

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 167
prosinec

Pohled na část vybavení TWR Praha v roce 1976. Nad pultem ovládání dráhových světel je monitor průmyslové televize s informací o aktuálním počasí. Po levé straně je radarový indikátor UPA-4 se zobrazením přehledového primárního radaru RL-41. Indikátor byl osazený krycím tubusem, protože radarové zobrazení nebylo možné sledovat na plném denním světle. Teprve o tři roky později byl instalován první „denní“ radarový monitor s prezentací zobrazení konvertovaného do podoby televizního signálu. Po roce 1990 postupně nahradily zobrazení přes „scan-converter“ dnes běžně používané počítačové monitory s dostatečným jasnem i pro pracoviště TWR.



Pracovní výročí

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

Zdeňka Kolorosová, Bc., sekretářka, DPRO/SONS/S	15 let
Petra Filingerová, auditor, ÚGR/AI	15 let
Nataša Minaříková, ekonom specialista, DPERFIN/SPER/PAM	15 let
Soňa Skácelová, vedoucí oddělení PAM, DPERFIN/SPER/PAM	15 let

Lenka Vrnáková, personalista II, DPERFIN/SPER/PS	
Věnceslava Knolová, specialista LIS NOF – VS, DPRO/LIS/NOF	
Jan Skočdopole, správce provozního objektu, DRSL/SCL/TPS	
Tomáš Tichý, supervizor na TS I, DRSL/SLRL/LKTB-ZLT	
Jan Fiala, pracovník údržby ZLT II, DPRO/ATMS/RIS	
Jaroslav Císař, dispečer FIC, DPRO/SONS/ACC/FIC	

Ivana Mandová, operátor automatizovaných systémů, DPRO/SPLS/ASO/AO	40 let
Jan Hovorka, metodický pracovník LNS, DPLR/SMLNS/OPLNS	45 let

Redakce srdečně blahopřeje!

Diáře a kalendáře 2016

Od poloviny listopadu 2015 jsou ve skladu MTZ k dispozici **nové nástěnné kalendáře Řízení letového provozu**, o kterých jsme se podrobněji zmiňovali v říjnovém Stripu. Skladové číslo položky je 735 535 120 125 a jejich cena činí 431,- Kč bez DPH/kus. Kalendáře je možné si nafaso-

vat na základě schválené výdejky příslušným vedoucím ZOÚ.

Na konci listopadu byly taktéž uvolněny do distribuce **podnikové diáře s motivem nového loga**. Diáře s laminovými i koženkovými deskami budou ve skladu MTZ vydány oproti schválené výdejce. Skladová čísla jednotlivých položek lze nalézt na podnikovém intranetu v sekci Novinky. Vzhledem k tomu, že počty diářů odpovídají předchozím objednávkám jednotlivých ZOÚ, uvádějte na výdejku tentýž počet kusů, který jste si objednali.

Na podnikovém intranetu v sekci Novinky jsou dále umístěny **elektronické verze podnikového PF 2016** ke stažení, a to v obou jazykových verzích – v české i anglické. **red**

Statistiky provozu

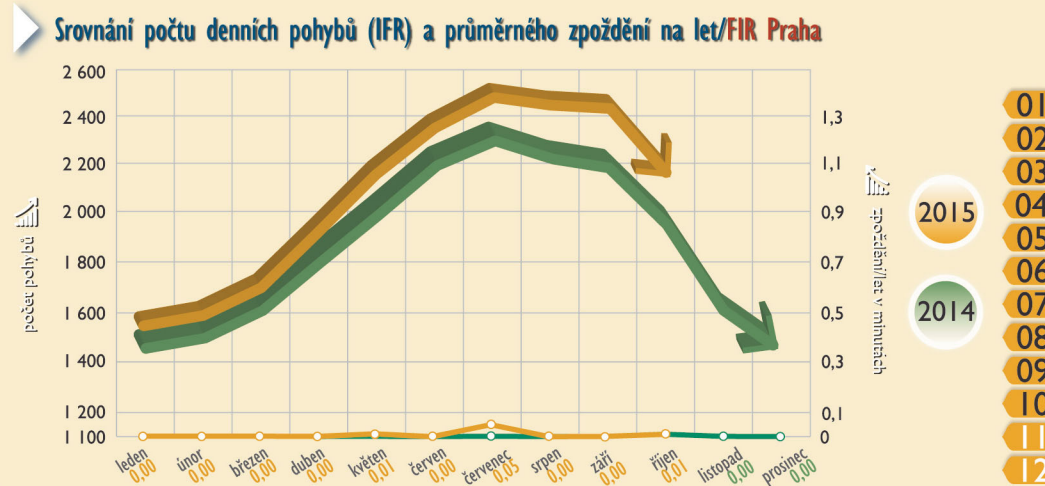
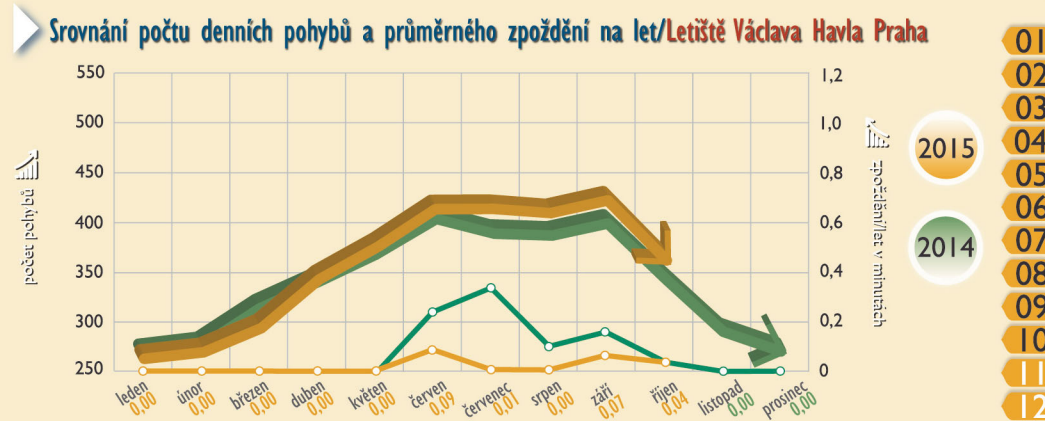
Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

říjen 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích ŘÍJEN 2014/2015

		BRNO	
2014	2015	2014	2015
IFR 707	IFR 1 062	IFR 612	IFR 584
VFR 2 448	VFR 2 632	VFR 842	VFR 831
3 155	3 694	1 454	1 415
MLČ 1 056	MLČ 1 183	MLČ 380	MLČ 340
		OSTRAVA	
2014	2015	2014	2015
IFR 289	IFR 384	IFR 289	IFR 384
VFR 160	VFR 343	VFR 160	VFR 343
449	727	449	727
MLČ 157	MLČ 214	MLČ 157	MLČ 214
		KARLOVY VARY	

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.



Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015
10 723	11 196	14/15 4,4	428 (3. 10.)	450 (2. 10.)	37 (17. 10.)	42 (2. 10.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015		2014	2015	2014	2015		
61 274	67 190	14/15 9,7	2 264 (2. 10.)	2 453 (1. 10.)	169 (3. 10.)	185 (1. 10.)	0,01	0,01

Buchtův kopec považují tak trochu za své dítě

Ladislav Regent o sobě rád s nadsázkou říká, že je malý a nenápadný, a já k tomu zcela vážně dodávám, že je i velmi srdečný, bezprostřední a upřímný. Náš rozhovor, ačkoliv jsme si takto povídali poprvé v životě, vypadal spíše jako setkání dobrých přátel nad šálkem kávy a já věřím, že se mi povede na stránky našeho zpravodaje přenést esenci té příjemné atmosféry, která během našeho setkání panovala.

Ladislave, jsem ráda, že se nám podařilo se spolu sejít v naší nově otevřené kavárně v Jenči. Z Buchtova kopce to sem máte asi 200 kilometrů, jezdíte sem do IATCC často?

Já sem jezdím minimálně jednou za měsíc, většinou ke konci, abych se potkal se svým vedoucím a na pravidelné poradě jsme si zrekapitulovali, co se za poslední dobu událo. Navíc se mnou jezdí i kolegyně z Centra logistiky, která v Jenči vždy uzavírá pokladny, řeší docházku, odvádí peníze za rekreaci, domlouvá autoprovvoz a obecně administrativně uzavírá měsíc provozu na našem odloučeném oddělení Buchtův kopec. Jezdíme sem také proto, že ne všechny záležitosti se dají vyřešit po e-mailu nebo telefonu, nad něčím je lépe si sednout s kolegy z Jenče osobně. Jedná se většinou o logistické a provozní záležitosti.

Ráda bych se podívala trochu do historie a zeptala se Vás, jak jste se dostal k práci v RLP?

To je úplně jednoduché a vlastně i tak trochu příznačné pro náš dnešní rozhovor. Já jsem nastupoval 15. listopadu 1983, takže ve chvíli, kdy si spolu povídáme, slavím již dvaatřicet let nepřetržitého pracovního poměru u podniku.

Když jsem dokončil svá studia na vysoké škole, začal jsem se poohlízet po nějaké práci u nás v regionu Vysočina v oboru, který jsem studoval. Ale už tenkrát tam moc pracovních příležitostí nebylo a já si všiml, že kousek od domu, kde jsem bydlel, je vidět nějaká budova, kde se nahore točí radary. Jel jsem se tam tedy zeptat, zdali neshání zaměstnance, a bylo mi řečeno, že se mám obrátit na Letiště Brno, pod které oddělení na Buchtově kopci spadalo. Na letišti mi slíbili, že mě vezmou místo kolegy, který za dva měsíce odchází do penze, a opravdu jsem pak toho 15. listopadu 1983 nastoupil.

Od té doby se v podniku změnilo hodně věcí. Já jsem si třeba vždy zakládal na tom, že jsem řadu let znal každého zaměstnance, kolegu u podniku osobně a dneska už to bohužel není možné.

Možná narážíte na to, že už několik let nazpět se tu hovoří o tom, že se stále více prohlubuje propast mezi administrativní částí RLP a tou provozní?

Ano, a nejen mezi těmito dvěma součástmi, ale také mezi jednotlivými provozy. Lidé se málo znají z toho důvodu, že se málo setkávají. Myslím, že se vytrácí ten kamarádský týmový duch, který jsme my, kteří zde sloužíme už dlouho, ještě zažili a pamatujeme si ho. Tenkrát jsem znal osobně všechny od nejvyššího pana ředitele až po uklízečku. Kdežto dnes co jedno oddělení nebo jedna sekce, to jeden oddělený kolektiv a mnohdy i více kolektivů. Ta pomyslná ideová jednotka, která nás všechny sdrůžovala, už se vytratila.

Čím myslíte, že to je?

Řekl bych, že to není jen záležitost našeho podniku, je to spíše trend, který se projevuje obecně v celé naší společnosti. Prohlubují se i sociální a kulturní rozdíly mezi jednotlivými vrstvami společnosti a lidé se od sebe čím dál víc vzdalují, každý se soustředí spíše na sebe a sleduje své vlastní zájmy. U Řízení letového provozu je to přirozeně dáno tím, že jsme se hodně rozrostli, modernizovali, přibýlo zaměstnanců, projektů, úkolů i problémů.

Předpokládám ale, že u vás na Buchtově kopci nejsou vztahy mezi kolegy tak anonymní.

Předpokládáte správně, u nás je to naopak zcela neanonymní. Sice jsme odloučený kolektiv od střediska RLP v Jenči a máme dvě samostatná oddělení, provozní a logistické, ale jednotliví kolegové jsou na těch druhých určitým způsobem závislí. To, na čem pracuje jeden, významně ovlivňuje práci ostatních a naopak. Navíc musí své poznatky, zkušenosti a výsledky navzájem sdílet a být v takto malém kolektivu navzájem zastupitelní. Přirovnal bych to třeba ke vztahům v rodině. Stejně jako v ní, tak i u nás ten týmový duch funguje, ale zároveň musí existovat síla, která celému kolektivu udává směr, drží ho pohromadě a filtruje případné drobné neshody. Troufám si říct, že tohle už za ta léta u podniku umím docela dobře. Přeci jen, mí kolegové jsou odloučeni od ostatních, vidí a mluví zase jen s těmi, kteří jsou na Buchtově kopci a občas může vznikat tak trochu ponorková nemoc. I od řešení těchto společenských a personálních záležitostí jsem tam já.

Mluvíte o svém kolektivu opravdu jako o rodině, což mě vede k přesvědčení, že chodíte do práce opravdu rád.

Ano, je to tak, mám svou práci rád, těším se a baví mě. Musím přiznat, že Buchtův kopec je tak trochu jak moje dítě. Za ta léta, co tam působím, se například provedla řada přestaveb jednotlivých částí budovy nebo důležitých provozních změn a se spoustou těchto nápadů jsem přišel já a byl celou dobu jejich součástí. Proto je mi Buchtův kopec opravdu blízký, a to nejen pracovně, ale i osobně. Jsem ten typ člověka, kterého baví spolupracovat a komunikovat s lidmi, a i kvůli tomu chodím do své práce rád a vážím si ji. Jsou samozřejmě lidé, kteří jsou spíše individualisti, a tak trochu morosouvé, a raději pracují sami a uzavřeně, já jsem však pravý opak.

Ne každý z našeho podniku má dostatečně povědomí o tom, jak Buchtův kopec pracuje, co je jeho úkolem. Můžeme ho tak trochu představit?

Určitě. Oddělení radiolokační bod Buchtův kopec se skládá ze dvou sekcí. Jedna část je provozní, do níž patří technici, kteří provádějí technický dohled nad zařízeními, jako jsou radarové systémy, komunikační systémy, radiokomunikační systémy a ener-



getika. Techniků máme celkem šest, pracují na dvanáctihodinové směny a střídají se podle stanoveného rozvrhu. Další součástí je logistické zázemí, tedy úkoly spojené s údržbou budovy, kam patří administrativa, úklid a správce budovy. Včetně mě je to celkem deset pracovníků. Vedle toho jsou na Buchtově kopci ještě rekreační ubytovací prostory s dvaceti lůžky, které administrativně vede má šikovná kolegyně Maruška Judová.

