



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

ČERVENEC-SRPEN
ROČNÍK XII – ČÍSLO 119

STRIP 2011

Rozhovor:
Když se řekne
pseudopilot ... (str. 3)

Nový radome
na Buchtově kopci (str. 4)

11. ročník Memorial
Air Show Roudnice
nad Labem 2011 (str. 6–7)

Malý seriál o letectví
v Perském zálivu (str. 6–7)

Open sky Jeneč (str. 8)





Intranet 2011 + Workshop. KGŘ ve spolupráci s DRSL/SCL připravuje v souvislosti s přípravami na nasazení nového podnikového intranetu informační seminář, který se bude konat ve středu 27. července 2011 od 10:00 hodin v konferenčním sále IATCC Praha. Cílem semináře je seznámit uživatele s novou podobou intranetu, jeho ovládáním, možností uživatelské konfigurace a samozřejmě i zodpovědět všechny související otázky tak, aby vlastní přechod na novou verzi, naplánovaný na 1. srpna 2011, neznamenal pro uživatele žádnou zátěž.

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V červenci 2011 oslaví kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., následující zaměstnanci:

Tesárek Karel, Ing., vedoucí oddělení publikací – DPRO/LIS/OLP **15 let**
Puchmeltrová Daniela, referent nákupu – DRSL/SCL/NA **20 let**
Vaněček Milan, vedoucí oddělení LP – DFIN/LP **20 let**

Chmel Lubomír, supervizor na TS I – DRSL/SLRL/LKMT-ZLT **30 let**
Kosík Ivo, automechanik – DRSL/SCL/TPS **30 let**
Mikeš Miroslav, vřlp II – WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **30 let**
Plánicka Pavel, Ing., vedoucí oddělení ZLT OT – DRSL/SLRL/LKMT-ZLT **30 let**
Schmelz Josef, pracovník údržby ZLT II – DPRO/ATMS/NAVCOM **35 let**
V srpnu 2011 oslaví výročí tito zaměstnanci:

Křivánková Renata, operátor příjmu dat – DPRO/SONS/FDD **15 let**
Šnoblová Lucie, supervizor účetnictví I – DFIN/UC **20 let**
Hubertová Jitka, samostatný odborný referent specialista – DRSL/S **35 let**
Chromík Jiří, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/LTS/TCOM **40 let**
Jakubička Soběslav, vedoucí oddělení BPS – DRSL/SCL/BPS **40 let**
Macháček Jaroslav, vedoucí oddělení datových sítí CADIN – DPRO/ATMS/LTS/CADIN **40 let**
Skohoutil Jiří, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/LTS/TCOM **40 let**
 Blahopřejeme!
REDAKCE

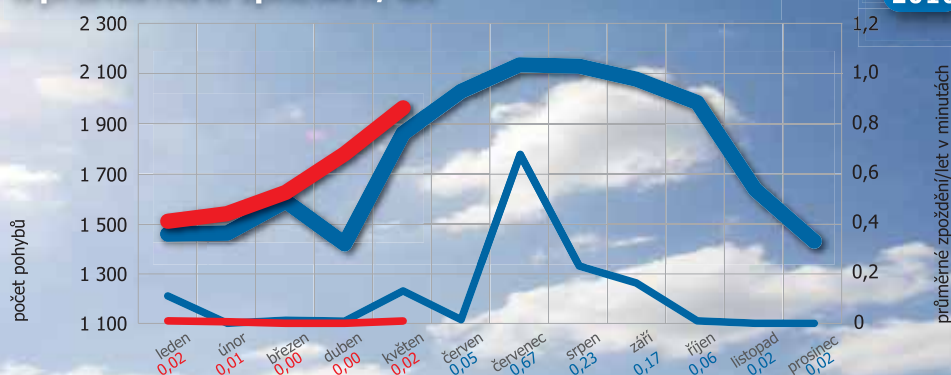
Statistiky provozu

květen 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

KVĚTEN 2011/2010

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
13 958 **13 559**

nejvyšší počet/den
 (31. 5.) (5. 5.)
543 **522**

nejvyšší počet/hod.
 (31. 5.) (3. 5.)
47 **44**

Počet pohybů ve FIR Praha

KVĚTEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
57 782 **60 359**

nejvyšší počet/den
 (28. 5.) (26. 5.)
2 089 **2 113**

nejvyšší počet/hod.
 (21. 5.) (20. 5.)
154 **168**

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
květen	13 958	13 559	-2,9	2 256	3 389	+50,2	946	1 248	+31,9	940	1 152	+22,6

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2010	2011		2010	2011	2010	2011
květen	57 782	60 359	11/10	+4,5	0,10	0,02

Když se řekne pseudopilot ...

