutečňovat ve větší výšce nad terénem, navíc při minimálním výkonu a hlučnosti motorů. CDA tak přispívá k šetření životního prostředí hned několikrát.

Díky aplikaci CDA postupů je možné na jednom přeletu ušetřit až 100 kg paliva, což znamená snížení emisí o 300 kg na jeden směr. „*V nákladové stránce je to zhruba tolik, jako kdyby České aerolinie měly přibližně jeden den v měsíci letecké palivo zcela bezplatně*“, vysvětluje dopady Marek Týbl, člen představenstva a viceprezident pro Letový provoz Českých aerolinií. Dalšími pozitivy CDA postupů je snížení leteckého hluku až o 5 dB a zkrácení doby letu. Jak doplňuje Marek Týbl: „*Plným zavedením CDA postupů na ruzyňském letišti by se snížily leteckým společností náklady na pohonné hmoty a nákup emisních povolenek, což v současném období strmě rostoucích cen ropy zásadně nabírá na významu*.“

Během testovacích letů prováděných v plném provozu na letounech typu Airbus A320 nebo A319 budou České aerolinie sbírat celkem 30 nejrůznějších údajů potřebných k vyhodnocení celého projektu. Patří mezi ně např. informace o toku paliva, otáčky motorů a rychlost letadla v jednotlivých fázích letu. Testovací lety budou trvat minimálně do začátku září. Cestující změnu způsobu přiblížení nepostřehnou. Data z testovacích CDA letů budou následně s pomocí španělské společnosti Pildo Labs zanalyzována a srovnána s údaji sbíranými ze stejných letů Českých aerolinií realizovaných v prosinci, lednu a únoru podle standardních způsobů přiblížení. „*Celý projekt následně vyhodnotíme a společně s Řízením letového provozu ČR předložíme konkrétní návrh CDA postupů na Letišti Praha-Ruzyně, připravený k implementaci v roce 2012*“, doplňuje Vojtěch Labuda, ředitel Provozního technického rozvoje Českých aerolinií.

„*Letiště Praha zavedení CDA vždy podporovalo, a proto vítáme, že jeho doba nyní přichází. V první fázi bude možné zavést CDA pouze v nočních hodinách, kdy je provoz méně intenzivní. V denní době probíhá smíšený provoz vzletů a přistání na jedné, velmi vytížené dráze a k zajištění bezpečných rozstupů je nutné zachovat stávající postupy přiblížení*“, sdělil Jiří Pos, člen představenstva a vrchní ředitel pro letecký obchod a provoz Letiště Praha a dodal: „*Dobrou zprávou však je, že v plné míře bude CDA možné využívat ihned po vybudování a zprovoznění paralelní dráhy*.“ Pokud by se podařilo v Evropě naplnit plán a plně zavést CDA postupy na 100 evropských letištích do konce roku 2013, pouze v Evropě by se podařilo ročně ušetřit více než 150 tisíc tun leteckého paliva a snížit emise o 500 tisíc tun, což znamená úsporu minimálně ve výši 100 milionů eur.

Projekt CDA je součástí AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), jednotné evropsko-americké iniciativy. AIRE je společný program, jehož cílem je urychlovat zavádění postupů šetrných k životnímu prostředí pro všechny fáze letu a osvědčit jejich přínos. Za Evropskou Unii dohlíží na CDA testovací lety SESAR Joint Undertaking (SJU).

Z tiskových zpráv připravil **OLDŘICH STANĚK, AI**



100 let od prvního dál

Dne 13. května 1911 třináct minut po šesté hodině raní se z pardubického vojenského cvičiště **vydal inženýr Jan Kašpar na historický let z Pardubic do Prahy**. Sto dvacet kilometrů uletěl zhruba za hodinu a půl.

Pro tento let si v pařížské Blériotově továrně zakoupil typ č. XI, výrobní číslo 76, do něhož pak v Pardubicích zamontoval rovněž v Paříži zakoupený motor Anzani. „*To letadlo se vůbec nedá srovnat s dnešními stroji. Když se podíváme, na čem pilot seděl, je to vlastně proutěné křeslo bez jakéhokoliv zabezpečení. Není tam žádná kabina, není tam ani ochranné čelní sklo*“, říká generální ředitel Národního technického muzea v Praze Karel Ksandr.