Administrativní část našeho oddělení je důležitá, má na starosti především pokladnu, provozní zálohy, vede evidenci vybavení oddělení a také mně jako vedoucímu poskytuje sekretářské služby. Navíc má na starosti, jak už bylo zmíněno výše, kompletní agendu ubytovaných hostů a vybírání plateb, jelikož naprostá většina hostů platí hotově.

Jací jsou hosté, kteří k vám na rekreaci přijíždějí?

Nejrůznější. Jednak to jsou hosté přímo z podniku, zaměstnanci, z nichž mnozí k nám jezdí už deset, možná i více let, pravidelně. Jsou to kolegové z Brna, z Jenče i z ostatních provozů. Máme ale i hosty, kteří si u nás oblíbili především podzimní termíny, většinou to jsou lidé v důchodu třeba ze Švýcarska, nebo i celé rodiny, a zamlouvají si své pokoje dokonce na několik let dopředu.

Co je konkrétně Vaším úkolem jakožto vedoucího RLB Buchtův kopec?

Mým úkolem je vytvářet mým kolegům takové podmínky k práci, aby ji mohli plnit svědomitě a spolehlivě, nezabývali se zbytečnostmi a nedůležitými dílčími drobnostmi a naopak řešili úkoly, které v rámci své pracovní pozice mají na starosti.

Myslím, že za těch více než třicet let už jsem nabyl tolik zkušeností a poučil se z tolika chyb a omylů, že už spolehlivě dokážu poznat, co je v danou chvíli důležité a musí se řešit hned a co naopak může počkat a možná se vyřeší i samo bez mého zásahu.

vizitka LADISLAV REGENT

rodina: manželka a dva dospělí synové (29 a 33 let)

vzdělání: VUT Brno/technická kybernetika, VŠ dopravní Žilina/řízení letového provozu

čemu se věnuji ve volném čase: pokud nějaký mám (jsem už sedmé volební období neuvolněným starostou obce, ve které bydlím), tak si pracuji doma ve své dílně – převážně se dřevem; také rád a hodně čtu

vždy si rád přečtu: knížku Hodina mrtvých očí od Harryho Thurka, je to válečný román; mám rád a dokonce i sbírám detektivky

na co se vždy rád podívám: mám rád politický thriller (např.: Všichni prezidentovi muži)

jakou muziku si rád poslechnu: od přírody jsem rocker, ale mám rád i country

co si často říká: „Dělej věci tak, aby ses za ně sám nemusel stydět“, ovšem ne vždy se mi to podaří
jako malý jsem chtěl být: pilotem, nebo kosmonautem

Naše oddělení sídlí v budově, která vyžaduje obhospodařování stejně jako jakákoliv jiná budova. Ze své pozice musím tedy například dbát i na to, aby správně, z hlediska dodavatelského systému služeb, fungovalo zázemí jako čistička odpadních vod, diesel agregáty, náhradní zdroje a podobně. Ačkoliv se to na první pohled nemusí zdát, máme na starosti poměrně hodně věcí.

Dokončení příště.

text nwt, foto Stars Events

Vánoční charitativní sbírka aneb jak to bylo vloni



Jak ten čas ale rychle letí! Rok se s rokem sešel a my už opět přemýšlíme nad vánočními dárky. Vloni ten náš ze sbírky, sice trochu opožděný, dostala organizace **FOKUS Praha**. Je to nestátní nezisková organizace s tradicí od roku 1990 sdružující psychoterapeuty, socioterapeuty, pracovní terapeuty, psychology, sociální pracovníky a další pracovníky včetně dobrovolníků. Nabízí komplexní komunitní péči o lidi s dlouhodobým duševním onemocněním v neustávajících podmínkách a hájí práva a zájmy lidí s duševní nemocí. Snaží se, aby každý klient odcházel ze zařízení vyrovnanější, silnější ve svých vlastních schopnostech a lépe vybavený pro praktický život. Cílem služeb Fokusu Praha je podpořit lidi se zkušeností s duševní nemocí tak, aby byli schopni žít běžným způsobem života, určovat si svůj životní směr, uplatnit svůj talent, přednosti a silné stránky, mít životní perspektivu a existenční jistotu, mít uspokojené základní materiální potřeby, starat se o své zdraví a léčit se a využívat kulturních a volnočasových institucí, vzdělávat se. Poskytuje mimo jiné i služby dospělým lidem se zkušeností s duševním onemocněním, popřípadě jejich blízkým, kteří se ocitli v krizové životní situaci a potřebují pomoc. Provozuje také několik sociálních firem zaměřených na zaměstnávání lidí znevýhodněných na volném trhu práce. Není nic horšího než vědět, že váš blízký trpí nějakým psychickým problémem nebo nemocí a vy nevíte, jak mu pomoci. Je dobře, že v naší anketě vyhrála organizace, která to nejen umí, ale i dělá. Pro více informací můžete zavítat na jejich webové stránky www.fokus-praha.cz.

Doufáme, že i peníze z letošní sbírky přinesou radost a podporu organizaci, kterou osudy druhých nenechávají v klidu.

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Informace k zavádění loga ŘLP ČR, s. p.



S blížícím se začátkem roku 2016 pokročily všechny práce spojené se zaváděním nového loga ŘLP ČR, s. p. Ve spolupráci s tvůrcem (studio Najbrt) a dodavateli jsou již vyrobeny nebo se nacházejí v procesu výroby předměty, které nesou nové logo a nový grafický styl, jako jsou propagační a reklamní předměty, vizitky, reklamní vlajky a bannery, podniková navigace apod. V současné době je již na podnikovém intranetu v sekci „Webové servery“ také umístěna aplikace „BrandCloud“. Prostřednictvím této aplikace budou mít zaměstnanci v případě potřeby stáhnout si samotné logo v potřebných jazykových a grafických formách. K 1. 1. 2016 bude také nové logo aplikováno na podnikové internetové a intranetové stránky.

Pro zaměstnance bude nejdůležitější změnou zavedení šablon podnikových písemností s novým logem (dopisy externí, interní, osobní a další). Všechny používané šablony s novým logem budou k dispozici na intranetu a samozřejmě v rámci textového editoru Word již v závěru roku 2015.