... tak si zhruba polovina nezasvěcených lidí pomyslí, že jde o hanlivé označení nějakého pilota. Druhá polovina si pod tím představí pilota ČSA. Bez pseudopilotů by ale výcvik řídicích letového provozu fungoval asi tak, jako kdyby při něm chyběly simulátory nebo instruktoři. Trochu nereálné, vidíte? Pseudopilot je totiž pro řídicího ve výcviku tím hlasem ve sluchátkách, který, stejně jako pilot, reaguje na jeho pokyny. Někdy správně, jindy ne. Jako v reálném provozu. Tady ovšem podle scénáře dohodnutého s instruktorem. A protože nejlepší informace jsou ty z první ruky, ráda bych vás seznámila s instruktorkou pseudopilotů, Alexandrou Kubovcovou.

Sašo, když se tě někdo zeptá na profesi, jak často musíš vysvětlovat, co vlastně děláš?

Pokaždé! Ale ono je to asi hlavně tím, že výcvik řídicích se v ČR kromě naší Letecké školy a regionálních letišť nikde nedělá, navíc v novinách ani v televizi se o výcviku řídicích nemluví, takže je to taková hodně málo známá profese.

Ty se jako instruktorka podílíš i na výběru nových kolegů. Zkusíš popsát, jaký by měl ideální uchazeč o pozici pseudopilota být, co by měl umět?

Kromě maturity a dobré znalosti AJ tam nejsou žádné speciální požadavky. Ale rozhodně by to měl být týmový hráč, protože toto zaměstnání je především o spolupráci. Měl by být empatický, ale ne příliš, aby se nepletl do práce ostatním. Klidný, nehádavý, ale rozhodný. Zkrátka na všech stupnicích by se měl nacházet uprostřed. A taky nás zajímá, jestli má nějaké zkušenosti z letectví. To ale není podmínkou. Třeba když je někdo dobrý pilot, automaticky to neznamená, že musí být i do-

brý pseudopilot. Ta profese je každá úplně jiná. Ale pokud jde o pseudopilota, měl by alespoň částečně znát postupy jak řídicích, tak pilotů.

Jak dlouho trvá, než si nového kolegu vycvičíte?

To je různé. Minimální délka výcviku je dána směnicí a jedná se o 150 hodin, což v sobě zahrnuje teoretickou přípravu i praktický výcvik přímo na simulátoru. Velmi šikovní adepti jsou tedy schopni za tuto dobu výcvik úspěšně absolvovat. Nicméně vzhledem k tomu, že se jedná o dost specifické povolání, byly zde i případy, kdy adepti výcvik vůbec nedokončili. Dalším faktorem, který do značné míry ovlivňuje celkovou dobu výcviku, je fakt, že RLP vlastní 5 různých simulátorů a na většinu z nich jsou postupně všichni pseudopiloti zacvičováni.

Na Letecké škole působí celá řada českých i zahraničních instruktorů. Našla bys nějaký obecný rozdíl ve spolupráci s nimi, samozřejmě kromě jazyka?

Každé stanoviště, myslím v ČR a jinde, je trochu jiné, má své postupy, zvyklosti, drobné odlišnosti. Čeští instruktoři si studenty připravují na konkrétní stanoviště, které sami znají, na kterém pracují. Zahraniční mají zase univerzálnější přístup, učí obecné postupy. Ale nedá se říct, že by se spolupráce z pohledu pseudopilota v něčem lišila.