Seriál pohled

62

(pokračování z minulého čísla)

Jedná se o systém tvořený čtyřmi samostatnými bloky (základními Surveil-

lance a dále Control, Guidance a Routing), fungujícími buď autonomně nebo společně. Zvolený režim závisí přitom na provozních podmínkách panujících na letišti. V případě pražské Ruzyně byla (obdobně jako na dalších vybraných letištích v Evropě) zvolena úroveň 2 (Level 2). Předpokládaný termín plného zprovoznění celého systému, kterým se zkvalitní a zefektivní proces řízení pohybů na provozních plochách, je stanoven na konec roku 2004.

Že si ŘLP ČR navzdory všem problémům vede ve svém základním poslání až dosud zdatně, dokládá mj. i udělení certifikátů jakosti služeb pro oblast řízení letového provozu, letecké informační služby a pro Leteckou školu. Všechny tři certifikáty vydané podle normy ISO 9001:2000 slavnostně předal 29. dubna 2003 generálnímu řediteli ŘLP ČR ing. Petru Maternovi ředitel české pobočky certifikační společnosti Det Norske Veritas AS Ing. M. Rušáček a CMC manager QMS Ing. A. Otoupal. Udělením těchto certifikátů se tak u ŘLP ČR uzavřela první etapa zavádění systému jakosti.

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

ŘLP ČR, s. p., nezapomínal ani na průběžnou modernizaci stávající zabezpečovací letecké techniky. Z tohoto



Replika Kašparova Blériotu

kového letu v Čechách

Ing. Jan Kašpar (1883–1927), rodák z Pardubic, zahájil po absolvování reálné školy v roce 1901 studia na C. k. české vysoké škole technické. Studoval stavební inženýrství, ale během prvního ročníku přestoupil na strojní inženýrství. Školu dokončil roku 1907. V roce 1908 nastoupil u německé firmy Basse und Selve, která mimo jiné vyráběla součásti pro vzducholoď. Zde se poprvé ocitl ve vzduchu – podnikl let balonem. V roce 1908 byl zaměstnán v automobilce Laurin & Klement, koncem roku 1909 začal pracovat na letadle a letadlovém motoru. Nakonec v sobě překonal konstruktérskou citlivost a vhodný letoun zakoupil.

mis, foto IVO LENGÁL

Relax centrum

Jsme rádi, že stále více z vás začalo využívat možnosti sportovního a relaxačního centra. Váš zájem nás těší a rádi vám poradíme, třeba právě když nevíte, jak začít nebo si nejste zcela jisti správným cvičením. Není důvod se stydět a obávat se cvičit. Nově jsme právě z vašeho podnětu v prostorách relaxačního a sportovního centra vytvořili **zázemí pro boxování se zavěšeným boxovacím pytle.**

Svůj adrenalin však můžete využít i v aerobní zóně na cyklistických nebo běhacích trenažérech. Svoji oblibu si u vás našly i crosstrainery a není se čemu divit. Cvičení na crosstraineru vychází ze základního lokomočního pohybu. Při tomto pohybu aktivujete všechny svalové skupiny těla a tím dochází k maximálně efektivnímu využití při aerobní aktivitě. Samozřejmě platí, že čím více svalových partií během cvičení využíváte a zatěžujete, tím více energie spalujete. Navíc pohyb na crosstraineru je maximálně přirozený a nehrozí vám ani zdaleka možnost zranění z důvodu přetížení některých svalů. Vyzdvihl bych nakonec jeho blahodárný vliv na klouby a svalové úpony, které často při běhu trpí. Pohyb je naprosto plynulý, kdy se oporná fáze střídá s odrazovou, ale je vyloučen dopad a odraz a tím je eliminováno poškození kloubní chrupavky nebo vazivového aparátu kloubu. Pro ty z vás, kteří chtějí začít například s během a mají třeba nějaké kilo navíc, je právě toto cvičení naprosto ideální začátek.

I letos pro vás připravujeme společné sportovní akce. Například tréninkové cyklo vyjíždky jak na horských, tak



silničních kolech pod křídly MTB Teamu ŘLP. Po létě budeme pro zájemce znovu spouštět cvičení stále populární Zumbi, opakovat budeme i sportovně výkonnostní vyšetření atd.

Těšíme se s vámi nashledanou při některé sportovní činnosti nebo na nějakých třeba cyklistických závodech.

