



**Witold Kamocki,
ředitel PATA,
byl naším hostem
10. září 2001**

strana 7



**CIAF 2001:
Red Arrows
na hradecké
obloze**

strana 7

**Jiří Pruša:
Svět
a letecká
přeprava**

strana 6

„Deset let prosperity v letectví skončilo. Vývoj, který začal v loňském roce, byl dramaticky akcelerován bezprecedentní hromadnou vraždou dne 11. září 2001. ICAO přijalo zásadní opatření pro změnu filozofie

Panika není program

bezpečnosti letecké dopravy, kromě odhalování zbraní a nebezpečných předmětů bude nadále nezbytné odhalovat nekalé úmysly cestujících. Pojišťovny zruší částí pojistného krytí přepravců i letových provozních služeb a u zbytku zvyšují pojistné, jen pro letecké společnosti celosvětově z 1,9 na 9 miliard amerických dolarů. Zájem o leteckou přepravu klesá, IATA očekává za poslední čtvrtletí 2001 ztrátu 3,6 miliardy EUR. Prognózy v letectví se zhroutily. Letecké společnosti, naši zákazníci, volají o pomoc. Jak odpovíme?

Nezastáhneme za záchranou brzd. Nezastavíme projekty, nezbytné pro zajištění rozvoje podniku a jeho schopnosti poskytovat letové provozní služby, ale projekty mimo tento rámec odložíme nebo omezíme. Nepřerušíme výcvik zaměstnanců a období do obnovení dynamiky letecké přepravy využijeme ke zvýšení bezpečnosti a kvality svých služeb i kapacity vzdušného prostoru. Nezvyšíme cenu přeletové jednotky pro rok 2002. Zracionalizujeme naši účast v mezinárodních aktivitách a převzetím některých úkolů projektu CEATS Asociací podniků letových provozních služeb snížíme náklady na jeho realizaci. Těmito zásadami se bude řídit i konečná výše rozpočtu pro rok 2002 a jeho struktura. Budeme trvale a efektivně spolupracovat se svými zákazníky. Využijeme skutečnosti, že v letošním roce byl nárůst letového provozu nad Českou republikou ze všech států sdružených v EUROCONTROL nejvyšší.

Od roku 1992 jsme žili v období trvalého a zdánlivě nezpochybnitelného růstu. I toto období mělo své výzvy a úskalí. Společným úsilím jsme se s nimi vyrovnávali tak, že jsme sami neohrozili prosperitu podniku ani jistoty jeho zaměstnanců. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky je stabilní i finančně zdravý a to mu spolu s kvalitou jeho zaměstnanců dává do příštích let dobrou perspektivu. Letošní rok je tvrdou zkouškou pro provozní složky. Výzva 11. září 2001 bude zhodnocením dosavadních zkušeností a zkouškou nás všech. Věřím, že jsme na ni dobře připraveni.

PETR MATERNA
generální ředitel

Krize letectví

„Teroristické útoky na Spojené státy nebyly prvotním a nebyly ani jediným vlivem, který způsobil pokles poptávky po letecké dopravě, ale významně nástup recese v oboru urychlily. Velcí letečtí přepravci očekávají v pesimistické variantě v příštím roce zhruba 20 % pokles počtu letů proti letošnímu plánu,“ uvedl ředitel divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb našeho podniku Petr Fajtl.

Tyto informace uvedl s odkazem na údaje IATA a nedávne mimořádné jednání organizace EUROCONTROL v Bruselu, jehož se zúčastnil. Začínající recese letecké dopravy naznačují informace o poklesu provozu a následných problémech některých členských států EUROCONTROL.

Nejistota

Krizi světové letecké dopravy podle Fajtlových slov může dále prohloubit zostřená situace v Afghánistánu. Případný rozsáhlejší konflikt a uzavření tamního vzdušného prostoru by asi způsobilo další propad počtu dálkových letů do a z této oblasti, ale i navazujících tranzitních a vnitrostátních linek na starém kontinentě.

„Předpokládané snížení počtu pohybů v evropském vzdušném prostoru ale nemusí nutně znamenat, že stejně se bude vyvíjet i situace v České republice. To zatím nelze odhadnout. Počty pohybů mohou vzrůst o několik procent, ale mohou také značně klesnout.

Analýzy se teprve zpracovávají, nicméně míra nejistoty je opravdu vysoká. Vedení našeho podniku už připravuje opatření, jejichž cílem je minimalizace případných dopadů recese na ŘLP ČR, s.p. Jisté je, že teroristické útoky v USA tvrdě zasáhly i civilní letectví. Snížení frekvence zámořských letů, především do USA, znamená logické snížení letového provozu v evropském vzdušném prostoru,“ řekl Petr Fajtl.

Variantní strategie

Důsledky krize a její případný dopad na ŘLP ČR, s.p. určí provoz. Od jeho vývoje se odvíjí variantní strategie našeho podniku pro stávající období v oblasti ekonomiky, investic a v neposlední řadě adekvátní personální opatření.

Pro divizi plánování a rozvoje znamená aktuální vývoj ve světě zejména podstatné omezení investičních zdrojů. „Zelenou dostanou jen strategické projekty, především výstavba centrálního střediska řízení ATCC 2006, roz-

voj stávajících systémů včetně E2000 a zabezpečení přechodu na terminální řízení. Tyto projekty umožní zvýšit kapacitu našeho vzdušného prostoru a zajistí připravenost našeho podniku na následný boom letecké dopravy. Každá recese, i s těmi nejtvrďšími dopady, má ve svém důsledku ozdravný charakter. Cílem vedení ŘLP ČR, s.p. je minimalizovat dopady na náš podnik dlouhodobou schopností plnit naše poslání,“ konstatuje Petr Fajtl.

Zásahy do rozpočtu

„Očekáváme, že recese letecké dopravy bude mít nemalý dopad na hospodaření podniku v roce 2002. Pro letecké dopravce to znamená zvyšování provozních nákladů. Ti již nyní vyvíjejí tlak na poskytovatele letových provozních služeb na snižování jednotkových cen,“ upozornil ing. Luboš Hlinovský, ředitel divize finanční. „Se zvyšováním cen v roce 2002 ŘLP ČR, s.p. nepočítá. Velkou neznámou je objem letecké dopravy, který bude mít v příštím roce nejvýznamnější vliv na výnosy podniku. Na rozdíl od kosovské krize z roku 1999 nelze očekávat jeho výrazný nárůst. Proto musíme v příštím roce počítat nejen se zásahy

(pokračování na straně 2)



- American Airlines sníží lety o 20 % a propustí 20 000 ze 138 000 zaměstnanců
- United Airlines počet 100 000 zaměstnanců sníží o 20 000 a služby o 20 %
- US Airways redukuje služby o 23 % a počet zaměstnanců o 11 000 (tj. o 24 %), stahuje z provozu přes 100 letadel
- British Airways ruší 190 letů týdně, sníží počet zaměstnanců o 5200, redukuje lety o 10 % a vyřadí z leteckého parku 20 strojů
- Lufthansa od 1. 10. vybírá příplatek 8 dolarů ke každé letence, z provozu stáhne 28 letadel
- Continental Airlines ukončí lety do 10 měst, propustí 12 000 lidí, sníží lety o 20 %
- Delta Airlines (aliance Sky Team) sníží počet zaměstnanců o 16 % (tj. zhruba 13 000 osob) a omezí lety o 15 %
- Sabena čelí hrozbě krachu, Swissair propustí 2560 zaměstnanců a zbaví se 24 letadel

A-SMGCS v Praze je skutečností

BETA je významným projektem Evropské komise

Jeden z modulů budoucího globálního systému GATE to GATE, systém A-SMGCS, který bude sloužit pro řízení letového provozu na letištích, byl uveden do provozu na letišti Praha-Ruzyně. Po mnohaměsíčním úsilí pracovníků ŘLP ČR, s.p., ČSL, s.p. a zástupců zúčastněných firem byl projekt Evropské komise pod názvem „BETA“ (operational Benefit Evaluation by Testing an A-SMGCS) odstartován.