Pracovala jsi také jako letuška, což je povolání velmi náročné na umění jednat s lidmi. Teď pracuješ opět s velkou skupinou lidí. Spousta lidí pohromadě často vyprodukuje nějaký konflikt. Stává se, že někdy využiješ zkušenosti nabyté na palubě?

Ne, tady je to jiné. Náš kolektiv je super. Myslím, že když je zdravý kolektiv, tak se i případný konflikt vyřeší rychle a tak nějak sám. A to tady opravdu funguje.

Vzpomeneš si na nějakou situaci, která tě při práci naopak mile překvapila nebo třeba pobavila?

Každou chvíli! Třeba tu byl kurz pro zahraniční řídící, kteří při oddělování zpráv pro jednotlivá letadla po rádiu místo předpisového „break-break“ začali říkat „breke-breke“. To se nedalo vydržet, slzeli jsme smíchy. Nebo student z jiného kurzu, kterého jsem opakovaně žádala o klesání na přistání. Asi se cítil přetíženo a možná se na mě naštvál, že otravuju. Vyřešil to tak, že s tím mým letadlem v tu chvíli prostě přestal komunikovat. Mluvil na všechna letadla kromě toho mého přistávajícího.

Zajímavé řešení. V které zemi teď budeš řídit, si raději necháme pro sebe...

Jasně. Ale popravdě, takový nápor, jaký si vyzkoušel právě tady v tom výcviku, tam tedy v reálu rozhodně nezažije!

Tomu říkám dobrá zpráva na závěr. Sašo, díky za rozhovor.

MARIE BORTLÍKOVÁ
Foto MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

ALEXANDRA KUBOVCOVÁ

Narozena: 18. 3. 1980 u LKHS ☺

Stav: nerozvedená, svobodná

Oblíbená kapela: Minority Sound

Oblíbená kniha: Kulhánek – Cesta krve

Hobby: windsurfing, plážový fotbal, noheč

Motto: Když přežiješ ve „sklepe“, přežiješ všude!



Objektiv



Management thajského poskytovatele služeb **řízení letového provozu AEROTHAI** v čele s prezidentem společnosti Somchai Thean – Anantem navštívili 28. 6. 2011 IATCC Praha a CANI.

Návštěva navazovala na předchozí jednání s thajskou stranou v Bangkoku v rámci CANSO AGM 2011 i na plnění memoranda o spolupráci s AEROTHAI, které bylo podepsáno již v roce 2006. V průběhu návštěvy byly diskutovány možnosti spolupráce v oblasti výcviku, technického know-how a využití zkušeností ŘLP ČR, s. p., z evropských integračních procesů na obdobné projekty v jihovýchodní Asii. Představitelé AEROTHAI pozitivně vnímají vztahy s ŘLP ČR, s. p., což se odrazilo i v průběhu CANSO AGM 2011, kdy předali generálnímu řediteli ŘLP ČR, s. p. ocenění „The Honorary Wing“ za jeho příspěvek k rozvoji letových provozních služeb. **rkl, foto mis**



Memorandum o spolupráci v oblasti optimalizace provozní efektivity a ochrany životního prostředí podepsali dne 30. 6. 2011 generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas a generální ředitel Letiště Vodochody, a. s., Ing. Martin Kačur. Cílem vzájemné spolupráce je zejména aplikovat provozní postupy znamenající využití maximální dostupné kapacity TMA Praha, snižování nákladů na spotřebu paliva ve všech fázích letu, včetně pohybu po provozních plochách a při pozemním odbavení a maximálně možnou redukci nepříznivých dopadů letecké dopravy na bezprostřední okolí letiště Vodochody. ŘLP ČR, s. p., převezme po realizaci projektu rozvoje letiště Vodochody pod svoji kontrolu veškeré přiblížovací služby řízení letů. Útvar ŘLP Letiště Vodochody, a. s., bude zajišťovat pouze letištní službu řízení letů na letišti Vodochody. **rkl, foto mis**



z celé ČR. Vítězem klubové třídy se stal Marek Blafák z místního aeroklubu a v kombi třídě se na první příčce umístil Jiří Steiner z Olomouce.

