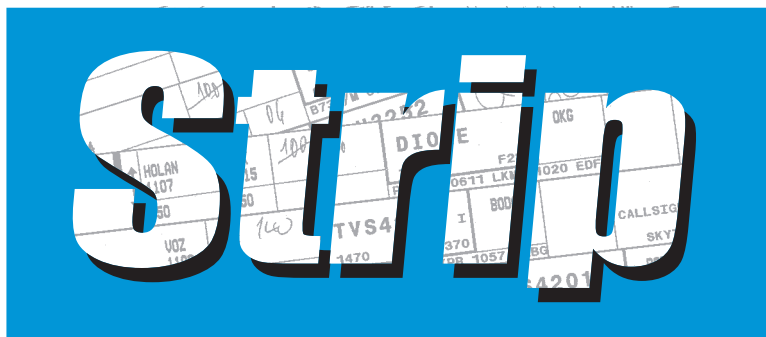




ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, s.p.

SRPEN 2002



**Generál
František
Peřina splnil
přísahu**

strana 3



**Rosnička
na křídlech
větroně
(rozhovor
s Alenou
Zárybníkovou)**

strana 4



**Okem
objektivu
Follow me
(fotoreportáž
Josefa
Poustky)**

strana 5

Na první pohled nezačalo nové století pro letectví nejlépe. Události 09/11, jak se nyní v profesionální hantýrce označuje teroristický útok na Spojené státy v září 2001 a následný hluboký pokles důvěry v letectví, letecké neštěstí v Miláně nedlouho poté a naposledy srážka dvou letadel nad Německem, to vše jakoby svědčilo o tom, že letecká doprava se ocitla na křižovatce a nic už nebude, jak bývalo. Praktické důsledky této situace pocítují i leto-

Na křižovatce

vé provozní služby bez ohledu na jejich institucionální podobu. Po letech kritiky za nedostatek kapacity a zvyšující se zpoždění leteckých spojů čelí většina z nich naprosto nové situaci. Jejich příjmy klesají a o kapacitu není zájem. Pokles provozu přináší nevidaný pokles zpoždění, bezpečnost letového provozu, která byla dosud pokládána za samozřejmost, se znovu stává středem pozornosti.

Jaká je situace ŘLP ČR, s.p. a co z toho vyplývá pro zaměstnance? Díky kvalitě práce i rozumné ceně za naše služby netrpíme nedostatkem zájmu dopravců a provoz ve vzdušném prostoru ČR i na letišti Praha-Ruzyně stoupá nebyvalou měrou. Regionální letišti se nezanedbávají. Stav řídicích letového provozu se doplňují, ale stoupá i produktivita, mění se režim práce a s ním dávno zavedené zvyklosti. Finanční situace je dobrá i v situaci, kdy řada kolegů v zahraničí má vážné problémy. To je jistě důvod ke spokojenosti, ale je to současnost. Na bezpečnosti a kvalitě služeb musíme pracovat trvale, systematicky a s nesníženou pozorností. Probíhající a připravované projekty přinesou dokonalejší nástroje a lepší pracovní prostředí. Mezinárodní integrace není hrozbou, ale příležitostí odpovědět na požadavky dopravců a prosadit se v mezinárodním měřítku. Jsem rád, že naši zaměstnanci tyto cíle chápou a spolupracují na jejich naplnění. Spolupráce, ale i kvalitní a otevřená komunikace, je i pro budoucnost jednou z uznávaných hodnot našeho podniku.

PETR MATERNA, generální ředitel

ATCA rokovala v Berlíně

Jako každoročně i v letošním roce uspořádala Air Traffic Control Association (ATCA*) ve dnech 7.–11. července v Berlíně pravidelnou mezinárodní konferenci spojenou s technickou výstavou. Je příležitostí výměny informací a názorů na základní problémy letectví a vítanou prezentací posledních trendů v oblasti technologií pro Air Traffic Management.

A protože ATCA je organizací celosvětovou, je toto setkání jedinečnou možností vyslechnout skutečně reprezentativní názory zástupců ze všech částí světa.

Náš průmysl chyběl

ŘLP ČR, s.p. jako člen organizačního výboru berlínské konference nabídl těm českým firmám, které vyrábějí a dodávají technologie pro ATM, možnost zajištění prostor pro prezentaci jejich produktů na tomto prestižním fóru. Bohužel, tuto šanci zástupci českého průmyslu nevyužili. Předběžně jsme se však dohodli, že pro další akci tohoto typu

pořádanou ATCA se pokusíme připravit společnou národní prezentaci, a to případně i s využitím podpory např. ministerstva pro průmysl a obchod.

