



Česká republika - Úřad pro civilní letectví

Letiště RUZYNĚ, 160 08 Praha 6,

IČO: 48134678

Zastoupená [redacted] generálním ředitelem

Osoby oprávněné jednat jménem objednatele:

[redacted] k ve věcech věcné správnosti a realizaci díla

[redacted] ve věcech smluvních

(dále jen *objednatel*)

a

Česká produkční s.r.o.,

se sídlem Budějovická 3a, 140 00 Praha 4,

IČO: 49702963

zastoupená [redacted]

(dále jen *zhotovitel*)

uzavírají tuto

SMLOUVU O PROVEDENÍ DÍLA

podle ustanovení § 536 a násl. obchodního zákoníku

I.

Předmět smlouvy

Předmětem této smlouvy je:

- realizace 6 audiovizuálních děl (AVD) od přípravy scénáře až po konečnou realizaci AVD (témata AVD dle přílohy).
- Uložení těchto AVD na kanál Doletíš na serveru youtube.com
- Příprava průvodních komentářů k jednotlivým AVD

II.

Povinnosti

Objednatel se zavazuje:

- a) Po schválení návrhů dodat na základě požadavků zhotovitele do 10 dnů veškeré podklady, které zhotovitel potřebuje k realizaci předmětného díla. Zejména se jedná o specifikaci zadání pro jednotlivé díly, dále obrazové materiály, dokumenty a AV nahrávky nezbytné pro realizaci, které nejsou zhotoviteli volně dostupné v rozsahu odpovídajícím zadání daného dílu.
- b) Poskytnout veškerou možnou součinnost v průběhu realizace kampaně, a to především účastí zodpovědné osoby na dílčích schvalováních realizace kampaně a tvorbě námětů jednotlivých videosekvencí.



- c) Zajistit webhosting pro testovací i produkční prostředí podporující minimálně Apache 2.2.11, MySQL 5.1.36 a PHP 5.3.0 s takovou konektivitou do internetu, aby uživatelé (očekává se jejich množství v počtu sto v první dny uveřejnění nového dílu a následně v počtu desítek denně) mohli sledovat videosekvence bez neúměrných časových prodlev.
- d) Respektovat dohodnuté podmínky realizace včetně platebního kalendáře a jednotlivých realizačních termínů.

Zhotovitel se zavazuje:

- a) Vytvořit 6 AVD dle přiloženého scénáře.
- b) Dodat objednateli celý předmět smlouvy nejpozději do 31.8.2013. Dílčí plnění jsou určena takto:
- 30.6.2013 – 1. díl
31.7.2013 – 2. díl
31.8.2013 – 3.-6. díl
- c) Respektovat realizační připomínky pověřené osoby objednatele, které jsou objektivně realizovatelné v intencích předem schváleného návrhu kampaně a schváleného rozpočtu.
- e) Převést na objednatele vlastnická práva k AVD dle článku III této smlouvy.

III. Převod práv

Zaplacením se objednatel stává vlastníkem díla.

Převod všech vlastnických práv k vyrobenému materiálu, jenž je uveden v čl. I této smlouvy, nabývá účinnosti dnem přijetí platby na účet zhotovitele z poslední faktury, dle čl. IV této smlouvy.

IV. Cena a platební kalendář

Zhotovitel a objednatel se dohodli na maximální možné realizační ceně za kampaň v celkové výši 500 000,- Kč (slovy pět set tisíc korun českých) včetně DPH v zákonné výši ke dni zdanitelného plnění.

Obě strany se dohodly na:

- zaplacení 35 % z celkové ceny za dodání scénářů upravených o připomínky zadavatele
- zaplacení 25 % z celkové ceny za dodání hrubého materiálu AVD
- zaplacení 40 % z celkové ceny za předání finálních verzí AVD a splnění všech povinností dodavatele.



V případě zpoždění plateb uhradí objednatel zhotoviteli smluvní pokutu ve výši 0,01 % z neuhrazené částky za každý den prodlení.

V případě zpoždění dodání celého díla poskytne zhotovitel objednateli slevu ve výši 0,01 % z celkové ceny za každý den prodlení.

V.