MBL



Nový radome na Buchtově kopci

Na Buchtově kopci byl po patnácti letech vyměněn RADOME (**radar dome**), který dala firma ESSCO Collins Limited z Irska, pro niž prováděl instalaci Techniserv, spol. s r. o. Barevné provedení zůstává s ohledem umístění našeho objektu s radarem v CHKO Žďárské vrchy stejné, podle původního návrhu Ing. arch. Huňáčka z jihlavské firmy Fortis. Navzdory tradičně neklidným povětrnostním podmínkám ve výšce více než 800 m nad mořem zvolila montážní parta specifický postup, při kterém byl nový radome sestaven na zemi a v průběhu jednoho dne starý sejmut a nový nasazen jako celek. V polovině června v jednom dni přálo počasí natolik, že se výměna podařila bez zdržení a hlavně bez ohrožení antény sekundárního radaru. Obnovou radome skončila první etapa projektu modernizace BUKOP řízeného DPLR/SRPI ve spolupráci s ATMS/RIS. V průběhu dalších dvou měsíců bude následovat výměna radaru. Instalována bude jen elektronická část, protože předchozí provoz s použitím radome umožní využívat původní anténu i anténní mechaniku dalších 12 až 15 let, a tím uspořit nejméně 8 milionů korun na investičním účtu ŘLP ČR, s. p. Nový radar RSM970S od firmy THALES AS z Francie bude v provozu v režimu módu S.

iu, foto JAN SEDLÁK

Aktuálně ze zahraničí

Polské aerolinie LOT jsou první evropskou společností, která kupuje nejnovější letadla **787 Dreamliner** americké společnosti Boeing. V červnu se Varšava stala prvním komerčním letištěm v Evropě, kde poprvé tento stroj přistál. LOT má v plánu koupit osm dreamlinerů a do provozu je začne nasazovat v dubnu příštího roku.

Jako vůbec první na světě začne nový typ letounu provozovat japonská letecká společnost All Nippon Airways.

Čínská letecká společnost China Eastern Airlines a její dceřiná firma **Shanghai Airlines** se v červnu oficiálně připojily k letecké alianci **SkyTeam**, jejíž součástí jsou i České aerolinie (ČSA). China Eastern se stává čtrnáctým členem SkyTeamu, který by se měl podle očekávání do roku 2012 rozrůst na 19 členů. Příchod dvou nových čínských aerolinek přidává do sítě SkyTeamu 32 nových destinací, z nichž 30 se nachází na území pevninské Číny, dalšími jsou pak Macao a srílanská metropole Kolombo. „Připojením těchto aerolinek se sídlem v Šanghaji SkyTeam upevňuje svou vedoucí pozici v regionu Velké Číny,“ prohlásil generální ředitel aliance SkyTeam Michael Wisbrun. China Eastern je jednou ze tří největších čínských leteckých společností. Největší čínská společnost pro vnitrostátní lety China Southern Airlines již rovněž patří do aliance SkyTeam, společnost Air China naopak vstoupila do konkurenční letecké aliance Star Alliance.

mis

Vítězové X. ročníku fotosoutěže „3L“

Ve čtvrtek 23. června 2011 posoudila odborná komise všechny fotografie poslané do letošního ročníku soutěže, rozhodla o pěti vítězných a vybrala i dalších sedmáct snímků pro podzimní putovní výstavu, kterou si budou moci prohlédnout také zaměstnanci v Brně a Karlových Varech.

1. cenu za téma „3L“ získal **JAN MIKYNA**, CADIN, za snímek s názvem *De-icing TA* (vlevo).

Zvláštní cenu poroty obdržel **IVAN HOLOBRADÝ**, CADIN, za fotografii *Blatenský podzim* (dole).

1. cenu za RLP a volné téma připadla **JANU MIKYNOVI**, CADIN, za snímek *Zimní ráno*.

2. cenu za všechna tři témata patří **STANISLAVU ČERNÉMU**, DPER, za fotografii *Letiště Brussels Zaventem*.

3. cenu za všechna tři témata porota udělila **VLASTIMILU VOLENOVI**, APP/TWR za snímek s názvem *Vánek v rákosí*.