Pro oznámení změny týkající se používání nového loga budou pro zaměstnance připraveny a na intranet ke stažení umístěny emailové zprávy společně s PDF přílohou v české i anglické verzi, které bude možné použít pro informování obchodních partnerů a dalších subjektů podle individuální potřeby. Prostřednictvím intranetu budou také k dispozici obě jazykové verze elektronického podpisu s novým logem, které si každý zaměstnanec pouze upraví podle svého zařazení a kontaktů. **rkl**

Zástupci ŘLP jednali s leteckými dopravci již potřinácté



V úterý 10. listopadu 2015 se v konferenčním sále IATCC v Jenči už potřinácté sešli zástupci Řízení letového provozu České republiky s delegáty leteckých dopravců a odborné letecké veřejnosti. Pro ně byly opět připraveny různé prezentace na aktuální témata z oblasti oboru našeho podniku včetně hned několika zásadních projektů, které naši kolegové účastníkům buď nově představili, nebo se věnovali popisu jednotlivých fází současného vývoje projektů. Zahájení se ujal v zastoupení generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Richard Klíma, aby nejprve podal hostům obecnější informace o stavu našeho podniku. Mezi hlavní témata tak patřily výsledky podniku v letech 2014–2015, dále plnění výkonostních ukazatelů jako jsou safety, kapacita a nákladová efektivita a shrnutí projektů Neopteryx, civilně-vojenské integrace a projektu Free Route Airspace. Druhým bodem programu byly jednotlivé prezentace kolegů z ÚSMP. Ředitel ÚSMP Luboš Hlinovský se věnoval velmi aktuálnímu tématu, zvláště pro zástupce leteckých dopravců – cenové politice ŘLP ČR, s. p., pro rok 2015 –, kde poukázal na výše jednotkových cen traťové a letištní služby řízení, nabídl vývoj změny traťové Unit Rate, jejímž důsledkem bude pokles jednotkové ceny v letech 2015 a 2016. Další kolegové z ÚSMP pak účastníkům poskytli rozšířené informace o plnění výkonostního plánu ČR v oblasti služeb řp, o projektu SESAR a následně i o FAB CE. V druhé části jednání zazněly především zajímavosti o dalších projektech běžících v podniku, jako jsou Free Route Airspace ve FIR Praha i s grafickým srovnáním podílu DCT letů na celkovém provozu v období jednotlivých měsíců nebo postupy v rámci Airport Collaborative Decision Making na letišti Praha. Posledním bodem programu byly významné rozvojové projekty ŘLP ČR, s. p., v podání Jaroslava Beni z DPLR, a to Obnova radiokomunikací pro horizont let 2010–2017 a Zavedení datalink probíhající v letech 2014–2016.

Společného setkání se účastnil například Zdeněk Jelínek z Ministerstva dopravy, Pavel Štrůbl z ÚZPLN, Lubomír Sitta z Odboru vojenského letectví MO ČR, Vlastimil Dvořák za Aeroklub České republiky a dále zástupci ČSA, Air France, Emirates, British Airways, Travel Service, Iberia a další.

Všechny prezentace z jednání jsou k dispozici k nahlédnutí i ke stažení na oficiálním webu ŘLP ČR, s. p., v rubrice Aktuálně. **text a foto nwt**

Objektiv



Ve čtvrtek 29. října 2015 k nám v dopoledních hodinách zavítala vzácná návštěva – ministr dopravy Dan Ťok. Spolu s generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., ho uvítal tiskový mluvčí Richard Klíma a náměstkyně ředitele divize pro Sekci letecké školy Jana Hochmanová. Pan ministr spolu se zástupci našeho podniku nejprve zamířil do prostor Letecké školy, kde se za účasti televizního štábu konala společná tisková konference. Hlavním tématem bylo vyhodnocení úspěšné letní sezóny ŘLP ČR, s. p.. Dan Ťok zdůraznil, že ŘLP ČR, s. p., je modelový příklad úspěšného státního podniku z pohledu vlastníka, tedy státu, a poznamenal, že i přes pozici státního monopolu se dokáže aktivně prosazovat i na standardním komerčním trhu. Jako příklad uvedl převzetí výcvikového střediska ČSA v roce 2012 a jeho transformaci v profitující společnost. Zmínil i vysokou kvalitu služeb, které nabízí Letecká škola ŘLP ČR a dodal, že patří mezi dynamicky se rozvíjející a progresivní výcvikové zařízení svého druhu ve světě. Vyjádřil potěšení nad tím, že náš podnik zajišťuje dlouhodobě a bezproblémově naplňování závazků České republiky v oblasti civilního letectví na globální úrovni a v souladu s naším členstvím v Evropské unii. Závěrem uvedl, že s ohledem na svoji výkonnost je ŘLP ČR také pravidelně velmi pozitivně hodnoceno na mezinárodní úrovni.

Po skončení tiskové konference se všichni odebrali do prostor věžního simulátoru, kde dostal pan ministr příležitost vyzkoušet si práci letištního řidiče letového provozu, seznámit se s průběhem poskytování letových navigačních služeb za standardních provozních situací a také leteckou terminologií, kterou řidiči během své služby používají.

text nwt, foto rkl

Spolupráce ČVUT a ŘLP ČR, s. p., na nové letecké učebně



ti také odevzdal děkan fakulty řediteli DPLR památeční list Ústavu letecké dopravy Fakulty dopravní ČVUT v Praze jako vyjádření poděkování za podporu při budování učebny. S historicky první prezentací o perspektivách Ústavu letecké dopravy, motivech a cílech v oblasti vzdělávacího procesu, ale i o vědě a výzkumu vystoupil hostitel – vedoucí Ústavu letecké dopravy doc. Ing. Stanislav Szabo, PhD., MBA. Účastníci ceremoniálu zároveň získali možnost v předstihu se seznámit s novým logem ŘLP ČR, s. p., které bylo na znamení dlouhodobé spolupráce do učebny umístěno.

Silní a dobří uzavírají partnerství se silnými a dobrými, aby byli ještě lepší a silnější a aby si vzájemně pomáhali pokročit vpřed ve prospěch všech, pro které pracují. Přesně v duchu tohoto hesla se neslo slavnostní otevření nové letecké učebny v úterý 10. listopadu na Ústavu letecké dopravy Fakulty dopravní ČVUT v Praze. Krátce po druhé hodině odpolední děkan fakulty dopravní prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c., a ředitel divize plánování a rozvoje ŘLP ČR, s. p., Mgr. Petr Fajtl, zahájili slavnostní ceremoniál přestřižením pásky a zpečetili tak úspěšné završení modernizačních prací, které trvaly čtyři měsíce. Zástupce ŘLP ČR poté předal děkanovi fakulty symbolický klíč od nové učebny, která nese označení K621. Při této příležitosti doc. Ing. Stanislav Szabo, PhD., MBA,

foto J. Franěk

Zimní letový řád nabízí celkem osmatřicet destinací s ČSA

Od 25. října 2015 začal platit zimní letový řád ČSA, který potrvá až do 26. března 2016. České aerolinie pro toto období připravily spoustu novinek, které by měly ještě zvýšit zájem českých i zahraničních pasažérů o cestování. Ve srovnání s loňskou zimní sezónou aerolinie letos v zimě rozšíří nabídku svých pravidelných linek o sedm destinací. Nově se v zimním letovém řádu objeví pravidelné spoje do Benátek, Billundu a Boloně, do kterých ČSA zahájily nebo obnovily provoz teprve v letošní letní sezóně. Na lince do Boloně přidají aerolinie od začátku března 2016 ještě další tři frekvence týdně navíc a budou tak na ní nabízet denní spojení. Také sezónní létání do Nice dozná změn – letos bude linka poprvé provozována na celoroční bázi, se dvěma zpátečními lety týdně. Na konci zimního letového řádu, na začátku března 2016, obnoví aerolinky provoz na lince do Helsinek, kam se vrací po pěti letech. Dále bude posílena nejstarší pravidelná linka na trase Praha – Bratislava – Košice a zpět o dvě týdenní frekvence, od letošního listopadu tak ČSA na této trase nabízí denní spojení v pracovních dnech, přičemž obden i dva spoje denně.