Projekt BETA má posoudit provozní a případně ekonomický přínos systému A-SMGCS. Poděkujeme na tomto místě především ing. Janu Štindlovi, ing. Pavlu Attlovi a Ivanu Uhlířovi, kteří se významně podíleli na přípravě a úspěšném provedení BETA testů. Ověřovaly se technické parametry celého systému, spolupráci podsystémů, monitorování a řízení letového provozu s využitím údajů tohoto systému. Po totálním neúspěchu testů na letišti Hamburk jsme výsledky testů v Praze očekávali s napětím.

Pražských testů se zúčastnili řidiči letového provozu APP/TWR Praha, kteří absolvovali výcvik v Amsterdamu. Testovali systémy Surveillance, Control, Guidance a Planning (prokázal značnou nespolehlivost a jeho testování bylo přerušeno). Testována nebyla část Routing, jež bude sloužit k automatickému stanovování trasy pojiždění. Výsledky testů na ruzyňském letišti jsou dobrým příslibem pro následné práce na systému. Je příjemné konstatovat, že svými praktickými poznatky řidiči určitě dále pozitivně ovlivní další rozvoj A-SMGCS.

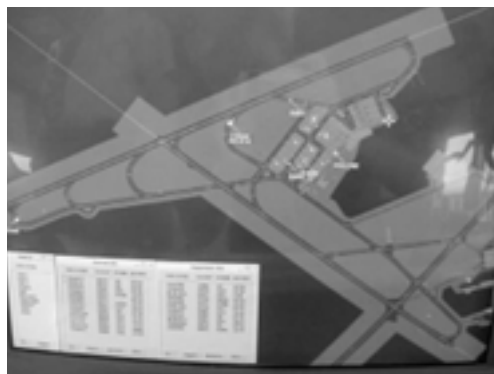
Praha-Ruzyně je prvním evropským letištem, na němž je systém A-SMGCS instalován v takovém rozsahu. Na staré věži jsou pracoviště TEC (řidič TWR) a GEC (řidič Ground). Česká správa letišť disponuje pracovištěm APRON, které ale v rámci testů BETA aktivně nespolečnicovalo. Vozidla FOLLOW ME a ČSL byla vybavena odpovídající GPS a Modu S. Pro testy byly stanoveny meteo podmínky, dohlednost 2,5 km při testování na pro-

vozní ploše letiště a 5 km při testování se zkušebním letadlem Dornier 228 a provozními testy jako pracoviště TEC.

V týdnu od 3. 9. 2001 probíhal opětovný výcvik řidičů a příprava na následující dva týdny testů systému

šeny samotnými řidiči, když chyběly letové plány a nedošlo k označení příslušného letadla. Během testů byla zajištěna vysoká míra bezpečnosti a nedošlo k jediné události způsobené jejich prováděním.

Přes určité dětské nemoci, kterými všichni nové systémy „tr-



„Praha - Ruzyně je prvním evropským letištem, na němž je systém A-SMGCS instalován v tomto rozsahu.“

A-SMGCS. Testy na pracovišti BETA (záložní pracoviště TWR Praha) začaly v pátek 14. září. Zpočátku bylo pracoviště konfigurováno jako pracoviště GEC a od pondělí 17. 9. bylo střídavě pracovištěm GEC nebo TEC. V druhém týdnu byl rovněž testován datový přenos na palubu letadla, tedy nehlasová komunikace při předávání jednotlivých povolení. Patrně další evropskou premiérou ruzyňského letiště bylo řízení testovacího letadla během normálního letového provozu po datových spojkách od povolení Push-back až po povolení Take-off s označením letu a sledováním po celou dobu pojiždění na obrazovce. Dalšími testy se zkušebním letadlem byly zkoušky varovného systému narušení RWY vozidlem z TWY podle přesně stanoveného scénáře.

Provozní testy probíhaly mimo období silného provozu na letišti. Každému předcházela briefing, na němž byl vedoucí směny na TWR vždy seznámen s plánovanými testy. Právě on měl vždy právo konečného rozhodnutí o provedení provozních testů na pracovišti TWR. Několikrát byly testy přeru-

pí“, lze konstatovat, že například označování (labelování) letadel nebo vozidel na provozní ploše letiště a informace o možném konfliktu budou velkým přínosem k zajištění bezpečnosti letového provozu.

BETA patří k významným projektům dopravní politiky Evropské komise, která jej financuje. Úspěch pražských testů má pozitivní dohru i na diplomatickém poli. Evropská komise organizuje spolu s managementem BETA v Praze dne 15. 11. 2001 „Demonstration day“. Očekává se účast 60 představitelů všech významných organizací pracujících v letectví. O den později, 16. listopadu, proběhne v Praze workshop týkající se projektu BETA a budoucnosti A-SMGCS. Během tohoto setkání se rovněž naši vrcholní představitelé v civilním letectví budou moci s tímto systémem seznámit.

Armáda děkuje

Velitel Vzdušných sil AČR generálporučík ing. František Padělek poděkoval ŘLP ČR, s.p. za pomoc při organizaci CIAF 2001. Jmenovitě Mileně Arnoldové, Ivě Chourové, Vlastě Petanové, ing. Jaroslavu Macháčkovi, Ladislavu Štefkovi a Jiřímu Chromíkovi za odbornou přípravu a vysokou odpovědnost při plnění úkolů.

(vk)

Zobrazení dráhového systému

Snímek: archiv autora

Zajištění testů a jejich průběh na ruzyňském letišti všechny zahraniční kompetentní organizace hodnotily jako velmi úspěšné a vyslovily Praze vysoké uznání.

MIROSLAV TYKAL

ved. projektu BETA za ŘLP ČR, s.p.

LIS sděluje

■ Informace o změně v přístupu k Letecké informační příručce jsou na Internetových stránkách. Od 1. října 2001 je umožněn přístup k AIP pouze těm, kteří požádají o registraci a obdrží od LIS přístupové heslo. Bližší informace naleznete v námi vydaném leteckém oběžníku A 6/01.

■ Rozsáhlé AIRAC změny k Letecké informační příručce platí od 1. listopadu 2001. Se zaváděním RVSM dochází ke změnám především v popisech tratí v části ENR 3 a na traťových mapách pro spodní a horní vzdušný prostor. K tomuto datu bude zrušeno zařízení VOR/DME ZAB a uvedeno do provozu nové VOR/DME OTA. To se promítne v nových postupech pro přiletů a odlety na letišti Ostrava včetně postupů pro přiblížení podle přístrojů. Ve změně je zahrnuto i přerozdělení kmitočtů na stanovištích APP Praha a TWR Praha. Nově jsou zveřejněny informace o letišti Přerov, jehož civilním provozovatelem se stala letecká společnost OLIMEX s. r. o.

(id)

Krize letectví

(dokončení ze strany 1)

do provozního rozpočtu podniku, ale i s přehodnocením priorit v rozvojových programech,“ dodal ing. Luboš Hlinovský.

„Opatření v oblasti personální, zejména mzdové a sociální, se bude odvíjet od strategických kroků podniku v příštím období, ale i od schváleného rozpočtu a předpokládaných výsledků hospodaření. Odrazem některých možných zásadních a kvalitativních změn (provozních, investičních, rozpočtových) bude filozofie podniku při kolektivním vyjednávání pro období 2002–2003,“ konstatovala PhDr. Alena Hrdličková, CSc., ředitelka divize personální.

„Zaměstnanci provozních složek zvládli skokový nárůst provozu během kosovské krize a není důvod pochybovat o tom, že zvládnou případné neočekávané situace i v budoucnu. Všechno

má své dobré a špatné stránky. Tou pozitivní je, že zákazem vstupu na technický blok skončilo období exkurzí. Bezpečnostní opatření je však nutno brát vážně a je důležité přikládat význam i zdánlivým maličkostem,“ řekl ing. Alois Těšitel, ředitel divize provozní.