Ocenění autoři obdrží při slavnostní vernisáži podzimní výstavy poukázky na odběr fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun. Na výstavě bude prezentováno celkem 22 fotografií, které porota ocenila jako velice zdařilé, ale pro silnou konkurenci nedosáhly na ocenění. Jejich seznam přineseme v zářijovém vydání Stripu.

Ostatní 103 soutěžní fotografie od 22 autorů budou stejně jako vloni vystaveny na panelech v 2. nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC. **red**



Inspiromat

„Místo toho, abychom se rozhodli rozvíjet v Praze, rozhodli jsme se pro Brno.“

John Stephenson, viceprezident společnosti Wizz Air. Manažeri Wizz Airu potvrdili, že považují brněnské letiště za velice perspektivní

„Byla to pro naše letiště úžasná, mimořádná událost.“

Vladimír Handlík, šéf nadačního fondu *Letadlo Metoděje Vlacha*. Celkem 72 ultralehkých letadel přistálo na letišti v Mladé Boleslavi v rámci leteckého Sachsenmaratonu

„Jsem pyšný, že i tak malá země, jako je Česká republika, se může chlubit letištěm, které se dnes oficiálně zařadilo po bok zákaznickicky orientovaných, trvale se zlepšujících a technologicky vyspělých letišť světa.“

Miroslav Dvořák, generální ředitel letiště Praha

„Za posledních šest až osm měsíců jsme zaznamenali velký zájem, trh se zlepšil.“

Randy Tinseth, viceprezident marketingu firmy Boeing

„Cestující si budou moci prohlédnout například jedinečné snímky z Francie, dále budou k vidění fotografie z Itálie, Ukrajiny, Ázerbájdžánu, Jižní Koreje nebo exotických Spojených arabských emirátů.“

Stanislav Zeman, výkonný ředitel pro letecký obchod a marketing Letiště Praha. Od 1. června do 21. září bude na Letišti výstava Jiřího Kolbavy nazvaná *Svět na dosah*

„Jeden z neznámějších žebříčků letišť hodnotí pořadí letišť z hlediska pohodlnosti na přespání. To je velmi důležité kritérium, protože mnoho lidí hlavně na velkých letištích tranzituje, a tím pádem přespává na letišti.“

Tomio Okamura, tiskový mluvčí Asociace českých cestovních kancelářů a agentur

„Díky sladení odletových a příletových časů v Abú Dhabí, bez zbytečného čekání, nebyly dosud destinace na Středním a Dálném východě tak dostupné jako teď.“

Miroslav Dvořák, prezident ČSA

„Život je zajímavý právě pro tu možnost uskutečnit nějaký sen.“

Paulo Coelho, z knihy *Alchymista*

Připravila DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Nová dohoda o spolupráci mezi ČSA a Etihad Airways

Národní dopravci České republiky a Spojených arabských emirátů – České aerolinie a Etihad Airways – se dohodli na codeshareové spolupráci v oblasti operování dálkových linek z Prahy přes Abú Dhabí a dále do sítě Etihad Airways. Spojení zahrnuje klíčové destinace na Středním Východě, například Abú Dhabí, Maskat, Bahrajn nebo Kuvajt. Destinace na indickém subkontinentu a v Asii, jako Colombo na Srí Lance, Bangkok, Singapur, Jakarta a Manila a dále australská města Sydney, Melbourne a Brisbane, se tak pro cestující z České republiky stanou výrazně dostupnější. Dohoda zároveň umožní klientům Etihad Airways rezervovat lety přímo do Prahy nebo přes Prahu na další linky operované Českými aeroliniemi. České aerolinie zavedou novou linku z Prahy do Abú Dhabí, základny letecké společnosti Etihad Airways. Nové spojení bude spuštěno 21. září s frekvencí 4krát týdně.

Další krok na dlouhé cestě k paralelní dráze

Dne 29. 6. se konalo **veřejné projednávání dokumentace vlivu stavby na životní prostředí** a jejího kladného posudku. Ministerstvo svolalo schůzi do jedné z hal na výstavišti v Praze-Letňanech, protože byl očekáván mimořádný zájem veřejnosti. Příznivce i odpůrce stavby spojuje společný jmenovatel: obava z hluku letadel a zvýšení emisí.