Další novinkou je pravidelný spoj mezi Prahou a Pekingem, na kterém ČSA spolupracují se společností Hainan Airlines na code-share bázi. To znamená, že jeden let provozují společně dvě navzájem spolupracující letecké společnosti. Let je označen dvěma různými kódy a jeho vypravení vyžaduje propojení rezervačních, odbavovacích i další systémů. ČSA mohou díky této spolupráci nabídnout i další návazné spoje do 12 destinací v Číně, jako například do Šanghaje, Kantonu, Charbinu, Čchung-čchingu a dalších významných metropolí i turistických resortů. V nabídce letového řádu ČSA pro zimní sezónu 2015/2016 i nadále zůstává pravidelné spojení mezi Prahou a Soulem oblíbené zejména mezi jihokorejskými turisty.

České aerolinie se rozhodly využít i určité stabilizace a konsolidace trhu i mírné zvýšení poptávky ruské klientely po cestování do ČR, která vloni zaznamenala prudký propad. Přidaly tak po jedné zpáteční frekvenci na linkách z Prahy do Petrohradu, Jekatěrinburgu, Rostova na Donu i Samary. České aerolinie budou v zimní sezóně 2015/2016 provozovat ve spolupráci s partnery pravidelné spoje do jednaosmdesáti destinací ve čtyřiceti zemích světa.

red s využitím TZ ČSA,

foto Jan Mikyňa/DPRO/ATMS/LTS/CADIN



Inspirovat

„Pilotova práce je spojena s větrem, s hvězdami, s nocí a písmem, s mořem. Bojuje a snaží se přelstít přírodní síly. S očekáváním hledí k úsvitu, podobně, jako zahradník čeká na jaro. Těší se na letiště jako na zaslíbenou zemi a pravda pro něj přebývá ve hvězdách.“

Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry (1900 – pravděpodobně 1944), francouzský spisovatel, letec, filosof a humanista; z knihy *Země lidí*

„Letět pro mě znamená pustit se, důvěřovat neviditelné síle. Znamená to nechat oblohu, aby nás přitáhla a provedla zkouškami naší lásky a poznání.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel; z předmluvy k *Jonathanu Livingstonu Rackovi*

„Můžeš se naučit milovat spoustu věcí, pokud žiješ v jejich blízkosti. Ale neexistuje žádná žena nebo kůň, nikdy neexistovali ani existovat nebudou, aby dosáhli takové krásy jako dobré letadlo.“

Ernest Miller Hemingway (1899–1961), americký spisovatel, čelní představitel tzv. ztracené generace

„Jak jsme se vzdalovali dál a dál, Země se zmenšovala. Nakonec se scvrkla do velikosti mramorové kuličky, té nejkrásnější, jakou si umíte představit. To krásné, hřejivé a živé těleso vypadalo tak křehce, tak zranitelně, že kdybyste se ho dotkli prstem, roztránilo by se a rozpadlo na kousky. Vidět něco takového, to člověka změní.“

James Benson Irwin (1930–1991), americký astronaut, člen expedice *Apollo 15*, který jako osmý člověk chodil po Měsíci

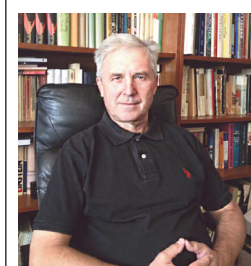
„Omluvil jsem se, že si ještě musím z letadla něco vzít, a vyšplhal jsem se do kokpitu. Udělal jsem to, abych se se svým starým milým kamarádem rozloučil. Hrozně mě mrzelo, že se musíme rozloučit. K letadlům si vždycky vytvořím velmi těsný vztah. Patřím k těm lidem, kteří jsou přesvědčeni, že letadla nejsou tak neživá, jak tvrdíme.“

Charles Rumney Samson (1883–1931, britský průkopník námořního letectví, byl jedním z prvních čtyřech důstojníků vybraných pro pilotní výcvik u Královského námořnictva

„Závodění na leteckých show nutně nevyžaduje odvahu, ale potřebujete jistý kus bezhlavosti a nezájmu o vlastní kůži. Klidně bych ještě létala, ale poptávka po závodních pilotkách v podobě starších dam není příliš velká.“

Mary Haizlip (1910–1997), americká letkyně

připravila nwt



Jan Werich kdysi řekl: „*Někdo má to štěstí, že má schopnost být přítelem*“. **Honza Mazač** byl kolegou, spolupracovníkem i spoluhráčem, pro mne však zůstane především přítelem. Přítelem čestným a spolehlivým. Spojovalo nás nejdříve společné studium a poté letectví, kterému jsme oba zasvětili svůj profesní život. On nejdříve v ČSA a pak od roku 1996 do roku 2010 v našem podniku, kde zajišťoval vše, co souviselo s kancelářskou výpočetní technikou. I přes svoje technické zaměření ho zajímalo vše, co souviselo s uměním. Měl rád hudbu, rád poslouchal Beatles a hudbu 60. a 70. let. Měl rád Hrabala a myslím, že i jeho humor byl tomu hrabalovskému blízký, a vášnivě diskutoval i o politice. Jeho „buď zdrav“ při našich pravidelných setkáních mi zní stále v uších. A pak se to stalo. Už žádné setkání, žádné „buď zdrav“, žádná vášnivá diskuse. Jen ticho a vzpomínky.

Ivan Hubert

První světový šampionát v indoor skydivingu v Praze i za podpory Řízení letového provozu České republiky

Praha se na konci října 2015 stala dějištěm historicky prvního Mistrovství světa v indoor skydivingu. Dynamický sport, který patří do oficiální letecké rodiny teprve rok a půl, hostil 202 letců z 23 zemí. O tituly mistrů světa se bojovalo v několika kategoriích v rámci čtyř disciplín. Nejcennější vavříny si odvezli Francouzi, kteří triumfovali hned dvakrát. Mistři světa jsou i Finové, Poláci, Švýcaři, Američané a Belgičané. Nejlepší Češi skončili v týmové soutěži Dynamic 4Way druží.