Ztížená je situace Letecké školy ŘLP ČR, s.p. „Podle reakcí našich zákazníků usuzujeme, že v příštím roce dojde ke snížení počtu výcvikových kurzů této klientely, především ze států sousedících s Afghánistánem nebo blízkého okolí,“ uvedl ing. Karel Kouklík, vedoucí LŠ. Přímý dopad krize škola už zaznamenala. „Měli jsme připraveny dva refresher kurzy pro řidiče z Kyrgyzie. Zákazník je zrušil z důvodů jiných priorit. Musíme se proto orientovat na novou klientelu,“ doplnil ing. Karel Kouklík.

(vk, rik)

Bezpečnost na netu

Oddělení bezpečnosti a kvality (OBK) otevřelo novou stránku na Intranetu v rámci informací DPLR. Je zaměřena na činnost oddělení a kromě prezentace obsahuje hlavní dokumenty oboru. Samostatně je připojen zkrácený souhrn a kompletní přehled problematiky ISQMS. Obojí je možné využít jak pro seznámení se s problematikou, tak i při školení zaměstnanců. V položce novinky budou průběžně uveřejňovány jak nové informace, tak popisy procesů ISQMS a charakteristiky hlavních aktivit oddělení.

Novým prvkem stránky je možnost zaslání dotazů a připomínek s garantovanou odpovědí specialistů OBK (bude-li dotaz v jejich profesním rámci). OBK tak ve smyslu své předchozí informace vychází vstříc všem připomínkám a podnětům, jak zabezpečit a dále zlepšovat úroveň bezpečnosti a jakosti našeho podniku. Přivítá i další nápady ke zlepšení této stránky a vzájemné komunikace.

(sh)

EUROCAT 2000 očima expertů

Motto:

„Řídicí systém E2000 zvyšuje kapacitu a bezpečnost vzdušného prostoru. Je dlouhodobě použitelný a lze ho trvale rozvíjet. Je tedy perspektivní.“

ing. Miroslav Smola, DPLR/OPLNS
Strip 3/2000

Ing. Vlastimil Brotánek (RIS/ASP): „Ukázal se jako přivítanější pro technickou obsluhu, především v monitorování a ovládání. Současně vyvolal otázku, zda je výhodnější mít otevřený systém přímo vybízející k požadavkům na úpravy (na rozdíl od E2000), nebo uzavřenější, vyvolávající naopak požadavek přizpůsobit se mu. Vím ze zkušenosti, že jedna opravená chyba vyvolá dva problémy a jsem proto na vážkách. Určitým zklamáním byla radarová část, o níž všichni předpokládali, že s ní nebude mnoho problémů.“

Přesune-li se generování multitracku na zařízení ARTAS, které čeká na svoji příležitost v koutě technického sálu, zbyde z celého systému 'pouze' zobrazovací část. Paradoxně nutno podotknout, že problémové zařízení přispívá ke zvyšování úrovně technické obsluhy, což doufám v budoucnosti plně využijeme.“

Ing. Zdeněk Micka (RIS/ASP): „Umožnil zvětšení počtu radarových výstupů, zpracovávaných systémem a zvýšil počet pracovních pozic na ACC i APP. Z pohledu technické obsluhy má zlepšenou monitoraci, která je přehlednější a umožňuje rychlejší zásahy v případě zá-



vad. Systém zatím nevyužívá maximální počet radarových vstupů a provoz ukázal některé problémy, které se ještě doladují.

Od počátku roku 2002 se začne pracovat podle pravidel RVSM (snížené vertikální rozstupy na tratích), což si vyžádá softwarové zásahy do E2000.“

Řídicí systém E2000 je v provozu našeho podniku 231 dní.

Co splnil, co dluží a co ho ještě čeká?

Zdeněk Joudal (ACC/IFR): „Pokud jde o E2000, lze po měsících jeho provozování konstatovat, že běží. Konstatování trochu tristní, nicméně odpovídající situaci. Po STCA, jedním ze základních bezpečnostních prvků a jedním z hlavních důvodů pro zavedení E2000, ani vidu, ani slechu. Přetrvávající problémy s radarovým zobrazením nad Prahou a západně od Prahy, záhadné výpadky CWS1, poslední 18. září, potíže s funkcí FIN, zamrzající grafika, problémy při zadávání DAIW z pracoviště OPSUP.“

Z obav, aby nebyl označen za obtížistu, nebudu pokračovat. E2000 běží.“

Ing. Roman Kural (vedoucí stř. ACC): „Co splnil: nabídl 8 CWS a možnost zvětšení počtu logických sektorů, což umožnilo šestisektorovou konfiguraci v podobě, která se užívala toto léto.“

Co zůstal dlužen: největší triumf, kte-

rý měl systém E2000 nabídnout (SAFETY NETS), se stal absolutním propadákem; ze tří funkcí funguje pouze jedna.

Co ho ještě čeká: to je otázka pro někoho jiného.“

Ing. Ivo Lengál (DPLR/ATCC): „Z mého pohledu splnil základní požadavek: máme v provozu relativně moderní systém, který je schopen dalšího rozvoje. Splnil bohužel i pravidlo, že čím je systém komplexnější a složitější, tím větší je i jeho entropie. I přes postupy 'bezpečného' programování, které aplikuje výrobce, přes systém vnitřních testů a přes všechny opakované testy ze strany našich pracovníků zůstala v programu

chyba, která zapříčinila 24. srpna výpadek téměř všech zobrazovacích jednotek.

Z průběžských kamenů, který systém v budoucnu čeká, bych kromě zavedení RVSM v lednu 2002 uvedl implementaci ARTAS a přechod na výkonnější hardware-oboje se předběžně plánuje na rok 2003.“

Miroslav Mikeš (APP/TWR, administrátor E2000): „Troufám si říci, že výrazně přispěl k vyšší bezpečnosti a komfortu řídicích díky zavedení následujících funkcí:

- a) STCA, DAIW, RAM
- b) centrální management LK R, TSA z OP SUP ACC Praha
- c) kvalitnější radarové pokrytí
- d) kvalitnější HMI a možnost jeho modifikace pro jednotlivá pracoviště
- e) co nejvíce informací o letu je dostupné přímo z labelu
- f) Hand-off a AOC se provádí komfortně jedním klikem v labelu. Je tu ale ještě celá řada užitečných funkcí, které nebylo možné dříve zavést:

- a) ATIS, QNH, TL informace, které jsou přímo na příslušné CWS
- b) nepřetržitá informace o stavu RDP a FDP
- c) možnost použití VDF
- d) aktuální nastavení sektorizace je dokonale čitelné na CWS
- e) kvalitní simulátor se stejnými HMI jako CWS na stanovišti, apod.

Podle mého názoru E2000 čeká v budoucnu:

- a) postupné zavedení elektronických stripů
- b) přeprogramování na nový HW, čímž se zkvalitní celý systém včetně HMI (možnost rozšíření o nové CWS)
- c) postupné doladění FDP
- d) koordinované úpravy HMI a FDP směřující k finální podobě E2000 E
- e) přemístění do nové budovy ATCC 2006.“

Anketu připravil - rik

Počet pohybů IFR vzrostl v letní sezóně o 14,4 %

O zhruba 14,4 % vzrostl během letního provozu, od června do srpna, proti loňsku počet pohybů IFR (letů podle přístrojů) v horním vzdušném prostoru České republiky, z nichž ŘLP ČR získává největší část svých výnosů. Zvyšující se poptávku po vzdušném prostoru ovlivnily zřejmě nejen charterové lety v letní sezóně, ale také dlouhodobý zájem leteckých přepravců více využívat vzdušný prostor ČR prostřednictvím svých pravidelných linek.

Jak k tomu uvedl vedoucí střediska ACC Praha Roman Kural, v červnu se proti loňsku zvýšily lety IFR o téměř 4000, v červenci o zhruba 5000 a srpnu 4000 pohybů. Rekordní zátěž dosáhl letní provoz v pátek 29. 6. (1258 pohybů), druhým nejvytíženějším letním dnem byl čtvrtek 19. 7. (1252) a čtvrtek 28. 6. (1222). Ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi sledovanými organizací EUROCONTROL (40 států) osciluje ČR v počtu pohybů obvykle kolem 20. příčky.