Zrušení/Odložení

- a) Objednatel má právo odstoupit od smlouvy v případě hrubého porušení povinností plynoucí z této smlouvy ze strany zhotovitele. V tom případě má zhotovitel právo na finanční kompenzaci všech účelně vynaložených nákladů pouze za objednatelům schválené dílčí části plnění.
- b) Objednatel má právo odstoupit od smlouvy (zrušit, ukončit projekt v jeho průběhu, nebo odložit jeho realizaci) i bez udání důvodu. V tom případě má zhotovitel právo na finanční kompenzaci všech účelně vynaložených nákladů.
- c) Zhotovitel má právo odstoupit od smlouvy v případě hrubého porušení povinností plynoucí z této smlouvy ze strany objednatele. V tom případě má zhotovitel právo na finanční kompenzaci všech účelně vynaložených nákladů.
- d) Hrubým porušením povinností ze strany objednatele se rozumí zejména: zpoždění plateb za dílčí plnění o více než 60 dní, neposkytnutí upřesňujících zadání pro jednotlivá dílčí plnění, neschvalování / připomínkování jednotlivých kroků, ani po opakovaných urgencích.
- e) Hrubým porušením povinností ze strany zhotovitele se rozumí zejména: nedodržení termínu odevzdání dílčích plnění o více než 60 dní, neodstranění závad v plnění v přiměřené lhůtě ani po opakovaném upozornění.

VI.

Přílohy

Příloha 1: Popis projektu – prezentace nabídky pro VŘ.

VII.

Závěrečná ustanovení

- a) Vztahy založené touto smlouvou se řídí platným českým právem.
- b) Veškeré spory z této smlouvy budou řešeny jednáním. Bude – li toto jednání neúčinné, má kterákoliv ze smluvních stran právo žádat o rozhodnutí příslušný obchodní soud.
- c) Smluvní strany prohlašují, že si smlouvu přečetly a že smlouvu uzavírají svobodně a vážně po předchozím projednání. Strany prohlašují, že jim nejsou známy žádné okolnosti faktické ani právní, které by bránily uzavření této smlouvy. V případě nesprávnosti výše uvedeného prohlášení budou straně poškozené nahrazeny veškeré škody.




- d) Tato smlouva vstupuje v platnost dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami.
- e) Veškeré změny ustanovení této smlouvy jsou možné pouze na základě vzájemné dohody obou smluvních stran, a to v písemné formě.
- f) Tato smlouva byla vyhotovena ve dvou exemplářích, z nichž oba mají platnost originálu.

V Praze dne *3. srpna* 2013



.....
natele



Bud
1
I

.....
Za zhotovitele



UCL – Doletíš – scénáře

Seznam dílů

1. Nouzové přistání
2. Znalost místa přistání
3. Západ slunce
4. Technický stav letadla
5. Kocovina
6. Mechanická turbulence

Obraz	Zvuk
Nouzové přistání	
znělka	0:10
<p>rychle střižená epizoda</p> <p>startující motory 3x - motor repliky Kašpara, moderní motor – zabalený a v chodu - záběr na repasi motoru – detaily, a funkčnost - pohyb - Karel Šíma Bubovice vs. Rotax jinde (?) - záběry na vylágrovaný motor nebo jinak poškozený – Karel Šíma. - letadlo za letu : - z kabiny a ze země</p>	<p>Komentář 1 - 0:10'</p> <p>Spolehlivost dnešních leteckých motorů předčí málokterý stroj. Přesto mívají některá letadla alespoň dva. Pro jistotu. Když ale dojde palivo, nebo se do cesty postaví hejno husí nepomůže ani to. Jediné co pomůže, je zvládnout nouzové přistání - „nouzák“.</p>
<p>foto z nehod z nouzáků - texty</p>	<p>Komentář 2 - 0:15'</p> <p>Text komentář k nehodě podle závěrečné zprávy z vyšetřování</p>
<p>obrazově popis VD, D, VC titulky s textem Kontrola paliva kontrola oleje motor – vizuální kontrola motorová zkouška</p>	<p>Komentář 3 - 0:15'</p> <p>Co udělat pro to, abychom nouzáků předešli? nebo si vytvořili lepší podmínky pro jeho řešení?</p> <p>Pečlivá předletová prohlídka není nadstandard, ale povinnost.</p>
<p>Subjektivní pohled z letadla na les pod ním , VC ze země letadla nad terénem.</p> <p>pohled na „klacek“ z kabiny a subjektivní pohled z křídla nebo trupu na rychle se blížící zem (plochu) při nouzáků – přelítávání hrany lesa a dosednutí na plochu</p>	<p>Komentář 4 - 0:15'</p> <p>Za letu pak dodržujeme dostatečnou výšku nad terénem a vyhýbáme se oblastem, kde nouzák nelze provést. Stále si udržujeme povědomí o směru větru, zvláště pokud je silnější.</p>