Indoor skydiving je létání ve větrném tunelu, při kterém účastník zažívá pocit volného pádu i bez pádů na zádech v bezpečí letové komory. Tato komora má průměr 4,2 metru a výšku 14 metrů a proudí v ní vzduch o neuvěřitelné rychlosti až 270 km/h, což v Beaufortově stupnici sloužící pro odhad rychlosti větru odpovídá nejvyššímu dvanáctému stupni, tedy síle hurikánu. Závodníci, sportovní letci s odpovídající kvalifikací a zkušeností, soutěží v několika různých disciplínách. Jedná se o skupinovou formaci čtyř mužů nebo žen (Formation Skydiving), dále vertikální skupinovou formaci (Vertical Formation Skydiving), dynamiku dvou závodníků (Dynamic 2 Way) i dynamiku čtyř závodníků (Dynamic 4 Way) a nakonec i volnou disciplínu Solo Freestyle.

Skvělá atmosféra mistrovství dopadla i na diváky, kteří osobně zavítali k letňanskému tunelu. Po oba dny byla tribuna zaplněná od samého rána až do pozdních nočních hodin. Letci předváděli neskutečné kousky, během prvního soutěžního dne obsadili soutěžící větrný tunel nepřetržitě na více než 17 hodin. Fantastické výkony letců napříc všemi kategoriemi oceňovali diváci bouřlivými ovacemi i ve stoje.

Jeden z nejnápadnějších soubojů o titul mistra světa přinesla nejnovější disciplína Dynamic. Závěr soutěže čtyřčlenných týmů byl velmi těsný. Volnou disciplínu (free routine) vyhrál český tým, ale v rychlostní části (speed) zvítězili Francouzi. Souboj tak pokračoval tiebreakem, kde nakonec francouzští Windoor Warriors zvítězili nad českými Mad Ravens o jedinou desetinu sekundy. Strhující boj přineslo i nedělní finále disciplíny Freestyle, ve které soutěžili jednotlivci. Favoritkou závodu byla finská reprezentantka Inka Tiittová, která neklamala očekávání a z Prahy si odvezla titul historicky první mistřiny světa ve Freestyle v indoor skydivingu. Zároveň svými slovy vyjádřila to, co tvoří neoddelitelnou součást tohoto odvětví – i přes soupeření spolu závodníci tvoří jednu velkou rodinu, ve které panuje přátelská atmosféra, členové si navzájem fandí, radí se a sdílí detaily, které mohou vést ke zlepšení sportovního výkonu.

Disciplína Freestyle byla mimořádná i kvůli dvojím hodnocením. Toho druhého se, mimo regule šampionátu, zhostila speciální porota, kterou tvořila tanečnice a choreografka Qaša, olympijský vítěz v moderním pětiboji David Svoboda a akrobatický letec Martin Šonka. A že bude o zábavu postaráno, ukázali hned na začátku. „*Tak ta se mi líbí už teď*“, rozhodl ještě ve dveřích tunelu finskou závodnici Inku Tiittovou David Svoboda, který tak dal najevo, podle jakých kritérií bude volit vítěze. Tanečnici Qašu zaujaly zejména prvky break dance. „*Hodnotila jsem samozřejmě celkový dojem, ale když někdo předvedl opravdu obtížné prvky, které měly dynamiku, měl ode mě body navíc. Výkony všech byly parádní, měly dynamiku, občas se mi i zatajil dech*“, doplnila. Nevěřicně nad výkony finalistů kroutil hlavou i Martin Šonka. „*To já se zaměřoval kromě celkového dojmu i na detaily, třeba úsměv na tváři*“, vtipkoval při hodnocení. Pak ale vysekl poklonu všem letcům. „*Byly tu k vidění opravdu technicky náročné figury. Mně se nejvíce líbily dynamické pasáže s rotacemi kombinované se statickým zastavením na místě*“, uznale řekl Martin Šonka. Vítězem a držitelem titulu Hurricane Factory Talent se stal Leonid Volkov z Ruska. „*Všichni finalisté byli úžasní. Vlastně se mi trochu ulevilo, když tam někdo ze soutěžících udělal malinkou chybičku. Protože kdyby ne, tak bych musel všem nasázet nejvyšší body, a to by pak soutěž ztratila smysl. Myslím, že jsme vybrali dobrého vítěze*“, dodal ke svému působení v netypické porotě David Svoboda. „*Leonid má výraz, má expresi. On je prostě šoumen*“, rozhodl za všechny jeho excelentní výkon Qaša.

Sám ředitel 1. Mistrovství světa v indoor skydivingu 2015 Jiří Blaška říká, že má od světové letecké asociace FAI velmi dobré ohlasy, což je pozitivní nejen pro samotnou organizaci, ale je to i důkaz toho, že Česká republika dokáže takovou rozsáhlou akci úspěšně organizovat. Jiří Blaška však dodává, že pokud by se do budoucna opět ucházeli o kandidaturu na pořádání dalšího ročníku, opět k tomu bude potřebovat podporu nejen sponzorských partnerů, ale i státní správy. **Těší nás, že i Řízení letového provozu České republiky se mohlo podílet na pořádání této výjimečné sportovní akce a mohlo tak podpořit šíření povědomí o tomto zajímavém nováčkovi na poli leteckých sportovních aktivit mezi širokou veřejností.** *text nwt s využitím TZ HFP, foto Matěj Třasák*



Celoevropské setkání

Ve dnech 20.–21. 10. 2015 se v prostorách konferenčního sálu IATCC Jeneč uskutečnilo již dvanácté jednání EUROCONTROL skupiny VOTE „*VoIP in ATM Implementation and Transition Expert-group (VOTE-One Sky Team)*“, na které ve dnech 21.–22. 10. 2015 bezprostředně navázalo v pořadí již třicáté třetí jednání skupiny EUROCAE WG-67 „*VoIP-based communication services for Air Traffic Management*“.

Obě skupiny se zabývají implementací technologie přenosu hlasu po datových sítích, tzv. Voice over IP (VoIP) v prostředí ATM, a sice každá skupina z jiného pohledu. Přenos hlasu po datových sítích se v rámci iniciativ EUROCONTROL a ICAO v dohledné budoucnosti bude týkat jak veškerých zařízení, tedy telefonie, VCS, radiostanic, záznamníků, tak i přenosových tras mezi nimi. Přenos hlasu po datových sítích přináší mnoho výhod, kromě snadnější správy koncových zařízení a dohledu nad nimi i značné finanční úspory, protože téměř celá řešení jsou postavena na běžně dostupném hardware, a v kancelářském prostředí lze navíc přenosovou cestu sdílet s datovou sítí pro počítače.

Přenos hlasu po datových sítích již zaměstnanci podniku dobře znají z IP telefonů Cisco, které však používají proprietární technologii. Pro použití v ATM byla pracovní skupinou EUROCAE WG-67 standardizována norma ED-137 vycházející z otevřených standardů pro internetovou telefonii, jmenovitě známé sady protokolů SIP (Session Initiation Protocol – služby telefonního adresáře, dohledání adresy zařízení volané strany) a RTP/RTSP (Real-Time Transport Protocol a Real-Time Streaming Protocol – sada protokolů pro samotný přenos hlasových dat). Není bez zajímavosti, že tyto protokoly jsou blízkými příbuznými protokolu HTTP, který denně používáme při brouzdání na webu.