Enormní nárůst provozu je jedním z aspektů, které přispěly ke zvýšení zpoždění v červnu a červenci v porovnání s rokem 2000. Hlavním důvodem však

bylo otevírání pouze 5 sektorů o sobotách, protože se vycházelo ze zkušenosti, že sobota je výrazně slabší než ostatní dny v týdnu. Tento předpoklad se však neaplnil a nárůst provozu oproti roku 2000 byl o sobo-

Rekordní pátek 29. června.

tách cca 25 %. Dalším faktorem ovlivňujícím razantně zpoždění v červenci bylo 5 „bouřkových“ dnů, během kterých bylo nutné snížení sektorových kapacit.

Za srpen ukazatel průměrného zpoždění na letadlo dosáhl hodnoty 0,55 minuty, což je zlepšení oproti srpnu roku 2000, a to při nárůstu provozu o cca 12 %. Mezi zeměmi sledovanými EUROCONTROL se ČR při sestupném porovnání podle hodnoty celkového zpoždění v minutách pohybuje kolem 13. místa.

„Hlavním kritériem podniku je přilákat do ČR provoz a kritérium zpoždění je až druhořadé. I když je to samozřejmě významné kritérium. Necháváme na pře-

pravci, aby se rozhodl, jestli je pro něj výhodné využít náš vzdušný prostor i za cenu určitého zpoždění. A poptávka je v určitých hodinách na některých sektorech stále vyšší než můžeme nabídnout,“ uvedl Kural. Vtip je podle něj v tom, aby výhody přeletu přes ČR převážily nad negativy, plynoucími z případného zpoždění.

Jak Roman Kural upozornil, rostoucí provoz znamená zvýšenou zátěž pro řídicí letového provozu. „Při stejném počtu řídicích musíme odřídit větší provoz. Nejsou to jen přesčasy, ale také zvýšená zátěž během každé odpracované hodiny. Časové intervaly, kdy se naplnění kapacity sektoru blíží maximální horní hranici, jsou prostě delší a delší,“ vysvětlil.

Významně v létě vzrostly další ukazatele zejména na letišti Praha - Ruzyně, a to pohyby na RWY (během června a července 2001 proti roku 2000 o 7 %), průlety CTR/TMA (řízení okrese/koncová řízená oblast) o 4,8 %. Naopak lety VFR (lety za viditelnosti) poklesly během června a července o 5,4 % proti stejnému loňskému období.

(vk)

CEATS by měly provozovat podniky řízení letov Klíčová role CAPA

V současné době je široce diskutován záměr, aby poskytovatelem letových provozních služeb ze střediska CEATS, tedy Středoevropských služeb řízení letového provozu (Central European Air Traffic Services), byli příslušní národní poskytovatelé, kteří jsou v současné době organizováni v zastřešující asociaci CAPA (CEATS ANS Providers Association).

Jak dále uvedl na národní koordinační schůzce CEATS 27. 8. 2001 v hotelu Diplomat generální ředitel ŘLP ČR, s.p. ing. Petr Materna, tato organizace by měla prostřednictvím své „výkonné“ jednotky CAPS (CEATS ANS Providers Support) zajišťovat konkrétní projekty související se zaváděním CEATS. Sdružení CAPA bude významným partnerem organizace EUROCONTROL při realizaci tohoto projektu.

„Asociace podniků řízení letového provozu by měla sehrát v realizaci projektu CEATS klíčovou úlohu zejména při harmonizaci v oblasti provozní, technické a institucionální. Jejím úkolem bude související dílčí projekty připravit a realizovat racionálně, bez nadbytečných nákladů. Umožní efektivní koordinované plánování rozvoje systému ATM včetně schopnosti zajistit poskytování služeb v prostoru CEATS po uvedení společného středoevropského střediska do provozu,“ řekl ing. Petr Materna.

Středisko CEATS v roce 2010

Původní termín zahájení provozu střediska CEATS byl na základě analýzy přínosů a nákladů, zpracované v roce 1996, stanoven na rok 2005. Očekávaným přínosem bylo zavedení koncepce přímých tratí a redukce počtu středisek ACC v regionu CEATS z 34 na 22. Průběžným zaváděním této koncepce v rámci programu EATCHIP a následně EATMP však tato výhoda ztratila na významu. Vinou byrokratického přístupu a rigidního sledování původních představ realizace střediska se projekt dostal

do slepé uličky, která vyústila ve zmrazení rozpočtu a následné přehodnocení neracionálních řešení. Tlak národních podniků řízení letového provozu na agenturu EUROCONTROL, která projekt koordinuje, vedl ke změně filosofie přístupu k projektu jak ve fázi implementace střediska CEATS, tak ve fázi jeho dalšího provozu.

Principy této nové orientace byly specifikovány v rezoluci, která byla podepsána ministry dopravy osmi smluvních států CEATS v Budapešti dne 22. června 2001.

Rezoluce obsahuje klíčová politická rozhodnutí: Termín zahájení počáteční fáze činnosti střediska řízení ve Vídni byl stanoven na 1. 10. 2007 tak, aby nejpozději do 31. 12. 2010 bylo středisko plně funkční. Konstatovala, že umístění střediska bude ve Vídni, přičemž konečná lokalita bude vybrána z nabídek, které předloží Rakousko. Dále zdůraznila nutnost prohloubení role poskytovatelů ATS v průběhu realizace projektu a uložila agentuře EUROCONTROL vypracovat možné varianty účasti poskytovatelů ATS na provozování střediska ve Vídni v souladu s Dohodou CEATS.

Kromě toho zavazuje rezoluce k zajištění nezbytné ratifikace revidované Konvence EUROCONTROL a Dohody CEATS.

Sjednocování vzdušného prostoru v celé Evropě

Podle základního srovnání výkonnosti systému poskytování letových provozních služeb v Evropě a USA,

které na národní koordinační schůzce prezentoval ing. Petr Materna, je zcela srovnatelný vzdušný prostor obou teritorií (10,5 miliónu m², resp. 9,8),

středoevropskému regionu právě vytvářený CEATS, který připravují Rakousko, Chorvatsko, ČR, Maďarsko, Itálie (pouze část - FIR Padova), Slovensko, Slovinsko, Bosna a Hercegovina. Ve fázi implementace je obdobný program severských států, jmenovitě Finska, Norska, Švédska, s označením NUAC (Nordic States UAC).

„Asociace podniků řízení letového provozu by měla sehrát v realizaci projektu CEATS klíčovou úlohu zejména při harmonizaci v oblasti provozní, technické a institucionální.“

množství fatálních leteckých nehod v letech 1988 až 1997 (0,6 % na milión startů, resp. 0,5 %) a v zásadě i technická řešení. Rozdíl je zejména v institucionálním uspořádání: Ve vzdušném prostoru USA jsou zajišťovány letové služby podle jedné pravidel pro civilní i vojenské lety, zatímco v Evropě poskytuje tyto služby cca 30 zemí podle cca 30 pravidel. „Výsledkem je růst zpoždění kritizovaný zákazníky. Proto už od konce 80. let vznikají snahy o unifikaci evropského vzdušného prostoru, které se zatím týkají především jednotlivých regionů,“ uvedl ing. Petr Materna. Cílem je celková integrace evropského vzdušného prostoru prostřednictvím regionálních řešení.

Jak dále upozornil ing. Petr Materna, prvním úspěšným projektem o unifikaci části evropského vzdušného prostoru byl Maastricht Upper Area Control Center (MUAC), tedy Oblastní středisko řízení horního vzdušného prostoru v Maastrichtu. Následovat by měl ve

„Smyslem je postupně unifikovat společný evropský vzdušný prostor, v němž bude poskytovat služby jeden provozovatel s jedním poplatkem. Důsledkem by mělo být sjednocení postupů, výcviku, podmínek udělování licencí, pracovních podmínek, systémů ...,“ doplnil ing. Petr Materna.