ANS a CEATS

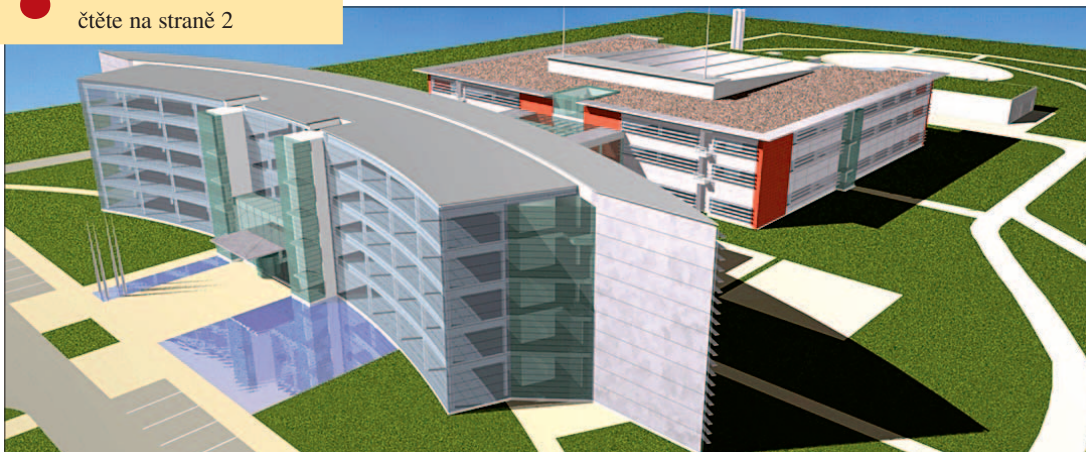
Konference byla členěna do specifických tematických sekcí, které aktuálně reagují na situaci v leteckém průmyslu. Sekce „Hodnocení situace v leteckém prostředí“ byla orientována na otázky dopadu celosvětového poklesu ekonomického vývoje, konfliktu na Balkáně a teroristických útoků z loňského září na letecký průmysl, zejména v důsledku zvýšených požadavků na bezpečnost (security) celého systému. Moderátorem tohoto sezení byl Ing. Petr Materna. V sekci Air Traffic Management vystoupil mj. zástupce ŘLP ČR, s.p. Ing. Ivan Hubert. Věnoval se aktivitám poskytovatelů ANS v rámci programu CEATS, především rolí posky-

tovatelů služeb a konkrétními programy a projekty, kterými jsou od zřízení asociace CAPA (CEATS ANS Providers Association) harmonizované zajišťovány jak klíčové provozní i technické projekty, tak program rozvoje a plánování lidských zdrojů. Z hlediska celoevropského přístupu k budování ATM je CEATS jedním z příkladů, jak je možno redukovat roztržitost vzdušného prostoru, která je jednou z hlavních příčin nedostatečné výkonnosti evropského ATM systému.

Kromě konkrétních projektů, které v rámci CEATS v současné době probíhají a jichž se ŘLP ČR, s.p. aktivně účastní buď formou jejich řízení nebo participací na nich, byla na konferenci prezentována i představa poskytovatelů ANS o formě spolupráce při vývoji a implementaci ATM systému pro CEATS. Tou je takové uspořádání, ve kterém jsou kromě ANSP zainteresováni jak EUROCONTROL, tak i průmysl a uživatel našich služeb, tj. naši zákazníci. (ih)

* ATCA – Air Traffic Control Association založená v roce 1956 ve Washingtonu je profesionální organizací zaměřenou na rozvoj vědních oborů v oblasti ATC

**Představujeme
nový – pozměněný
vzhled objektu
ATCC Praha. Co
změně přecházelo?**
čtěte na straně 2



Resektorizace TMA Praha je výrazným příspěvkem bezpečnosti letového provozu

Když se řekne Departure... (I.)

„...QNH 1017 hectopascals, NOSIG, after departure contact Praha Radar 123.8, you have received information Kilo.“ Po potvrzení zprávy ATIS, získání letového a všech následných nezbytných povolení, ať již k nahození motorů, pojíždění či k samotnému vzletu, se letoun DH8D letící na lince TYR704 přeladuje ihned po vzletu v 07.06 UTC na nově zřízený sektor DEPARTURE.

„Praha Radar, TYR704 good morning, airborne RWY24, VOZ 1M Departure, climbing 5000 feet, passing 2500,“ hlásí jeden z pilotů.

„TYR704, Praha Radar good morning, radar contact, climb to FL 110,“ odpovídá Lubomír Tomek, řídicí letového provozu APP Praha, který je 13. 6. 2002 jako první pověřen výkonem této služby.