Odpůrci stavby jsou sdružení v širší iniciativě NeRWY, které zastřešuje členské spolky a sdružení Suchdola, Čimic, Dolních Chaběr, Nebušic a Hanspaulky. Proti dokumentaci EIA vznesli řadu připomínek, letiště muselo dokumentaci doplnit. To přineslo zdržení záměru o několik let. Nyní však přepracovanou dokumentaci „EIA – posouzení vlivu stavby na životní prostředí“ Ministerstvo životního prostředí schválilo a vystavilo kladný posudek. Na veřejné setkání tedy jdou odpůrci především s procedurálními výtkami. Napadají věcná pochybení, například že nebyla stanovena maximální kapacita letiště, neposoudily se synergické vlivy s chystaným silničním okruhem a podobně.

Dráha má ale i své podporovatele. Občanské sdružení Ticho nad Prahou, které se prezentuje jako zástupce obyvatel velkých sídlišť, vidí v dráze naopak cestu k omezení provozu nad městem. „*Nemůžeme nečinně naslouchat hlasům sobeckého nerozumu iniciativ z lukrativních okrajových částí Prahy*“, píše se v petici sdružení Ticho nad Prahou. Podle sdružení jde odpůrcům dráhy především o ceny vlastních nemovitostí.

Už z tohoto je jasné, že schůze byla rušná. Veřejné projednání je ze zákona nutný krok, nicméně podstatnou věcí, která záměru stavby dráhy dává zelenou, je dopracování dokumentace EIA na takovou úroveň, že Ministerstvo životního prostředí vystavilo kladný posudek.

Po vyhodnocení podnětů a připomínek z veřejného projednání Ministerstvo životního prostředí vydá definitivní stanovisko.

Nová paralelní dráha, která má stát kolem 9 miliard korun, je nezbytnou podmínkou dalšího rozvoje letiště. Není to žádný nový záměr, který by se objevil v poslední době. Už v počátcích budování nového ruzyňského letiště se s výstavbou této dráhy počítalo. Je zakreslena v plánech letiště z roku 1963 v podstatě ve stejných místech, jako se má budovat dnes. V ruzyňské planině vlastně ani jinam umístit nejde, a proto ji předchozí generace letišťářů naplánovala právě tak. Po celou dobu budování socialismu úřad Státní letecké inspekce povoloval výstavbu objektů z hlediska jejich výšky i posláni tak, aby nenarušovaly ochranné prostory budoucí dráhy.

Teprve až po roce 1990 se náhle tyto uzávěry změkčily, začala se vracet půda restitucentům, kteří ji obratem prodali developerům a letiště začala obkružovat výstavba satelitních obytných městeček. Stačí vzít auto a projet se po okolí letiště a člověk znalý letištní problematiky se nestačí divit. Státní úředníci nehájili dostatečně státní zájem s odvoláním, že by to byly zásahy do soukromého vlastnictví půdy. Roztočil se obrovský byznys s cenou pozemků a výsledkem nyní je pochopitelná iniciativa lidí, kteří si pořídili bydlení v dotčených lokalitách, proti výstavbě dráhy.

Snad se tedy konečně podaří najít takové řešení, které posune problém kupředu a nezbytnou stavbu přiblíží k realizaci.

Nový systém parkovacích poplatků na Letišti Ruzyně

Od 1. 7. 2011 zavedlo letiště Praha nový systém poplatků **za krátkodobé parkování**. Na krátkodobém parkovišti bylo možno stát 15 minut zdarma. Pak bylo nutno vyjet závorou ven, ale bylo možno se vrátit, opět na parkoviště vjet a stát dalších 15 minut. A to tolikrát, kolikrát jste to potřebovali. Na vyložení zavazadel to bohatě stačilo a dalo se tak zvládnout i čekání na opožděný přílet.

Nový systém funguje tak, že na parkoviště můžete vjet na 15 minut dvakrát za den, každý další vjezd už je ale zpoplatněn stokrát. Počet vjezdů hlídá kamerový systém, který snímá poznávací značku. Pokud je značka nečitelná, závoru se neotevře.