Nové prvky v projektu

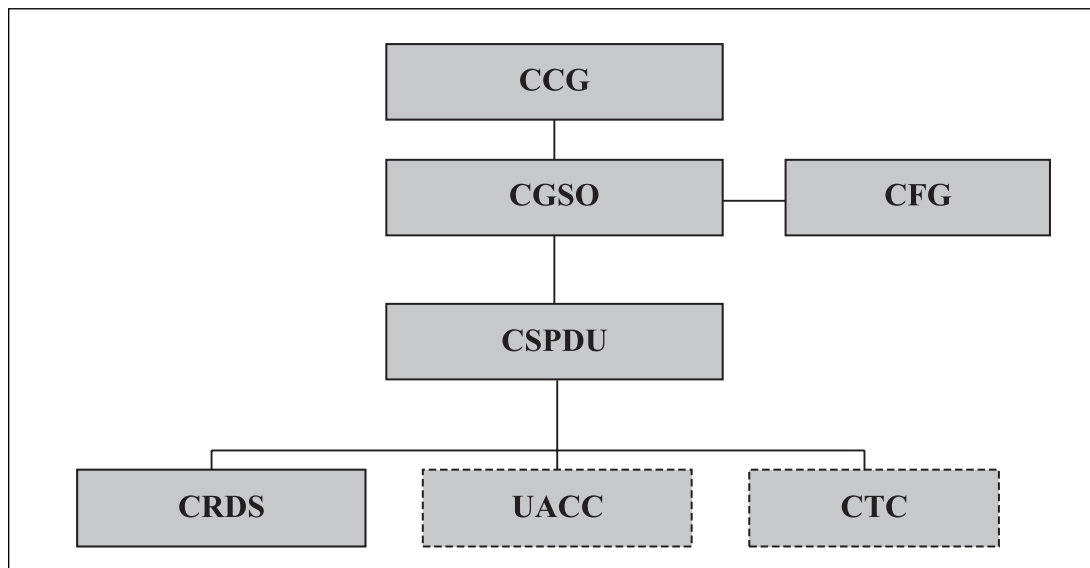
V posledním období se v souvislosti s programem CEATS začala objevovat řada nových zkratk, které k orientaci v již tak dosti rozbujelému názvosloví tohoto programu příliš nepřispívají (CSPDU, CRDS, CFG, CAPA, CAPS, atd.)

Příčinou není snaha o cílené zamlžení projektu, ale skutečnost, že se v programu objevují nové prvky, které projekt CEATS nutně musí odrážet, a které sebou přinášejí záslušnosti v podobě nových zkratk.

Uspořádání a role v programu CEATS

Konečná podoba organizačního uspořádání programu CEATS byla schválena v lednu 1999 na jednání EUROCONTROL Provisional Council. Tvoří ji organizační celky, které jsou znázorněny na přiloženém obrázku na str. 4.

- **CCG** (CEATS Coordination Group) je tvořena **zástupci států CEATS** a je vrcholovým rozhodovacím orgánem projektu. Schvaluje veškerá strategická rozhodnutí a rozpočet CEATS. Rozhodnutí CCG jsou založena na principu jednomyslného souhlasu. Za Českou republiku je zástupcem v CCG ing. Oldřich Gorgol (MDS) a ing. Petr Materna (ŘLP ČR, s.p.)
- **CGSO** (CEATS Group of Senior Officials). V této skupině jsou opět



ého provozu

nominování **zástupců států CEATS**. Tato skupina monitoruje a ověřuje výstupy zpracováváné agenturou EUROCONTROL, jmenovitě CSPDU, a předkládá svoje doporučení CCG. Za ČR je zástupcem v CGSO ing. Ivan Hubert a Petr Fajtl (ŘLP ČR, s.p.)

• **CFG** (CEATS Financial Group) je zřízena s cílem podpory CGSO v otázkách souvisejících zejména s rozpočtem CEATS. V této skupině jsou jmenováni **finanční experti ze států CEATS**. ČR zastupuje ing. Luboš Hlinovský a ing. Lenka Zimmerová (ŘLP ČR, s.p.)

ého provozu ktu CEATS monizaci institucionální.“

Tyto **řídící skupiny projektu** jmenují vždy na období jednoho roku svého předsedu, kterým je zástupce jednoho státu CEATS, a toto jmenování je založeno na rotačním principu.

• **CSPDU** (CEATS Strategy Planning and Development Unit). Tato jednotka je součástí agentury EUROCONTROL a odpovídá za implementaci projektu CEATS. Je umístěna v Praze v prostorách bývalého ředitelství ŘLP ČR, s.p. na Smetanově nábřeží.

• **CRDS** (CEATS Research Development and Simulations) zajišťuje pro CEATS simulace související s uspořádáním vzdušného prostoru CEATS. Zároveň by měla být schopna nabízet služby vývoje, výzkumu a simulací i pro ostatní státy EUROCONTROL na komerční bázi a podílet se na těchto činnostech harmonicky s obdobnou institucí, zřízenou dříve agenturou EUROCONTROL v Bretigny (EEC - EUROCONTROL Experimental Centre).



• **UACC** (Upper Area Control Centre) - budoucí středisko řízení ve Vídni.

• **CTC** (CEATS Training Centre) - výcvikové středisko v italské Forlì bylo plánováno jako centrum pro výcvik řlp pro CEATS. V současné době italská strana preferuje řešení, kdy CTC bude ve vlastnictví národního řlp a služby pro CEATS bude zajišťovat na základě poptávky.

Setkání ministrů

Zcela zásadním milníkem v projektu CEATS z hlediska jeho dalšího uspořádání bylo budapeštské jednání ministrů dopravy států CEATS v červnu tohoto roku. To zdůraznilo nutnost větší zainteresovanosti národních poskytovatelů ATS (ANSP) států CEATS v projektu. Důvodů pro toto rozhodnutí je řada, avšak klíčovým úkolem je zajištění realizace projektu efektivním způsobem, což stávající uspořádání neplní.

Národní poskytovatelé letových provozních služeb, kteří již v září 2000 zřídili strategickou skupinu CACG s cílem koordinace aktivit v projektu CEATS, na základě rezoluce ministrů vytvořili dne **6. září 2001** asociaci **CAPA** (CEATS ANSP Association), jejíž uspořádání je znázorněno na obrázku na str. 5.

CAPA je zřízena s cílem efektivní podpory projektu, a to zejména pro-

střednictvím harmonizace existující technické infrastruktury, která je na národní úrovni provozována, harmonizací rozvojových programů v oblasti provozní, technické a lidských zdrojů a prostřednictvím harmonizace souvisejících národních investičních programů. To vše, podpořeno přesně specifikovaným rozpočtem, může vést k dosažení přínosů v krátkém časovém období a umožní pružně reagovat na změny jak vlastního projektu, tak na změny ve vývoji letecké dopravy. Tomuto základnímu cíli odpovídá jak organizace CAPA, tak pravidla jejího fungování. Členství v CAPA může být přímé i přidružené (pro ty ANSP, jimž jejich stávající právní úprava neumožňuje přímou účast). Rozhodovací procesy jsou založeny na většinovém hlasování, resp. souhlasu a je vypracován i efektivní a pružný model financování. Zároveň jsou stanovena přesná pravidla managementu CAPA, jejímž vrcho-

Co je CEATS

CEATS - Central European Air Traffic Services (Středoevropské služby řízení letového provozu). Projekt CEATS zahrnuje vzdušný prostor Rakouska, ČR, Maďarska, Chorvatska, Slovenska, Slovinska, Itálie (pouze FIR Padova), Bosny a Hercegoviny na základě bruselské dohody ze dne 27. 6. 1997 a budapeštské rezoluce ze dne 22. 6. 2001. Cílem je vytvoření střediska řízení letového provozu (Upper Area Control Centre), které bude vybudováno ve Vídni a bude poskytovat letové provozní služby v horním vzdušném prostoru jmenovaných států.