Ředitel SESAR Deployment

Ve středu 11. listopadu 2015 se v Jenči v prostorách IATCC uskutečnilo společné setkání výkonného ředitele SESAR Deployment Managera pana Massima Garbinioho se zástupci ŘLP ČR v čele s Lubošem Hlinovským, ředitelem Útvaru strategie a manažerské podpory (viz snímek). **Klíčovým bodem pracovního jednání byla diskuse a vzájemná výměna informací o stávající výzvě Evropské komise (EK) k podání návrhů implementačních projektů spadajících svým rozsahem pod tzv. „SESAR Deployment Program“**, který vychází z evropského nařízení o implementaci společných projektů (tzv. „Common Projects“). Tato výzva byla Komisí vyhlášena začátkem listopadu 2015. V reakci na ni mohou nyní členské státy EU, resp. jednotlivé organizace předkládat vybrané implementační projekty, v rámci nichž mohou žádat až o 85% spolufinancování ze zdrojů EK.

Uvedená výzva se však netýká pouze spolufinancování implementačních projektů v oblasti letecké dopravy, ale také projektů spadajících pod jiné druhy dopravy. Když k tomu dále přidáme skutečnost, že se implementační fáze programu SESAR (Single European Sky ATM Research) dotýká nejen poskytovatelů letových navigačních služeb, leteckých dopravců, provozovatelů letišť a vojenských organizací, je vcelku pochopitelné, že zde vzniká potřeba zajištění vzájemné koordinace a synchronizace mezi všemi dotýcnými subjekty pro dosažení včasné implementace a jednotné komunikace směrem k Evropské komisi. A právě proto byl na konci loňského roku ustanoven a do své funkce jmenován „SESAR

í nad implementací VoIP služeb pro Air Traffic Management

Tématem jednání EUROCONTROL skupiny VOTE byl postup zavádění VoIP komunikace a nové panevropské datové sítě PENS v jednotlivých členských státech EUROCONTROL. Účastníci z jednotlivých států postupně prezentovali aktuální stav a plány pro nejbližší období.

Řízení letového provozu na konferenci představilo řešení migrace hlasové komunikace na technologii VoIP na regionálních letištích ŘLP ČR v rámci projektu OBR (Obnova radiokomunikací). Součástí prezentace byla i živá demonstrace jak rádiové komunikace na VoIP rádia v Praze a Brně, tak i telefonní komunikace mezi testovací VoIP VCS v Praze, budoucí provozní VoIP VCS v Brně a novou VoIP VCS u Armády České republiky. Demonstrováno bylo i spojení se stávající VCS v Praze (GAREX) a jejím prostřednictvím i se zahraničím (Viedeň). Závěrem jsme ještě představili naše řešení spojení VoIP ATM světa s externími pevnými a mobilními telekomunikačními operátory voláním na mobilní telefon a IP telefon v kancelářích díky vhodnému výběru technologie a zvolené topologii propojení sítě navíc bez nutnosti nákupu komunikačních bran.

Byla to historicky první takto rozsáhlá živá prezentace a u všech přítomných zaznamenala kladný ohlas. Ihned po prezentaci se nám ozvali první hosté s žádostmi o poskytnutí bližších informací a o uspořádání představení pro případně další zájemce.

Navazující jednání EUROCAE skupiny WG-67 se za



účasti zástupců Evropského ATM průmyslu zabývalo revizí C výše zmíněného standardu ED-137 pro VoIP komunikaci v prostředí ATM, jejíž vydání se předpokládá na podzim 2016, přičemž právě na jednání v Jenči se podařilo docílit souladu v několika dlouhodobě sporných otázkách. Nutno podotknout, že původně Evropský standard ED-137 si během několika let vydobyl značnou reputaci a nyní je uznáván jako celosvětový standard, který bude adoptován i pod křídla organizace ICAO. Jeho plnění je pro dodavatele hlasových komponent pro ATM ve výběrových řízeních dnes naprosto nutností.

Poprvé se obě tato jednání konala na území České republiky, a to za podpory státního podniku Řízení letového provozu České republiky, který k akci poskytl své prostory v Jenči, a akciové společnosti RETIA, jež setkání organizovala.

Obou jednání se zúčastnilo celkem téměř 60 delegátů. Kromě zástupců EUROCONTROL, evropských řízení letových provozů a evropského ATM průmyslu se setkání zúčastnili i dva zástupci FAA.

text Martin Jelínek, DPLR/SRPI/OPM, jelinekm@ans.cz;

Milan Dvořák, DPLR/SRPI/OPM, dvorak@ans.cz;

foto nwt

Manager na návštěvě v IATCC

Deployment Manager“, jehož primárním úkolem je zabezpečit úspěšné zavádění výstupů vývojové fáze programu SESAR do běžné praxe. Nicméně samotná realizace projektů a jejich včasná implementace v souladu s nařízením Evropské komise je v přímé odpovědnosti jednotlivých členských států, resp. příslušných organizací, mezi které patří i ŘLP ČR. **Jinými slovy, zavádění nových funkcionalit je povinností, využití evropských veřejných zdrojů pro spolufinancování těchto aktivit je příležitostí.**

Do zaváděcí fáze programu SESAR se státní podnik ŘLP ČR již částečně zapojuje v rámci projektu pod iniciativou FAB CE, který cílí na vypracování studie proveditelnosti v oblasti tzv. Free Route Airspace. Jedná se o projekt, který byl určen pro spolufinancování v rámci loňské obdobné výzvy na implementační projekty SESAR. Během letošní výzvy plánuje ŘLP ČR předložit další implementační projekty, a to jak na individuální bázi, tak ve spolupráci s jinými organizacemi. Pro více informací o zapojení ŘLP ČR do programu SESAR Deployment je možné kontaktovat kolegy z útvaru strategie a manažerské podpory (ÚSMP).

text Lukáš Řezníček, ÚSMP/MK, reznicek@ans.cz;

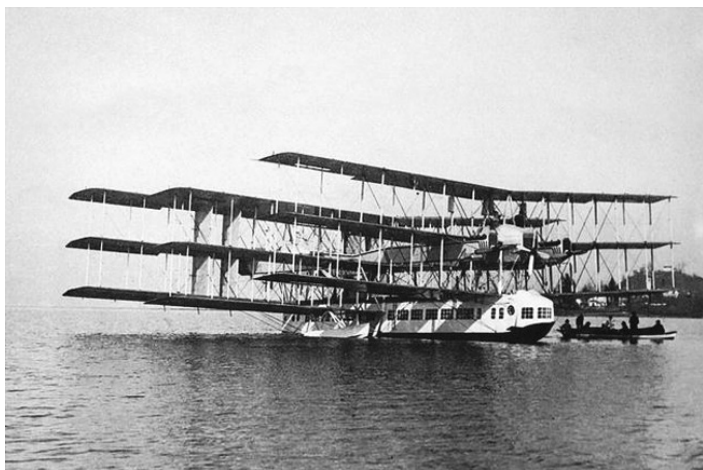
foto nwt

Massimo Garbini se při návštěvě ŘLP ČR, s. p., setkal s ředitelem ÚSMP Lubošem Hlinovským.