Nový systém má ale zásadní dopad na taxikáře, majitele vzdálenějších parkovišť, kteří přivážejí zákazníky na letiště, na hotely a cestovky, které vozí na letiště klienty.

Někteří taxikáři říkají, že nyní zaplatí i několik tisíc korun denně a že je tento systém diskriminační a likvidační. Zdá se, že letiště vymyslelo nástroj, jak hlavně bojovat s konkurencí okolních levnějších parkovišť.

A také aby vymýtlo černé taxikáře, kteří okrádali cizince. Teď každé auto, respektive jeho registrační značku, vyfotí kamera. Letiště získá naprostý přehled o tom, kdo a kolikrát na parkoviště vjede.

Ti, kteří musí vozit své klienty na letiště mnohokrát denně, mohou vstoupit s letištem do smluvního vztahu a potom mají vjezdy na parkoviště výrazně zlevněny.

Aby změna v parkování nebyla tak násilná, letiště nabídlo dopravcům tříměsíční speciální režim, kdy každý dostane svoji kartičku, kde se evidují krátkodobé vjezdy. Až bude mít vedení letiště výsledky, rozhodne se, jak bude dále pokračovat a jaké tarify jednotlivým taxikářům, dopravcům nebo také hotelům nabídné. „*V tuto chvíli se přihlásilo 1050 zájemců a už jsme vydali 960 karet*“, dávala mluvčí letiště M. Lagronová.

Z tiskových zpráv připravil OLDŘICH STANĚK, AI

Memorial A



Ve dnech 18. a 19. června se konal 11. ročník největší letecko-společenské akce České republiky věnované 20. výročí vzniku Memorial Air Show. Pořadatelem byl Aeroklub Roudnice nad Labem ve spolupráci s Aeroklubem ČR a městem Roudnice n. L.

Vlasta Dvořák, prezident Aeroklubu ČR, dopředu ujišťoval, že i letos počasí vyjde tak jako v každém dosavadním ročníku. I když pár kilometrů od Roudnice třeba pršelo, na roudnickém letišti nespadla ani kapka.

Malý seriál

1

Pravidla nové hedvábné stezky?

Cíle tří vzájemně provázaných leteckých společností ze zálivu jsou špatnou zprávou pro konkurenty, ale dobrou zprávou pro cestující.

Pohled z kanceláře Tima Clarka v novém sídle společnosti Emirates by měl vzbudit strach v srdcích soupeřů – leteckých bossů v Evropě a Americe. Přes cestu vidíme Terminál 3 dubajského letiště, jež otevřelo své brány šest měsíců po zpackaném spuštění Terminálu 5 na největším letišti v Londýně, Heathrow. Oba terminály zvládnou zhruba stejný počet cestujících – téměř 30 milionů za rok – a oba byly navrženy a postaveny pro výhradní využití jejich vlajkových dopravců. Ale tam podobnost končí.

Zatímco Terminál 5 byl vybudován na omezeném prostoru, Terminál 3 pokrývá třikrát tolik plochy. A zatímco terminál letiště Heathrow se již nikdy nerozroste, T3 bude, co se týče plochy, brzy největší budovou na světě, a to díky nové hale, kterou společnost Emirates věnuje své rozrůstající se flotile Airbusů A380. Až se v roce 2012 otevře, bude terminál schopen pojmout současně až 23 obřích letadel na stojánkách a odbavit 43 milionů cestujících.

Podle Paula Griffithse, generálního ředitele Dubai International, projde nyní třemi terminály letiště asi

air Show Roudnice nad Labem 2011



Mi-24V v akci

Povětrnostní podmínky letos nebyly příliš ideální, ale během akce vytrvalý déšť letiště skutečně neskrápl.

Příznivci letectví si mohli prohlédnout například stíhačky Mustang, Corsair, ruský JAK 3, bombardér B25 Mitchell a F-4U Corsair, což byla jen část z přehlídky historických letounů, která byla letos největší. Nechyběly ani přelety armádních letounů JAS 39 Gripen a letový program byl zakončen průletem velké skupiny letadel na oslavu 20. narozenin.