PETR ČERVENKA, foto mis

ů do historie řízení letového provozu

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

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

Seriál o historii a současnosti řízení letového provozu u nás končí. Logicky vyvstává otázka – co bude dál? Jak se bude tato oblast vyvíjet v budoucnosti? Z pohledu vlastního procesu řízení letového provozu je jisté, že nároky na něj kladené budou neustále stoupat. Po doznívající recesi dochází pozvolna k opětovnému oživení zájmu o leteckou dopravu, k čemuž vydatně napomáhají i nově vzniklé nízkotarifové společnosti, nabízející cestujícím dopravu za velmi příznivé ceny. Jejich razantní nástup právě v letošním roce zaznamenala i pražská Ruzyně. Jak vyplývá z dostupných statistik, v Evropě se do roku 2010 počítá s průměrným nárůstem letecké do-

pravy o zhruba 4,4 % ročně, přičemž pravidelná doprava by v následujících dvou letech měla vzrůst o 4,9, resp. 6,8 procenta.

Situace se zlepšila i v případě zpožděných odletů. Podle údajů zveřejněných Asociací evropských leteckých dopravců (AEA) se procento odletů letadel na evropských linkách zpožděných o více než 15 minut snížilo z 24,2 % v roce 2001 na 19,9 % v roce následujícím a klesající tendenci vykazuje i letos. Zcela nepochybně k tomu napomohly i aktivity jednotlivých organizací řízení letového provozu, které mají na daný ukazatel přímý vliv. Nejzatíženějším obdobím i nadále zůstanou letní měsíce (červen – září), i když vliv neočekávaných událostí se vyloučit samozřejmě nedá.

Z výše uvedených statistických údajů tedy vyplývá, že i v budoucnosti se organizace poskytující služby řízení letového provozu budou potýkat především s otázkami zvýšení propustnosti vzdušného prostoru, snížení procenta zpožděných letů apod. I když řídicím letového provozu jejich práci jistě značně usnadní stále se zdokonalující technika, vzdušný prostor jednoduše zvětšit, aniž by se zhoršila bezpečnost letového provozu, nelze.

Z hlediska státního podniku ŘLP ČR jsou základní úkoly pro nejbližší roky stanoveny zcela jasně. Především to budou aktivity spojené s konceptem tzv. „Single European Sky“ (Jednotné evropské nebe), který schválila Rada Evropské unie v prosinci 2002. Cílem tohoto projektu je zefektivnit poskytování letových provozních služeb, harmonizace horního vzdušného prostoru v rámci EU, posílení spolupráce civilních a vojenských služeb řízení letového provozu, vzájemné sjednocení používa-

ných technologií jednotlivých poskytovatelů těchto služeb apod. 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 jednoduchou.

Prvořadým úkolem ŘLP ČR na domácí půdě bude zcela nepochybně zajištění úspěšného průběhu výstavby IATCC a jejího dokončení tak, aby v roce 2006 mohli civilní i vojenští řídicí letového provozu (a nejen oni) do nových prostorů bez problémů přesídlit. Na letišti v Praze-Ruzyni tak zůstanou 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 vzniklých problémů však dávají reálný předpoklad ke splnění základního poslání tohoto státního podniku – řídit letový provoz a zajistit jeho vysokou bezpečnost i v budoucnosti.

(seriál skončil v roce 2003)

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

1. červen 2011 – dětské odpoledne v areálu IATCC



Spokojení oslavenci plně soustředění ...



... někteří dokonce i levitující.



Krmení dravé zvěře. Více foto na nástěnce intranetu.

Zápisník z cest (tentokrát) Jaroslava Vlasáka

Portugalský ostrov Madeira má mimo svůj vlastní název i celou řadu přídomek. Je označován jako „ostrov věčného jara“ pro své přívětivé podnebí během celého roku nebo jako „ostrov květů“. Madeira je skutečně přírodním úkazem uprostřed Atlantiku. Protože je na ostrově téměř 12 měsíců v roce příjemné teplo, poměrně časté dešťové srážky a vysoká vlhkost vzduchu, veskerá vegetace bují a kvete jako o závod. V létě jsou průměrné teploty 25 °C a v zimě neklesají pod 19 °C. Ráj na zemi ...

Měli jsme s manželkou do tohoto ráje odletět již minulý rok na týdenní poznávací zájezd tematicky zaměřený na Slavnosti květů, které se na Madeiře konají každoročně v období okolo Velikonoc. Plánovaný odlet 16. dubna 2010 odpoledne nám ale sopka Eyjafjallajökull na Islandu pokazila pár hodin před odletem. Zabalené kufry jsme tedy vybalili a já následující dny strávil na letišti na jednání krizového štábu...