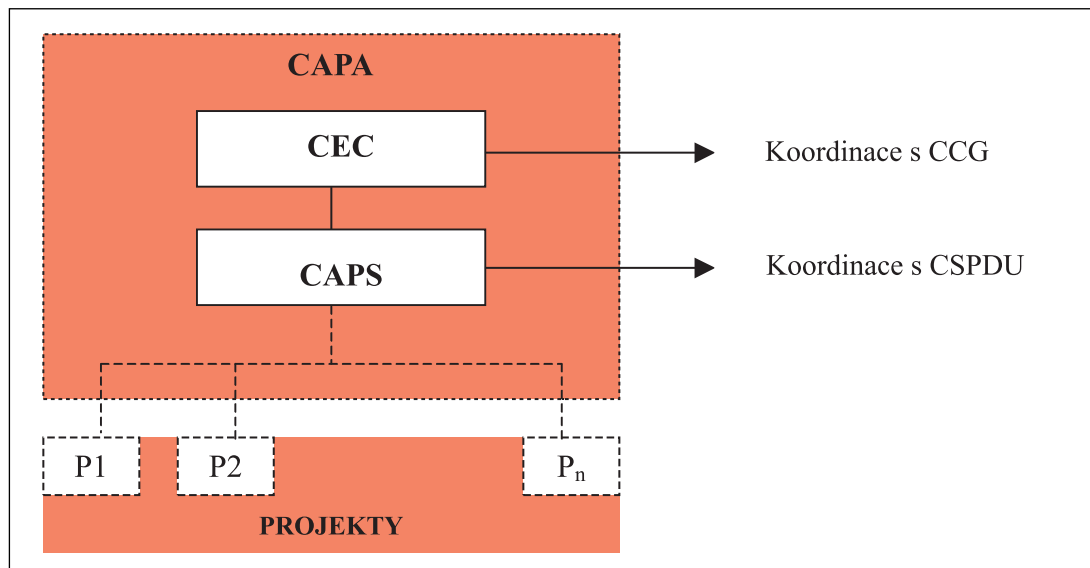
lovým orgánem je výbor CAC (CAPA Executive Committee).

Odpovědnost za realizaci činností CAPA má **CAPS** (CEATS ANSP Support). Tato jednotka zajišťuje management a koordinaci individuálních projektů. Tu garantuje prostřednictvím „Společného projektového plánu“ a projektovými plány individuálních projektů. Jednotlivé projekty budou zajišťovány v garanci vybraného národního poskytovatele služeb (národního ANSP) na základě dohody uvnitř CAPA.

Jak dál?

Podmínky pro naplnění rezoluce ministrů tedy dostaly zcela konkrétní podobu. ANSP se podařilo v neuvěřitelně krátké době vytvořit funkční organizaci, která je připravena koordinovaně převzít rozhodující roli v harmonizaci a integraci a tím naplnit požadavek na posílení role ANSP v projektu.

„Cílem provozovatelů je postupně unifikovat společný evropský vzdušný prostor, v němž bude poskytovat služby jeden provozovatel s jedním poplatkem.“



Konkrétní vymezení odpovědností mezi agenturou EUROCONTROL a CAPA je nyní zcela zásadním krokem pro další postup při realizaci projektu. Návrh takového vymezení byl ze strany CAPA předán EUROCONTROL a konečné řešení je otázkou vzájemného jednání. Jedním z rozhodujících momentů v tomto směru by se mělo stát jednání CCG/8, které se uskutečnilo dne 9. října v Bruselu. Je zřejmé, že úspěšné vyřešení uspořádání projektu a jednoznačné vymezení rolí jednotlivých zúčastněných stran je mj. podmínkou pro schválení rozpočtu CEATS na příští rok, což bude jedním z klíčových bodů tohoto jednání.

**IVAN HUBERT
VÍTĚZSLAV KULICH**

Co se děje na ruzyňském letišti?

Ve stínu 11. září 2001

První komentáře po teroristickém útoku na USA hovořily mimo jiné i o tom, že svět už v budoucnosti nebude takový jako před útokem. Rozsáhlé vyšetřování ukazuje, jak je Evropa i svět mohutně prorostlý podhoubím terorismu. Celá řada ďábelských plánů, které normálnímu člověku ani nepřijdou na rozum, se může poměrně snadno stát realitou. Ruzyňské letiště jako jedno z prvních míst v této republice pocítilo, co tahle změna může znamenat v zaběhlém provozním rytmu.

České aerolinie vyčíslily finanční ztráty ze zrušených letů asi na 30 mil. Kč. Očekávají pokles výnosů vzhledem k menší poptávce o 10–15 %, tedy o stovky mil. Kč. Místo předpokládaného zisku 350 mil. Kč se očekává hospodářský výsledek v lepším případě na nule. Stát vydal vládní garanci na krytí škod vzniklých válkou a teroristickými útoky, jejichž pojištění vypověděly pojišťovací společnosti na celém světě. Bez této garance by pravděpodobně musela společnost zastavit činnost.



„KONVEXNÍ ČOČKA“ administrativně provozního centra ČSA v protipólu terminálu ruzyňského letiště (viz objekty č. 9 studie prostoru Sever v příloze Stripu 1/2000) po šesti měsících stavebních prací fotografoval 2. října Jiří Láně. Život jde dál, objekty APC má být zprovozněny už v dubnu 2002. Šípkou je označena administrativní budova Hangáru F.

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ

A každý den přináší v ČSA a.s. nové události: méně letů do New Yorku, ze sedmi na pět letů denně, zastavení nabírání nových zaměstnanců, placení dražšího pojištění, snížení výnosů při stejných pevných nákladech, pokles vytížení letů přes oceán z 90 na zhruba 60 procent, pokles rezervací letenek o 10–15 %, návrhy na zavedení pojistné taxy 2,5 dolaru ke každé letence, žádost managementu společnosti o přehodnocení mzdových nárůstů z posledního kolektivního sporu létajícího personálu. Z velmi slibně nastartovaného hospodářského roku se začíná stávat černá můra, která může přehodnotit i plánované nákupy nových letadel v příštím roce.

Letiště Ruzyň má od prvních hodin po útoku zvýšenou ostrahu, pronikavě se zprůšňují a tím také prodlužují odbavovací a bezpečnostní procedury.

Česká správa letišť, s.p. jistě zaznamená vícenásledky na tato i na další připravovaná opatření, která mohou mít nepříznivý dopad i na hospodaření podniku. Je otázkou, zda se v této nové situaci naplní i předpokládané nárůsty počtu pasažérů ruzyňského letiště, což by se negativně odrazilo v příjmech ČSL, s.p.

Řízení letového provozu ČR, s.p. je zdánlivě zasažen nejméně. Zvýšená bezpečnostní opatření nejsou na první pohled příliš nápadná (o to víc jsou možná účinnější), další provozní opatření pro možná bezpečnostní rizika jsou rovněž skryta nepovolaným očím. Ale jsou a začínají rovněž čerpat neplánované náklady.

Nepropadejme omylu, že krize jde mimo nás. Jsme pupeční šňůrou spojeni s civilní leteckou dopravou. A ta prochází nejtěžším obdobím od svého vzniku. Cílí zcela novým bezpečnostním rizikům, bojuje o zastavení obav cestujících a snaží se o nalezení modelu, který při potřebné míře zabezpečení proti lidské zlobě zajistí i potřebnou pružnost a rychlost. Ve třetím čtvrtletí celé odvětví letecké přepravy zaznamená čistou ztrátu 2,2 miliardy dolarů. Velikáni jako Swissair a Sabena bojují o přežití, KLM hlásí finanční potíže, do amerických aerolinek pumpuje USA stamiliony dolarů na udržení v provozu. Konečný počet propuštěných z leteckého a turistického průmyslu, včetně přidružených odvětví, může podle odhadů dosáhnout až 500 000 osob.

Jak hluboké dopady na náš podnik to přinese, ukáže blízká budoucnost.