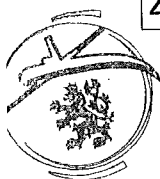
<p>Pohled z letadla : zastavení motoru a vrtule jde do klacku</p> <p>Záběr z nácviiku, kdy instruktor čte žákovi check list a ten to podle toho dělá na konkrétním letadle. Na každém typu je to trochu jinak</p> <p>rychlý sled záběrů na popsané úkony</p> <p>VC pohled z letadla od pilota na zem, vyhledávání místa pro přistání na zemi : C: záběr proti pilotovi – a jeho reakce. (potlačení a rozhlíží se)</p> <p>C: v jednom záběru jak nehledá a sahá podle check listu</p> <p>obrazový popis textu</p>	<p>Komentář 5- 0:50'</p> <p>Když už k zastavení motoru skutečně dojde je důležité především zachovat klid, vzpomenout si na výcvik.</p> <p>Postup máte přeci nacvičený. nastavit rychlost optimálního klouzání pokud máte dostatečnou výšku, zkuste motor znovu spustit, pokud není evidentní, že se motor zastavil takovým způsobem, že je to zbytečné</p> <ul style="list-style-type: none"> - přepnout nádrže, - čerpadlo. - vyhřívání karburátoru - plně bohatá směs - kontrola magnet - startér <p>Postupujeme podle letové příručky</p> <p>Pokud výšku nemáte, okamžitě se připravujete na nouzové přistání:</p> <ul style="list-style-type: none"> - výběr plochy - klapky podle potřeby – rozpočet do 1/3 plochy - zavřít palivo - směs ochudit (<i>někde není</i>) - vypnout čerpadlo - vypnout magneta a baterii je důležité, aby motor na chvíli nenastartoval a neovlivnil rozpočet - dotáhnout pásy a otevřít kabinu
<p>Vždy záběr z letadla, jednoduchá grafika (šipka) a titulek</p> <p>Velkost plochy – na záběru červený obdélník jako dráha</p> <p>Směr větru - modrá šipka proti letadlu</p> <p>Sklon plochy</p> <p>Povrch</p> <p>Překážky – stroje, stavby , ploty na ploše</p>	<p>Komentář 6 - 0:25'</p> <p>Pro výběr plochy je důležité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dostatečně velká plocha - přistávat proti větru - přistáváme do kopce, ale na větší rychlosti - nejlépe plocha s nízkým porostem jinak podrovnáváme na vršky rostlin nebo stromů, podél řádků – výrazné zelené plochy mohou být podmáčená místa, pozor na řepku – když odkvete není žlutá - nepřistáváme proti překážkám, za každou cenu se snažíme vyhnout



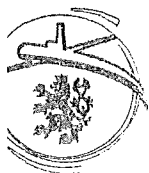
	čelnímu nárazu trupu, křídla můžeme o stromy urazit
záběr VC – pohled na vzlet. Zastavený obraz v určené výšce rozhodnutí – grafika s výškou – pokračující nouzák v záběru.	Komentář 7 - 0:15“ Vrcholnou disciplínou je nouzák po vzletu, kde je plocha obvykle před a pod námi. Měli bychom vždy využívat vzlet z konce dráhy – někdy nám může chybět plocha před námi. Poznejme svoje letadlo – výška, ze které je možné se bezpečně vrátit zpět na letiště se velmi liší podle typu a čistoty pilotáže.
záběr nouzáku se zastavenou vrtulí – pohled z letadla a ze země.	Komentář 8 - 0:15' Přejeme vám, abyste tento díl nikdy v praxi nepoužili, ale když už se ale motor za letu zastaví, je vcelku jedno proč. O přežití rozhodují počáteční podmínky, správné rozhodnutí pilota, dobré provedení manévru a samozřejmě štěstí...
závěrečná znělka	