Text a foto mis



Lisunov Li-24 před startem



Připraveny na přehlídku

o letectví v Perském zálivu



42 milionů lidí ročně. Počátkem roku 2010 bylo světově třetím nejrušnějším mezinárodním letištěm. S téměř 20procentním ročním nárůstem počtu cestujících a plánovaným dosažením kapacity 90 milionů v několika příštích letech to nebude dlouho trvat a Dubaj předstihne Heathrow.

Současně s rozšiřováním stávajícího letiště nabírají na obrátkách práce na novém, mnohem větším s rozpočtem 50 miliard dolarů, které bude stát hned vedle. Až bude letiště Al Maktoum v Jebel Ali v roce 2020 dokončeno (cargo lety začaly v roce 2010), bude s pěti paralelními dráhami a roční kapacitou více než 160 milionů cestujících zdaleka největší na světě. Společnost Emirates tam přesune veškerý svůj provoz a staré letiště bude pravděpodobně prodáno za účelem přestavby. Tvrdým oříškem pro pana Griffithse je tak rozhodování, kolik investovat do stávajícího letiště, které bude mít pravděpodobně již jen velmi krátkou životnost.

Zpracováno podle THE ECONOMIST

Foto internet

(pokračování v příštím čísle)

Open sky Jeneč 2011



Účastníci akce vypadali spokojeně ...



... někteří krotili tenisový míček ...



... jiní se pokoušeli zkrotit býka. Více na nástěnce intranetu.

HŘEBENOVKY. 1: keltský kněz, 2: původce díla, 3: otec Maryši, 4: dávka látky vyráběná najednou, 5: mladý les, 6: tuk, 7: čapka bez štítku, 8: náčiní k orání, 9: převorové, 10: prase, 11: jez, 12: kanangová silice, 13: dostihový jezdec, 14: 3. mluvnický pád, 15: podílní list, 16: část dne, 17: akcent, 18: hinduistický termín pro duchovní podstatu každého jedince, 19: nadstřešní konstrukce sloužící k prosvětlení prostoru. 20: nvma, která vychovala boha Dia.

Řešení obou tajekek můžete poslat do 26. srpna 2011 na adresu strip@ans.cz. Vyrolovaný úspěšný řešitel dostane od redakce malý dárek.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
D		L		M		B		O		S		Ž		A		D		V	
	R		E		O		O		K	G		V		R		N		A	

English Corner

Joke / Blind Pilot

One day at a busy airport, the passengers on a commercial airliner are seated waiting for the pilot to show up so they can get under way.

The pilot and copilot finally appear in the rear of the plane and begin walking up to the cockpit through the center aisle. Both appear to be blind; the pilot is using a white cane, bumping into passengers right and left as he stumbles down the aisle. The copilot is using a guide dog. Both have their eyes covered with sunglasses.

At first, the passengers do not react thinking that it must be some sort of practical joke. After a few minutes though, the engines start revving, and the airplane begins moving down the runway.

The passengers look at each other with some uneasiness. They start whispering among themselves and look desperately to the stewardesses for reassurance.

Yet, the plane starts accelerating rapidly, and people begin panicking. Some passengers are praying, and as the plane gets closer and closer to the end of the runway, the voices are becoming more and more hysterical.

When the plane has less than twenty feet of runway left, there is a sudden change in the pitch of the shouts as everyone screams at once. At the very last moment, the plane lifts off and is airborne.

Up in the cockpit, the copilot breathes a sigh of relief and tells the pilot: "You know, one day they won't scream and we won't take off!"

Tongue Twisters

Velvet Revolver, Velvet Revolver,
Velvet Revolver...

Black Rock Brain Lock, Black Rock
Brain Lock, Black Rock Brain Lock ...

Thrushcross Grange, Thrushcross Grange, Thrushcross Grange ...
(the name of the Linton's house in "Wuthering Heights" by Emily Brontë)

Click – clap - pluck, click – clap –
pluck, click – clap – pluck, ...

Give papa a cup of proper coffee in a copper coffee cup, give papa a cup of proper coffee in a copper coffee cup, give papa a cup of proper coffee in a copper coffee cup...