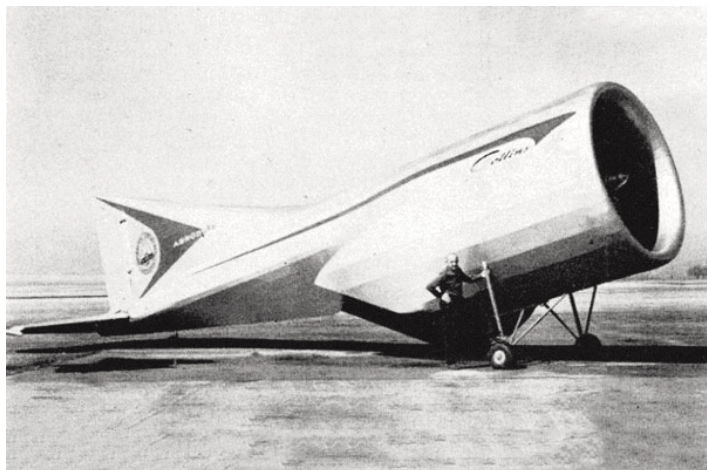


Letošní silvestrovský speciál je tak trochu na pomezí humoru, historie a vzdělávání. Člověk se poprvé vznesl do vzduchu již před poměrně dlouhou dobou. Jestlipak ale víte, že ve skutečnosti byl úplně první „letec“ anglický benediktinský mnich Eilmer Malmesbury, který letěl asi 200 metrů pomocí kluzáku. Podle dochovaných zdrojů se tak stalo před více než tisíci lety našeho letopočtu. Od té doby prošel obor konstrukce letadel neuvěřitelným vývojem a není divu, že s rozmachem létání se v posledních sto letech objevila řada ohromujících létajících strojů a při pohledu na jejich snímky lze jen žasnout, že je letečtí inženýři dokázali vůbec odlepit od země. Zapněte si proto bezpečnostní pásy a podívejte se na jedny z nejpodivnějších letadel v historii vůbec. Za celou redakci věříme, že se ke konci roku příjemně pobavíte a pokud nebudeme mít příležitost se s vámi setkat osobně, přejeme vám tímto krásné vánoční svátky a hodně štěstí a zdraví do příštího roku!

Za redakci zpravodaje Nicole Wowesná Trhlínová



Caproni Ca.60 Noviplano byl létající člun o devíti křídlech a byl zamýšlen jako prototyp transatlantického letadla pro přibližně sto cestujících. S tímto prototypem byl proveden pouze jeden krátký let dne 4. března 1921 nad jezerem Maggiore v Itálii. Letoun dosáhl výšky pouhých 18 m, pak havaroval a při nárazu se zcela rozbil. Pilot vyvázl bez úhony.



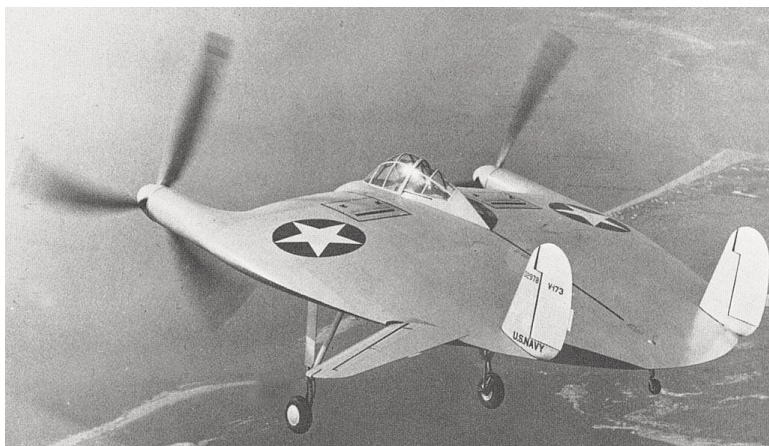
Na vývoji tohoto experimentálního letadla těžšího než vzduch (Aerodyne) se podílel i německý průkopník aerodynamiky Alexander Lippisch. Jednalo se o bezkřídý stroj, jenž byl poháněn dvěma souosými krytými vrtulemi. První vzletnutí se uskutečnilo dne 18. září 1972, a ačkoliv byly testovací lety 30. listopadu 1972 úspěšně dokončeny, vývoj dále nepokračoval kvůli nedostatku zájmu německých ozbrojených sil.



HZ-1 Aerocycle byl americký experimentální vrtulník postavený v 50. letech 20. století společností de Lackner Helicopters pro Armádu Spojených států amerických. Nekonvenční vrtulník se dvěma protiběžnými rotory se měl stát standardním průzkumným strojem US Army, který by zvládl pilotovat běžný voják po 20 minutách instruktáže. I když se podle prvních testů zdálo, že by se HZ-1 mohl stát užitečným strojem na atomovém bojišti, další důkladnější zkoušky prokázaly, že je příliš náročný na pilotáž pro nezkušeného příslušníka pěchoty. Po dvou nehodách byl vývojový program ukončen.



V roce 1934 se studentům Miami University podařilo postavit letoun nazvaný Nemuth Parasol s cílem ukázat, že i kruhová křídla mohou být spolehlivě použita k pilotování letadla. Nízký poměr stran křídla mu poskytl výhodu v nízké rychlosti a vysokém úhlu náběhu letu a umožňoval plnou kontrolu nad řízením a přistáním podobající se téměř tomu parašutistickému. Zkonstruován byl jen tento prototyp a poté byla myšlenka dalšího vývoje Nemuth Parasol zavržena.



Vought V-173 „Flying Pancake“ (Létající palačinka) navržený Charlesem H. Zimmermanem byl americký experimentální zkušební letoun postavený za druhé světové války v rámci programu známého jako Vought XF5U „Flying Flapjack“ (Létající lívanec) námořnictva Spojených států amerických. Jejich neobvyklý design představující zdánlivě pouze jedno křídlo vycházel z konstrukce složené z plochých částí ve tvaru disku, dva pístové motory zanořené uvnitř stroje poháněly vrtule umístěné na náběžné hraně konců obou plochých částí. První let byl uskutečněn 23. listopadu 1942 a zkoušky hojně pokračovaly i v roce 1943, což vedlo k poplašným zprávám místních obyvatel Connecticutu o spatření UFO. S letounem prováděl zkušební lety i Charles Lindbergh. Při jednom takovém letu byl nucen nouzově přistát na pláži. Při konečném přiblížení si všiml dvou koupajících se lidí přímo v trase. Při přistání provedl brzdny manévry a přiměl letadlo převrátit se na kapotu. Letoun však byl tak pevný, že neutrpěl téměř žádné významné škody a ani pilotovi se nic nestalo. Poslední let se konal dne 31. března 1947. Letoun měl nalétáno téměř 132 hodin a Zimmerman tak dokázal v praxi svou teorii o reálném fungování letadel, která mohou startovat a přistávat vertikálně.

texty nwt, foto Inktank/Ebaumsworld