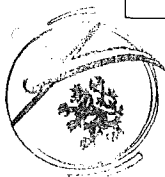
Znalost místa přistání	
znělka	0:10'
<p>pohledy z paluby na plochy letiště – přistání na různá letiště</p> <p>- plochy „vhodné“ a nevhodné pro přistání</p> <p>... (Video Savage na velkých pneumatikách přistávající na kamenité dno téměř vyschle reky... myslím, že je to firemní video z Itálie)</p>	<p>Komentář 1 - 0:40'</p> <p>Přistání na neznámém letišti nemusí být nutně dobrodružné. Stačí věnovat trochu času přípravě a tak si dramaticky zvýšit pravděpodobnost, že z letiště zase bezpečně odletíme. Nebo se včas rozhodneme, že raději poletíme jinam. Na jiné neznámé letiště?</p>
<p>foto nehod</p> <p>Vybrat nehodu/nehody – zabořené letadlo na měkké RWY – letadlo které vyjelo za dráhu (vzpomínám si na dvoumotoráka, který přistál dlouhý a spadl do more...) Byla myslím nějaká nehoda Echa, kdy instruktor přistál na pozemku kamaráda a utrhla tam podvozky, protože se zabořil. Tak 2-3 roky zpátky.</p>	Komentář k nehodě podle ZZ
<p>SLZ: přistání: Hrádek u Rané, dvě plochy jedna do kopce, Litoměřice</p>	<p>Komentář 2 - 0:20'</p> <p>Ne každý pilot má průkaz s číslem 007 a právo přistávat do terénu. Většina z nás létá na letiště a plochy SLZ, nedávno otevřené i pro provoz letadel všeobecného letectví. Samozřejmě letadel odpovídajících výkonů a při splnění určitých podmínek.</p>
<p>záběr na AIP, NOTAM na AISVIEW, listování v Databázi Letišť Proti a to samé pro iPad – případně domluvit s Patrikem Sainerem</p> <p>telefonát , příjem telefonátu s člověkem na věži</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozbahněná plocha - Soběslav, Tábor, Zbraslavice - případně akce, lidé motorky na letišti (např. akce v Milovicích nebo Hradčany) 	<p>Komentář 3 - 0:25'</p> <p>Základem úspěchu, ne-li přežití v letectví je příprava. Odpovídající příprava nám umožní předvídat, sníží naši zátěž během letu a blahodárně tak působí na bezpečnost. Při dnešní dostupnosti dokumentace není problém získat představu o místě, kde se chystáme vystoupit z letadla. Doporučujeme na neznámé letiště zavolat a snažíme se komunikovat s kolegou pilotem, nebo dispečerem AFIS</p>
Záběr z věže na plochu	V/O 0:15'



Louže v trávě	... Letiště Soběslav ... radši ne, ultralightem ano, ale na 182 je to moc měkký.
VC + D člověk sedí u PC a hledá... Google Earth – záznam průletu na terénu animace nad google maps záběr z letadla – domalovat nějaké výstřednosti na nějaké ploše – třeba Carvatche u Rané se sloupem, nebo orientační body v ose dráhy – znám v Bene) VC	Komentář 4 - 0:25' Pokud tušíme komplikace s vyhledáním letiště můžeme se s důvěrou obrátit na Google. Sice za nás ještě nepřistane, ale jeho satelitní mapa nám dá dobrou představu o místě . Stačí mít doma nainstalovaný Google Earth. Lepší je se podle sloupu vysokého napětí orientovat, než do něj vrazit. Navíc, čím snáze se budeme v okolí letiště orientovat, tím méně budeme náchylní dělat chyby v úkonech nebo při pilotáži samotné.
záběry epizoda : paraprovaz, provoz větroňů – intenzivní provoz	Komentář 5 - 0:10' Místní zvyklosti a postupy. AIP mít člověk nastudovaný MUSÍ, ale na místní zvyklosti je dobře se zeptat.
Závěrečná znělka	



<h2>Západ slunce</h2>	
znělka	0:10'
Meteorologie v obrazech <ul style="list-style-type: none"> - záběry slunce za letu v různých podmínkách - http://www.youtube.com/watch?v=a1DRGCAN4vQ - cca 3:41 západ slunce v Bene - časosběr pohybu slunce na letišti 	Komentář 1- 0:15' Slunce je nepochybně žádoucím společníkem letců. Rozpouští ranní mlhy, ohřívá vzduch plachtařům, prodlužuje večerní stíny fotografům. Bohužel, nedlouho potom zapadá a tím nám někdy komplikuje život. Jednou, když mizí pod obzor dříve, než bychom potřebovali, jindy, když nám při přistávání svítí do obličeje.
foto nehod ? <i>- mám obavu, že neseženeme nehodu, kde bude slunce jako hlavní nebo jediná příčina</i>	Nehody <i>- asi budeme muset nehodu vynechat</i>
<ul style="list-style-type: none"> - dolní část - reálná záběr na dráhu - horní - animace kotouč slunce zapadající za obzor 	Komentář 2 - 0:15' Popis obrazu Západ Slunce je přechod středu slunečního kotouče přes horizont – začíná soumrak. Občanský soumrak končí, když je Slunce méně než 6° pod obzorem.
Západy a východy slunce – záběr na tabulku, případně na graf délku dne. (záběr na GPS, s údaji ETA at Destination a vyšším časem SS at destination) ? Screenshot www.suncalc.net	Komentář 3 - 0:15' Předpis říká, že let musí být ukončen do konce občanského soumraku. Ten nenastane nikdy dříve než 30 minut po západu slunce.
opakované záběry stejného přistání za různých podmínek nejlépe takové letiště, kde budou vidět výrazné orientační body v ose viz třeba bene – první sloup za rybníkem je v ose 24, křižovatka v ose 27.	Komentář 4 - 0:25' Někdy však už několik minut po západu Slunce může být viditelnost při které nelze bezpečně přistát. Vliv má hlavně aktuální počasí v místě přistání. Vyplatí se znát orientační body v ose přiblížení na letišti, kam letíte a hlavně mít časovou rezervu.
animace letu ze západu na východ republiky a posunutí hodin. – rozdíl SS: v podkladu let letadla – dvoj expozice	Komentář 5 - 0:15' Dlouhý let na východ nás připraví o několik minut slunečního svítu a pokud se k tomu přidá protivítr můžeme mít v cíli problém, zato však budeme mít jistotu, že večer nebudeme přistávat proti slunci.