Aktivita sopky nás ale neodradila, a tak jsme letos 2. května nastoupili do letadla a na vysněnou dovolenou s ročním odkladem přece jen odletěli. Čtyř a půlhodinový let byl zakončen krásným přiblížením na letiště ve Funchalu. Polovina dráhy je

položena na 80 betonových pylonech, hned za oběma prahy dráhy šplouchá Atlantský oceán a neustále fouká čerstvá bríza. Potlesk cestujících kapitánovi po přistání byl docela na místě. Madeira vás přivítá vzduchem provoněným obrovským množstvím kvetoucích stromů, keřů a květin. Ulice Funchalu, hlavního města Madeiry, jsou lemovány fialovou záplavou květů palisandrů, parky a zahrady jsou plné kvetoucích strelcií, bugenvilií, fuchsii a ibišků. Ostrov, který je 55 km dlouhý a 22 km široký, je doslova jednou obrovskou zahradou. Na Madeiře je celá řada nádherně upravených botanických zahrad. Jediný rozdíl mezi volnou přírodou a takovou zahradou ale jsou jenom cedulky s označením druhu rostliny a pokladna při vstupu.

Madeira není pro turisty, kteří dovolenou proleží na pláži, ta je totiž na celém ostrově pouze jedna a to na ni ještě museli přivážet písek až ze Sahary. Madeira je rájem pro milovníky květů a také pro milovníky pěší turistiky. Při své malé rozloze má ostrov nejvyšší horu s vrcholem ve výšce 2200 metrů a tak uspokojí i turisty, kteří milují náročné vrcholové trasy. Pro ty méně náročné turisty je na Madeiře několik desítek kilometrů turistických tras podél tzv. „levád“, což jsou uměle vytvořené zavlažovací kanály, které svádějí dešťovou vodu z hor do údolí. Uzoučké cestičky podél nich původně sloužily pro jejich čištění a údržbu, nyní už slouží převážně turistům.

Slavnost květů vyzdobí každoročně celé hlavní město koberci živých květů, které jsou poskládány do nádherných barevných obrazců. V sobotu 7. května snad všechny madeirské děti prošly v barevném průvodu město a na jeho závěr každé dítě položilo živou květinu u tzv. Zdi naděje. V neděli slavnost pokračuje průvodem dospělých, krácejících za alegorickými vozy vyzdobenými záplavou živých květů.

Každý, kdo Slavnosti květů někdy navštíví, nepochybuje, že právě Madeira je určitě to jediné správné místo na světě, kde se má slavnost na počest květů konat.



English Corner

Joke / Life Before Computers

An application was for employment ■ A program was a TV show ■ A cursor used profanity ■ A keyboard was a piano ■ A memory was something that you lost with your age ■ A CD was a bank account ■ And if you had a 3 1/2 inch floppy you hoped nobody found out ■ Compress was something you did to garbage, not something you did to a file ■ And if you unzipped anything in public, you'd be in jail for a while ■ Log on was adding wood to a fire ■ A hard drive was a long trip on the road ■ A mouse pad was where a mouse lived ■ A backup happened to your commode ■ Cut was something you did with a pocket knife ■ Paste was something you did with a glue ■ A web was a spider's home ■ And a virus was the flu ■ I guess I'll stick to my pad and paper and the memory in my head. I heard nobody had been killed in a computer crash, but when it happens they wish they were dead!

Tongue Twister / Copyright Explained

When you write copy you have the right to copyright the copy you write. You can write good and copyright but copyright doesn't mean copy good - it might not be right good copy, right?

Now, writers of religious services write rite, and thus have the right to copyright the rite they write.

Conservatives write right copy, and have the right to copyright the right copy they write. A right wing cleric might write right rite, and have the right to copyright the right rite he has the right to write. His editor has the job of making the right rite copy right before the copyright would be right. Then it might be copy good copyright.

Should Thom Wright decide to write, then Wright might write right rite, which Wright has a right to copyright. Copying that rite would copy Wright's right rite, and thus violate copyright, so Wright would have the legal right to right the wrong. Right?

Legals write writs which is a right or not write writs right but all writs, copied or not, are writs that are copyright. Judges make writers write writs right.

Advertisers write copy which is copyright the copy writer's company, not the right of the writer to copyright. But the copy written is copyrighted as written, right?

Wrongfully copying a right write, a right rite or copy is not right.

Připravila NWT