Zpravodajství ČTK komentoval - os

Komentář

Svět a letecká přeprava

JIŘÍ PRUŠA

Řada leteckých společností, které jsou ve finančních problémech, nyní jako jednoznačnou příčinu těchto problémů nachází v událostech, které začaly 11. září 2001 zničením WTC v New Yorku. Je samozřejmé, že tragédie 11. září vnesla do světové ekonomiky, cestovního ruchu a letectví nové, vesměs velmi negativní momenty. Je však svalování veškeré viny na tyto události správné?

V emocích po útoku na WTC vláda USA leteckým společnostem přislíbila na americké poměry nestandardní řešení, a to finanční podporu leteckým dopravcům USA. Tento přístup se setkal s kritikou nejen v samotných USA, kde i řada dalších odvětví ekonomiky cítí, že by podle takového principu měla nárok na kompenzace z rozpočtu. V EU tento přístup vyvolal kritiku, protože narušuje pravidla volné soutěže mezi americkými a evropskými dopravci. Současně tento přístup nahrává stále přetrvávajícím snahám řady evropských společností o získání státních subvencí, které sice EU zakázala, ale, když přijdou na řadu „národní zájmy“ a otázka konkurenceschopnosti s USA, bude jistě vhodné hledat cesty, jak se vyhnout aplikaci vlastních pravidel.

V celé nové situaci se tedy objevují následující zásadní otázky:

- Je tragédie z 11. září jediným důvodem tak dramatického vývoje v ekonomické situaci leteckých dopravců?
- Jsou státní podpory poskytované v různých formách tím správným řešením?
- Jaký vliv bude mít současná krize na další vývoj letecké dopravy?

Na první otázku si můžeme odpovědět, že nikoliv. Letecká doprava jako celek funguje neracionálně. Nabízená kapacita se neustále zvyšuje, zatímco jednotkové tržby (yield) i hospodářské výsledky se zhoršují. Pokud by tento vývoj byl financován vlastními zdroji leteckých společností, pak by situace nebyla tak špatná, problém je ale v tom, že převážující podíl nové kapacity je zajišťován na základě leasingu, to znamená na úkor budoucích tržeb. Pokud se tyto tržby i jen krátkodobě sníží, letecké společnosti, které mají jen minimální vlastní zdroje, se okamžitě dostanou do propastných problémů. Tyto problémy jsou pak urychleny i dalšími negativními faktory - například situace Swissairu, který již po dobu 3–4 let nakupoval menší letecké společnosti, na jejichž neefektivní provoz doplácel z vlastních zdrojů. I poměrně mírný pokles tržeb této společnosti a neochota jeho bankéřů poskytnout další financování přivedla společnost do finančního krachu, ze kterého se v původní podobě již jistě nevzpamatuje. Řetězově s sebou může Swissair strhnout i Sabenu, která byla závislá právě na splátkách od Swissairu.

Druhá otázka je velmi emotivní. Dostávají se zde do popředí jak pocity národní, tak stavovské hrdosti, která žádá, aby národní či velcí letečtí dopravci přežili. Pokud se na věc podíváme chladnými očima, pak odpověď může být jen negativní. Jakákoliv finanční podpora v jedné zemi vyvolá lavinu podobných opatření v dalších zemích. Letecké společnosti, které svou obchodní i celkovou strategií žily na pokraji možného, přežijí a do celkové nabízené přepravní kapacity bude možno dále pumpovat kapacitu, která není podložena skutečnou poptávkou a reálnými finančními zdroji. Švýcarsko, jehož vláda a banky se zachovaly racionálně, nyní čelí velkým vnitřním kritikám, že svou neústupností banky a vláda zaviniily krach národního dopravce. Dovolí si toto jiné země? Myslím že ne, a tak se asi celý svět vrátí o 10–15 let zpět, kdy většina leteckých společností (mimo USA) byla různými způsoby svázána s národním rozpočtem svých zemí. Toto řešení pak může přinést zásadní problémy - zásahy státu do fungování společnosti se všemi z toho vyplývajícími negativními dopady, neoprávněný růst kapacity, nestejné konkurenční podmínky, atd.

Třetí otázka je samozřejmě složitá a může být oslovena z různých pohledů. Jednu její část jsme již zodpověděli - vzroste vliv států na rozhodování a jejich účast na financování leteckých dopravců (nově též i v USA). Další vliv, který lze očekávat, je větší zahledění jednotlivých dopravců na své vlastní krátkodobé zájmy a snížení zájmu na rozvoji aliančních aktivit. Rozvoj každé aliance totiž znamená nutnost vzdát se ve prospěch partnerů určitých výhod nebo činností s tím, že celkový dlouhodobý přínos bude pro všechny větší - tedy jakási dlouhodobá investice. V období boje o záchranu však obvykle dlouhodobé investice nemají podporu. Zásadní záležitostí pak je otázka dalšího rozvoje nabízených kapacit. Je zajímavé, že ani jeden ze dvou hlavních výrobců komerčních letadel - Airbus, Boeing - nehlásí dosud žádná zásadní rušení objednávek. To hlavní, co by letečtí dopravci jako celek měli tedy udělat - omezení kapacity - se zjevně zatím nekoná. Kapacita nových letadel, která v současné situaci bude financována alespoň zčásti z národních rozpočtů jednotlivých států, se pak může ukázat jako problém, který povede leteckou dopravu do dalších, ještě hlubších propadů, dokud se poptávka po letecké přepravě nedostane na úroveň předpokládanou při zadávání objednávek na nová letadla. Takovýto předpoklad však v současné světové situaci představuje velký otazník.

E-mail jiri@prusa.org

Autor je mezinárodním konzultantem v oblasti letecké dopravy a předsedou představenstva globálního distribučního systému Galileo ČR/SR a Polsko.



1

Svátky na obloze

Ještě když nad námi panoval modrý mír, vpředvečer tragických událostí v USA, proběhly u nás dva významné letecké svátky...

V Hradci Králové při 8. ročníku CIAF 1. a 2. 9. se prezentovala naše Letecká škola. Díky stožáru s vlajkou ŘLP ČR, s.p. byl náš stánek nepřehlédnutelný. Velký zájem byl o teoretické kurzy pro získání průkazu způsobilosti pilota ATPL, ale také jak se stát řídícím letového provozu. Vývrcholením programu (např. Red Arrows na strojích Hawk, či Patrouille de France na Alpha Jet) byl průlet dvojice strategických bombardérů B-1 Lancer (na snímku vlevo dole) s měnitelnou geometrií křídla nad hlavami 30 000 diváků. Tento 44,5 m dlouhý, 10,4 m vysoký a 216 tun těžký drobeček je aerodynamicky tak čistý, že působí dojmem věttroně s vypůjčenými motory Concordu. Letoun byl nasazen do boji Pouštní liška v Iráku v roce 1998 a je využíván i při operacích v Afghánistánu.

V Příbrami se létalo 8. a 9. září už popáté. Letos však chyběl muž, jehož akrobatické umění tu bývalo vrcholem. Mistr světa, který 9. března tragicky zahynul při cvičném letu v Holandsku (v koláži na snímku dole). Na jeho počest jsou příbramské letecké dny Memoriálem Martina Stáhalíka. „Program tentokrát nabídl více akrobacie. Předvedli ji nejlepší piloti světa, Martinovi kolegové ze seriálu World Grand Prix FAI. Jen to počasí...“ posteskl si ředitel memoriálu ing. Jaroslav Hendrych.

(jl, jh)

Snímky: V. LÁNĚ (CIAF)
J. HENDRYCH (Příbram)



2



3

V září byli našimi hosty

V září se na půdě našeho podniku uskutečnila řada jednání se zahraničními partnery.

Wittolda Kamockého, ředitele polské organizace PATA (Polish Air Traffic Agency), přijal generální ředitel ing. Petr Materna v pondělí 10. září. Posoudili plnění bilaterální dohody a spolupráci v oblasti letových provozních služeb (ŘLP ČR, s.p. uzavřela stejnou dohodu s obdobnými organizacemi sousedních států) a vyměnili si informace o rozvojových programech včetně prezentace regionální spolupráce, zejména o stavu projektu CEATS. Odpoledne přivítali polského hosta na stanovištích ATS na technickém bloku (obr. 1).