<p>zaber jak slunce svítí mezerou mezi mraky a obzorem) - subjektivní: záběr slunce v očích a mouchy , škrábance - pohled ze země – letadlo krouží a - záběr jak se změnila viditelnost</p>	<p>Komentář 6 - 0:15' Viditelnost z kabiny může výrazně zhoršit poškrábaná nebo znečištěné sklo kabiny, Pokud nelze přistát po světle, vyplatí se počkat ve vzduchu pár minut a přistát po západu slunce.</p>
<p>subjektivní pohled pilota: letiště Roudnice a rozsvícení dráhy var. i ze země</p>	<p>Komentář 7- 0:10' Takže shrnuto: čisté okno a plánovat let s dostatečnou rezervou před západem slunce. Ne všude vám na letišti pak mohou pomoci rozsvícením dráhy.</p>
<p>závěrečná znělka</p>	

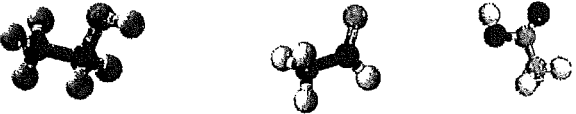


Technický stav letadla	
úvodní znělka	0:10'
ilustrativní záběry na drobné nedokonalosti letadla (chybí šroub na krytu motoru, uvolněný drát pod palubkou, ...)	Komentář 1 - 0:30' Půjčili jste si někdy auto a říkali si: „Jak s tím ten člověk může jezdit?“. Pokud si to samé říkáte o letadle se kterým právě vyrážíte na výlet, pak s ním nejspíš jeho majitel sám nelétá. Ví svoje a vzal si k srdci domácí výhružku: „Jestli se v tom krámu zabiješ, tak mi nechod' na oči...“
Benešovské Echo - záběr na celek a detail příslušného bulletinu.	Komentář 2 - 0:10' I tak banální závada jako je prasklý šroub na podvozku, který není pravidelně kontrolovaný a preventivně měněný se může prodražit
?? další nehody závady na motorech Zlín	
Foto z poruch motorů	Komentář 3 - 0:30' Oblíbeným nešvarem je upisování hodin – tedy zapisování náletu menšího než je skutečnost do letadlové knihy. Finanční úspora na servisu je zřejmá, rizika asi méně. Frekvence prohlídek je stanovena podle dlouhodobých zkušeností výrobce a jejím prodloužením výrazně vzrůstá nebezpečí závady.
Letadlová kniha BZ paluba letadla: kontrola kabelů od sluchátek zastřívání konektoru do rádia, zkouška rádia, vyndání kabelu- a zjištění závady	Komentář 4 - 0: 25' Dalším problémem je nezapisování drobných závad. Přeci každý o ní ví, tak proč to komplikovat formálním zápisem? Ale co když některý pilot třeba neví, že konektor sluchátek někdy nefunguje a vydá se s letadlem sám na řízený let?
Foto: Přistání UL v Nymburce na sletu do pěny, potom, co mu upadla předřová noha Obraz složený z dokumentárních fotografií	Komentář 5 - 0:25' Zbytečným komplikacím za letu lze předejít většinou na zemi. Rozhodně není příliš zábavné řešit situaci, kdy se octneme ve vzduchu bez předřového podvozku. Nebo pokud tvrdě přistaneme na zatahovací podvozek a rozhodneme se provést „touch and go“, pak je jistě hloupost podvozek zasunout – můžeme se tak sami odsoudit k nouzáků „na