Závěr z Brétigny

V roce 1998 zadalo ŘLP ČR, s.p. zakázku agentuře EUROCONTROL, jejímž cílem bylo mj. prověřit současné technologické možnosti uspokojení růstu

poptávky po kapacitě TMA Praha, zatížení jednotlivých pracovišť v původní konfiguraci a navrhnout řešení vedoucí ke zvýšení hltnosti vzdušného prostoru a snížení zátěže řídicího. Studie adresovala provoz na úrovni roku 1997 navýšeného o 45% nárůst, včetně OAT aktivit narušujících plynulost toku GAT. Po provedené sadě fast-time simulací na experimentální platformě v Brétigny byl pro TMA Praha vyvozen závěr, který hovoří o nutnosti zavedení dalšího sektoru APP, přičemž následná resektorizace prostoru TMA Praha se jeví jako nezbytná již pro provoz ve špičkách na úrovni roku 1997.

Dvě varianty řešení

Nabízely se dvě možné varianty. První řeší problém zátěže řídicího oddělením postupových kompetencí v kontextu odpovědnosti jednoho řídicího za všechna letadla v TMA Praha mezi FL 80 a FL 140 a jejich přenesení na dva nezávislé řídicí odpovědné pouze za přilétávající, resp. odlétávající letadla. Jde o koncept ARRIVAL-DEPARTURE doplněný stávajícím sektorem DIRECTOR.

Druhá varianta řeší tentýž problém rozdělením téhož prostoru na dva geograficky menší útvary. Jako kritérium dělení byla stanovena prodloužená osa RWY 06/24, jejíž oba směry absorbují cca 90 % z celkového množství provozu z a do LKPR. Odpovědnosti jednoho řídicího za všechna letadla v TMA Praha byly rozděleny mezi dva nezávislé řídicí odpovědné za přilétávající a odlétávající letadla, ale ve dvou na sobě nezávislých

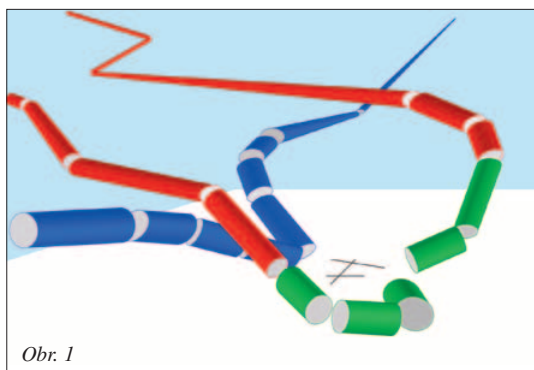
geografických sektorech. Na tento koncept nazvaný NORTH-SOUTH navazuje opět sektor DIRECTOR.

Obrázky 1 a 2 zobrazují provozní toky a z nich plynoucí základní kompetenční vztahy mezi sektory APP Praha. (Obr. 1 reprezentuje první variantu: červená definuje odpovědnosti sektoru ARRIVAL, modrá sektoru DEPARTURE a zelená sektoru DIRECTOR. Obr. 2 znázorňuje totéž při aplikaci zeměpisného kritéria.)

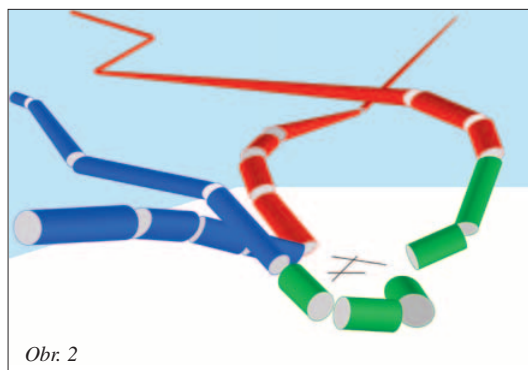
Simulace CASS

Obě varianty v sobě obsahují pozitiva i negativa. Vzhledem k tomu, že studie matematickým modelováním neadresovala interface mezi příslušným sektorem APP a sektorem DIRECTOR a pracovala s určitým zjednodušením problému, agentura EUROCONTROL doporučila, aby každý z navržených konceptů řešení prošel dodatečnou empirickou real-time simulací vybraného kritického vzorku provozu. Tyto simulace proběhly ve dvou fázích, první na jaře 2000 a druhá koncem roku 2001 na simulační platformě CASS. Vzorky provozu obsahovaly tříhodinovou zátěž provozu 2000 a 2001 ve špičkových údobích dne, povýšených o hodnotu optimistického odhadu meziročního růstu provozu s výhledem na období 2005–2010. Třísektorová simulace měla posoudit možnosti obou variant v kontextu používané technologie práce, veškerých možných dráhových konfigurací a omezení vyplývajících z mandatorních delegací vzdušného prostoru na vojenské složky či všeobecné letectví a týmové spolupráce obou sektorů APP a sektoru DIRECTOR. To vše v kontextu potřeb TWR na straně jedné a ACC na straně druhé.