Ve dnech 11. a 12. 9. proběhlo na základě společné žádosti albánské organizace NATA (National Air Traffic Agency) a Ministerstva hospodářství a privatizace albánské republiky jednání zaměřené jak na výměnu zkušeností s poskytováním letových provozních služeb a souvisejících rozvojových a investičních programů, tak zejména na principy tvorby poplatků za tyto služby. ŘLP ČR, s.p. zajistilo v rámci programu návštěvy exkurzi na stanovištích a prezentaci

činnosti a programů Letecké školy (obr. 2).

Delegace IANS (Institute of Air Navigation Services - Luxembourg) v čele s ředitelem tohoto institutu panem U. H. Blunierem v doprovodu J. F. Pieriho přijela na dvoudenní návštěvu ve dnech 13.–14. 9. Předmětem jednání byla především spolupráce s Leteckou školou ŘLP ČR, s.p. a otázky možného využití kapacity IANS v rámci projektu CEATS (obr. 3).

(ih)

Snímky: VÁCLAV JUKL (1)
JIŘÍ LÁNĚ (2, 3)

Řekli a napsali o nás

Rozhovor (zkrácený přepis) s Petrem Fajtlem, ředitelem DPLR, na téma útok na USA a řízení letového provozu vedli moderátoři TV Nova Daniela Kroupová a Pavel Svoboda.

Může se něco takového stát u nás?

„Žádný podnik řízení letového provozu není schopen zastavit teroristický útok ve vzduchu. Je pouze poskytovatelem letových provozních služeb a řídící má minimální, resp. žádnou možnost ovlivnit dění na palubě letadla v případě únosu nebo jinak vedeného teroristického útoku.“

V Americe se vlastně stalo, že letadla evidentně vybočila ze svých koridorů a letěla úplně jinudy. Je nějaká síla, která by ze země ta letadla nějakým způsobem vrátila zpátky? Není?

„Neznám mírové řešení zastavení letu ze země. Dojde-li k význačné

**Petr Fajtl
byl 14. 9. 2001
hostem
Snídaně s Novou**

odchylce, je řídící letového provozu povinen na tuto odchylku od povolené trati letu upozornit. Pokud letadlo nereaguje, jedná se o určitý stav nouze, na nějž jsou vypracovány postupy a řídící vědí, jak takovou situaci řešit.“

**Nedá se řídit letadlo ze země, ne-
jde to?**

„Ne.“

Mnoho lidí je překvapeno, že právě nad Pentagonem vede letový koridor pro civilní letadla. Jak je to u nás?

„Nemohu komentovat, proč vede přibližovací trať nad Pentagonem. U nás jsou vymezené vzdušné prostoty,

které jsou pro letový provoz zakázány. Tyto prostory jsou hlídány a stanoví je ministerstvo dopravy a Úřad civilního letectví.“

Dá se zabránit teroristickému útoku, pokud si únosce usmyslí, že udělá to, co udělá?

„Ze strany řízení letového provozu rozhodně ne. Řídící musí zajistit bezpečnost letu a zabránit jakémukoli ohrožení letadel ostatních. O tom, jak naložit s uneseným letem, rozhodují jiné složky, nikoliv řízení letového provozu.“

Pravidla provozu v letových koridorech jsou, jak jste říkal, po celém světě skoro stejná. Můžete tedy odhadnout, jaké změny nastanou ve Spojených státech po tom, co se událo?

„Situace, která nastala, není zapříčiněná řízením letového provozu. Rozhodně se zpřísní kontroly cestujících a ochrana letadel. Nemyslím si, že by došlo k zásadní změně systému poskytování letových provozních služeb.“



„3 L“ fotosoutěž

BAE JET STREAM 31 ▶

Jeden ze soutěžních snímků Josefa Poustky (DPLR/SMC). Fotografováním se zabývá zhruba dva roky a ve voze Follow me má pro všechny případy fotoaparát a videokameru v pohotovosti.

Protože do uzávěrky zbývá 20 dní, zopakujeme pro účastníky soutěže všechno podstatné.

Hlavní soutěžní kategorie „3L“ je o lidech, letadlech a létání. Druhá je „volné téma“, v níž uvítáme skvosty vašich fotoarchivů (dovolená, architektura, portréty apod.).

Podmínky soutěže:

Snímky jednotlivě i v sériích maximálně šesti fotografií na lesklém foto papíru, případně diapositivu (kinofilm a větší) v „košilce“ bez krycích skel nebo fólií.

Soutěžní snímky:

- barevné nebo černobílé v rozmezí formátu 15 x 21 - 20 x 30
- na rubu každého označte horní stranu fotografie a hůlkovým písmem napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon, datum pořízení, číslo snímku a ev. jeho název
- snímky zasílejte nebo doručte osobně na adresu KR/OK, LO, III. patro, tel. 3209, nebo 2626. Obálku označte heslem „3L“
- **uzávěrka je 31. 10. 2001**

Hodnocení:

Vaše snímky posoudí odborná porota, vítězné fotografie čekají věcné ceny.

(rik)



Postup nám unikl o vlasek



„Nedávali jsme góly...“, poznamenal lakonicky Pavel Kuklík, šéf výpravy našich fotbalistů, po návratu z prestižního turnaje E.C.C. – Evropského poháru řídicích leteckého provozu v severoskotském Prestwicku. Kombinovaný výběr Prahy a Mnichova skončil na 29. místě ze 40 zúčastněných mužstev.

Chronické neproměňování šancí a snad i střelecká smůla. To byly hlavní důvody, proč týmu o skóre (!) unikl postup ze základní skupiny mezi posledních šestnáct. Na jeho účet se nakonec smála italská Padova.

„Postoupit jsme určitě měli, byli jsme fotbalovější než Italové“, tvrdí Pavel Kuklík. Do posledních minut klíčového zápasu ve skupině držel tým Prahy/Mnichova vedení 1:0 a mohl vítězství pojistit. Ve chvíli, kdy se zdál postup téměř jistotou, Italové vyrovnali... Po vítězství nad Brémmi 2:1 a remízou s domácím Prestwickem v zápase, v němž ztratily Praha/Mnichov

vedení 1:0 rovněž v posledních minutách, tak přišlo zklamání. „Zápas s postupující Paříží jsme prohráli 0:1, Francouzi byli lepší. Nebylo co řešit, postup jsme propásli s Padovou“, tvrdí Pavel Kuklík.

„Bylo v tom hodně smůly“, řekl Antonín Tichý. „Svou roli jistě sehrála i únava, bylo nás málo, ale to je chro-

nický problém Prahy“, konstatoval Richard Tauchen.

Střelecká pohotovost chyběla na kopacích hráčů Prahy/Mnichova i v zápasech o umístění. Dvě porážky na penaltu s Maastrichtem a Moskvou srazily mužstvo do dolní poloviny žebříčku. Turnaj vyhráli Norové, Paříž skončila pátá a Padova čtrnáctá. A tak jediný úspěch



KÁDR VÝBĚRU Praha/Mnichov: z našich zleva šestý stojí Karel Kuklík a dále Richard Tauchen, Miloslav Koflák, Jan Jiroušek a Karel Kebza.

Snímek: ANTONÍN TICHÝ

zaznamenala naše výprava na poli diplomatickém: Karlu Kuklíkovi bylo uděleno Čestné uznání za dlouholetou činnost ve výboru E.C.C. při závěrečném banketu v prestwické hokejové hale.

V červnu 2002 turnaj E.C.C. zavítá do Düsseldorfu. „Podaří-li se nám dát dohromady kompletní tým, budeme hrát o umístění mezi šestnácti“, netají se optimismem Karel Kuklík.

(rik)



Kreslil: OTAKAR RADA

**PŘEDVÁNOČNÍ
SETKÁNÍ
ZAMĚSTNANCŮ
V CROWNE PLAZA
(bývalý HOLIDAY INN)
dne 7. 12. 2001**

Bližší informace
přineseme ve Stripu 8