<p>pohodový let letadlem – záběr z křídla a z paluby , pohled na pilota a jeho pohled na pohodový let ven.</p>	<p>břicho“. Komentář 6 - 0:10' Zbytečným komplikacím za letu lze předejít dobrou údržbou, pečlivou předletovou prohlídkou a netolerováním jakýchkoli drobných závad a nedokonalostí.</p>
<p>závěrečná znělka</p>	



Kocovina	
Úvodní znělka	
<p>-sklenky na stole, plný popelník ruka sahá po krabičce aspirinu háže jí do voda, šumění VD rty a pítí vody s aspirinem</p> <p>Tabulka odbourávání alkoholu – foukání do testeru Alkoholtester – 0 promile</p> <p>„Faceliftovaný“ opilec</p>	<p>Komentář 1 – 0:30' Kalná rána opilců... Kocovina... Alkoholtester i tabulky zbytkového alkoholu dávají zelenou pro řízení auta, tak proč si nesesednut i za knipl? Že by to byla hloupost? Známe vlastně pochody ve svém těle, když ho nutíme vyrovnat se s přísunem většího množství alkoholu?</p>
záběry z nehod	Nehodu z poslední doby, kde by byl alkohol a nebyla použita v minulém díle si nepamatují. Nehody s prokazatelným vlivem kocoviny jsem nenašel.
	<i>Část textu a krátký obrazový vstoup Mudr. Melechovský. Komentář bude složený z částí Mudr Melechovský a speaker.</i>
 <p>podklad pod grafiku křivky: veselá zábava u piva nebo jiného alkoholu, tanec, pohyb, který se rozmaže</p> <p>křivka odbourávání – grafika a animace</p>	<p>Komentář 2 – 0:40' Podívejme se na pití alkoholu z hlediska biochemie. Konzumujeme ethanol, který se dostává do krve a má eurorizující a utlumující účinky. Ethanol se v játrech mění na acetaldehyd – ten je 30x toxičtější a hlavně se v těle odbourává jen velmi pomalu. Acetaldehyd se postupně mění na kyselinu octovou, k tomu je potřeba cukr a dostatek času.</p>
grafika odbourávání - pokračování	<p>Komentář 3 – 0:10' Kocovinu způsobuje acetaldehyd. Ve chvíli, kdy v těle již žádný ethanol nemáme, jsme ovlivněni acetaldehydem.</p>
<p>let letounu – záběry z kabiny: -pilot v obraz subjektivního pohledu pilota , resp. jeho nedostření, -pohled na pilota promnutí očí, zbytečné pohyby, osahávání plynu, suché rty a polykání VD</p>	<p>Komentář 4 – 0:20' Pilotování je velmi náročná činnost a účinky kocoviny se na něm mohou projevit i když se před letem pilot cítí subjektivně dobře. Zejména u delších letů se může velmi negativně projevit dehydratace a ztráta minerálů spojená s konzumací alkoholu.</p>



<p>rozzáběrovaná epizoda</p> <p>Simulátor FNTP (Bene) – kabina, piloti Simulátor FNTP – obrazovka záznamu letu</p> <p>Sim – záznamy kvalitních přiblížení</p> <p>Sim – záznamy přiblížení s velký rozptylem</p> <p>Sim – záznamy přiblížení s trochu menším rozptylem</p>	<p>Komentář 5 – 0:30'</p> <p>Schopnost soustředění pod vlivem alkoholu a s doznívající kocovinou jsme si ověřili na simulátoru</p> <p>Za střízliva a v dobré kondici byl průběh přiblížení velmi blízký předepsané trati a rozptyl v místě dosednutí nebyl velký</p> <p>Při 1 promile (to bych konzultoval co je zdánlivě malá, ale už dost ovlivňující hodnota) je schopnost udržet předepsanou trať letu a místo dosednutí takováto.</p> <p>U pilotů, kteří mají „jen“ kocovinu jsou výsledky lepší, ale stačí toto „lepší“ na bezpečné provedení letu?</p>
<p>záběr na konzumaci – mrtvolka a škrtnuto s časem odbourání</p> <p>záběry z komentu 4 v čb</p>	<p>Komentář 6 – 0:20'</p> <p>Shrnuto:</p> <p>Necítíte se úplně dobře – odložte let až budete v pořádku</p> <p>Jedno pivo 10 stupňů nebo 2 deci vína - leťte nejdříve za 8 hodin.</p> <p>Příznaky opojení – počkejte nejméně 24 hodin.</p> <p>Cítili jste kocovinu – nelétejte až 3 dny</p> <p>„Kdo se ráno nestydí, ten se večer nebavil...“ Vy si ale ne a ne vzpomenout, jak končil minulý večer – pak nelétejte vůbec.</p>
<p>Závěrečná znělka</p>	



Mechanická turbulence v přízemních výškách

úvodní znělka

Letiště:
Větrný pytel do osy dráhy
větrný pytel v různých směrech
-časosběr : pytel se otáčí

Komentář 1 - 0:15'
V leteckém nebi fouká vítr jen a pouze v ose dráhy. Neexistuje tam mechanická turbulence, tím spíše mechanická turbulence v malých výškách. V reálném světě ano a kdo ji bude ignorovat má do leteckého nebe nakročeno.

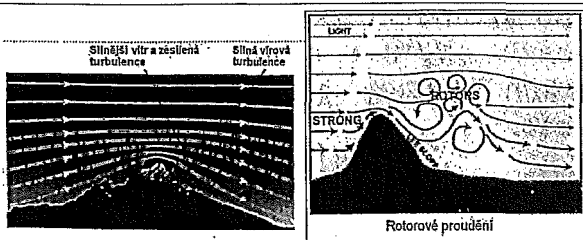
záběry na zvířený prach přízemní turbulencí bude to vidět?

grafika do záběru: jak to mění vítr za hangárem nebo jinou budovou
-možná mám záběr na „čertíky“ na letišti MB

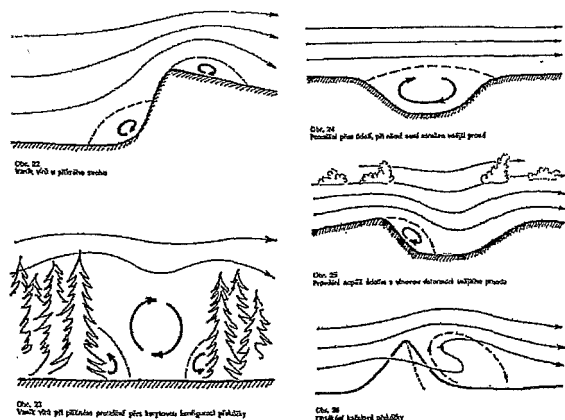
Komentář 2 - 0:10'
Proudění vzduchu uvidíme leda v aerodynamickém tunelu. Na finále v závětrí lesa si musíme vystačit s představitivostí. Ta by nás měla varovat pokaždé, když fouká silnější vítr přes překážky.

Nehoda vlekáře na soutěži (?? Zbraslavice)
Rozbor nehody jako animace, - malování třeba do satelitní Google mapy

zprávu o nehodě nemáme



Komentář 3 – 0:15'
Jak proudí vzduch kolem kopců je celkem známé.
Na návětrné straně kopce se proudnice zhušťují a zrychlují. Na závětrné straně vzniká mechanická turbulence, která se vyskytuje až do vzdálenosti 5-násobku výšky kopce

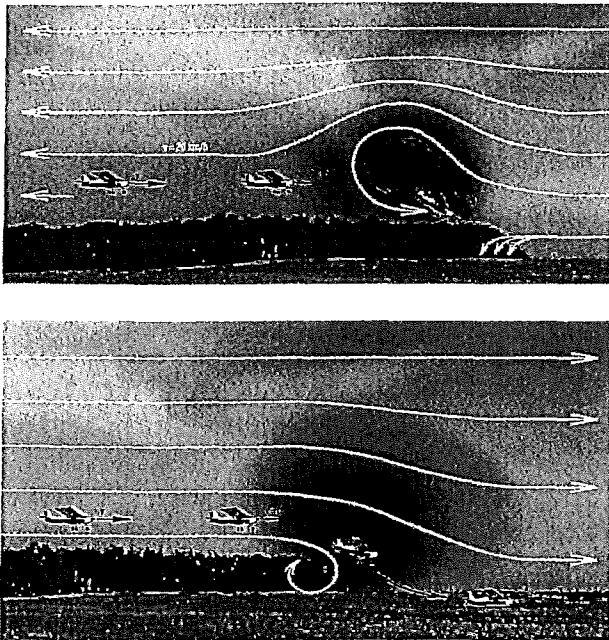


Komentář 4 – 0:25'
Mechanická turbulence se vyskytuje u jakékoli překážky a jakékoli ostré terénní hraně. Smysl má o ní uvažovat při rychlosti větru od 6 m/s.

Pro motorové létání nám předpis L2 určuje létat minimálně 150m nad terénem. To je výška, kde je potřeba sledovat tvar terénu, ale turbulence způsobená krajem lesa, budovami, nebo malými terénními nerovnostmi nás

Animace proudnic



Tady budeme uvádět i přibližné výšky jako příklady	neovlivní.
 <p>Animace proudnic a letadla - animaci bychom mohli nahradit záběry z reálu. Zpomalený záběr z boku na přistání za překážkou a do toho vložit grafiku.</p>	<p>Komentář 5 – 0:25' Úplně jiná je situace, ve chvíli, kdy se pohybujeme v menších výškách, například při přiblížení na přistání.</p> <p>Kraj lesa může způsobit problém ať vane čelní, nebo zadní vítr.</p> <p>Čelní vítr může vytvořit rotor těsně před koncem lesa. Letadlo bude rotorem tlačeno k zemi těsně před hranou, která rotor vytváří.</p> <p>Zadní vítr vytvoří rotor těsně za krajem lesa. Vliv na letadlo je stejný, ale v jiném místě.</p> <p>Příklad je na kraji lesa, ale stejně funguje i ostrý terénní zlom, nebo budovy.</p>
<p>Pohled za letu z kabiny pilota, pohled na něj, a subjektivní jak sleduje například kouř z komína. - mám záběr požáru (dým) v lese a kroužení nad lesem</p>	<p>Komentář 6 - 0:10' Směr a rychlost větru je potřeba sledovat nejen při přistání, ale po celou dobu letu. Tvar terénu a překážky zejména pokud je výška letu méně než 2násobek výšky překážky.</p>
<p>pohled na letící letadlo z jiného. Subjektivní pohled pilota, jak sleduje horizont a zem pod sebou.</p>	<p>Komentář 7 - 0:10 Nikdy nezapomínejte na to sledovat prostředí ve kterém se pohybujete a předvídat jaký vliv na vás bude mít.</p>
závěrečná znělka	



Věc : Reakce na vyhlášení veřejné zakázky malého rozsahu-preventivní projekt „Doletíš?!“.

Dobrý den ,

společnost Česká produkční s.r.o. se touto cestou hlásí do výše zmíněného výběrového řízení.

- a) vznik a provoz komunikačního nástroje mezi Úřadem pro civilní letectví a piloty všeobecného letectví: Česká produkční s.r.o. hodlá využít stávající server, na kterém projekt do současné doby běží : www.doletis.cz. Tento komunikační nástroj by byl doplněn o Facebookové profily (Doletíš a Bezpečné létání), na kterých by se mohla odehrávat interaktivní diskuze. Hlavní webová presentace by byla prolinkována na výše zmíněné profily. Profily by zároveň umožňovaly prezentaci převzatých materiálů bez rizika omezení autorských práv (AIOPA). Cena za zprávu a podporu těchto profilů není součástí této nabídky. Jedná se o zřízení těchto profilů a občasné naplnění obsahem pocházejícím od třetích stran.
- b) Scénáře jsou přílohou této nabídky .
- c) Technické podmínky výroby: Česká Produkční s.r.o. pro tvorbu předmětu výběrového řízení hodlá využít stejný štáb, který pracoval na projektu „Doletíš?!“ v letech 2010 a 2012. Rozdílem proti předcházejícím letům by bylo natáčení v jednom časovém období , na základě zadavatelem schválených scénářů, což by mohlo projekt mírně zlevnit oproti předcházejícím letům.
Tento způsob též sníží časové zatížení pracovníků na straně zadavatele. Předpokládáme cca. 5, maximálně 6 schůzek nad celým projektem.
- d) počet dílů je 6, celková cena je 500 000 Kč včetně DPH
- e) Technické specifikace : master :HD. Střih :Avid a final cut. Distribuce stávající YOUTUBE kanál „Doletíš?!“.
- f) Podpora distribuce prostřednictvím distribučních mailů obdobně jako v předcházejících letech, ČP k jednotlivým vlnám připraví a navrhne textace anotačních mailů, distribuce bude zajištěna prostřednictvím mailingového engine .
- g) Reference : Youtube kanál Doletíš, Facebook Nicostar, Cymedica.

Ředitel
Česká produkční, s. r. o.



zpracovala Česká produkční

Veškeré informace a postupy obsažené v tomto materiálu jsou informacemi, na které se vztahuje režim § 271 obchodního zákoníku. Bez souhlasu České produkční není druhá strana oprávněna tyto informace a postupy prozradit třetí osobě ani je použít pro své potřeby bez ohledu na to, zda dojde k uzavření smlouvy či nikoli.