(Dokončení ve Stripu 9)
ALEXANDR DUDA, NSPLS



Obr. 1



Obr. 2

Pracovně právní poradna

Jak je to s úhradou nákladů na pořízení dioptrických brýlí řídicím letového provozu?

Kolem úhrady nákladů na pořízení dioptrických brýlí řídicím letového provozu se objevují stále nějaké nejasnosti. Formulace tohoto závazku zaměstnavatele prošla v několika minulých letech určitým pozitivním vývojem směrem k jednoznačnosti. Výsledek tohoto snažení je obsažen v ustanovení § 22 platné kolektivní smlouvy s CZATCA účinné od 1. 4. 2002. Praxe ale ukazuje, že i nyní je zapotřebí jeho výkladu, i když důvody pochybností zaměstnanců nespočívají vždy jen v neurčitosti tohoto ustanovení, které zní:

„Zaměstnanci ve funkci řídicí letového provozu s platným oprávněním kvalifikace, který při práci používá dioptrické brýle, uhradí zaměstnavatel jedenkrát za dva roky pořízení brýlí se speciálními dioptrickými skly (popř. kontaktní čočky) dle doporučení očního lékaře zdravotnického zařízení určeného pro provádění preventivních prohlídek, maximálně však do částky 10 000 Kč.“

Jestliže tedy nutnost nosit brýle při práci vyplývá ze „Žádosti o prodloužení platnosti průkazu řlp“, z části C a z platného průkazu řlp a zaměstnanec předloží fotokopii „Poukazu na brýle a optické pomůcky“ vystavený očním lékařem zdravotnického zařízení (viz L 1) a daňový doklad o zhotovení brýlí, zaměstnavatel mu uhradí příslušnou částku, maximálně však 10 000 Kč jednou za dva roky. Pokud potřebuje zaměstnanec pro práci např. brýle na blízko i na dálku, je postup stejný, ale náklady na oboje brýle nemohou překročit částku 10 000 Kč jednou za dva roky.

Předloží-li zaměstnanec v průběhu dvou let od poslední preventivní prohlídky fotokopii „Poukazu na brýle a optické pomůcky“, z něhož vyplývá změna hodnoty oční vady oproti dřívějším údajům, budou mu náklady na pořízení brýlí rovněž uhrzeny, ale pouze do částky, která zbývá v průběhu 2 let do 10 000 Kč. Pokud již tuto částku vyčerpal, nebudou mu náklady proplaceny.

Nedojde-li v průběhu 2 let ke změně oční vady a zaměstnanec nevyčerpá celou částku 10 000 Kč, nelze mu náklady za pořízení dalších brýlí uhradit.

JITKA KOCOurová, VPS/DPER

Územní řízení objektu ATCC

Nový vzhled ATCC Praha je výsledkem úpravy původního architektonického návrhu. Nynější podoba objektu byla navržena s využitím doporučení EUROCONTROL a závěrů z posouzení Uživatelského záměru provedeného sdružením CAPS, a to zejména srovnáním potřeb ATCC a střediska CEATS.

Finální podobu objektu Národního střediska řízení letového provozu jste si prohlédli na straně 1. Detailní informace o definitivní verzi objektu bude obsa-

hem druhého čísla zvláštního zpravodaje „ATCC 2006“, jehož vydání připravujeme po ukončení územního řízení stavby na podzim letošního roku.

(bj)

Telegraficky

- **Rekonstrukce** rekreační chaty v Albrechticích potrvá do září 2002.

Autonehoda

K autonehodě s neblahými následky došlo na ploše ruzyňského letiště ve středu 19. června 2002. Škoda Octavia ŘLP ČR, s.p. se bočně střetla s technologickým vozidlem Škoda Pick-UP ČSA. Nehoda si vyžádala dvě těžká a jedno lehčí zranění posádek obou vozidel. Účastníci nehody jsou v těchto dnech v domácím ošetření. Odhad materiální škody na obou vozidlech zní na 350 000 Kč. Incident vyšetřuje Policie ČR Správa hl. m. Prahy, dopravní inspektorát – odd. dopravních nehod.

(pac)

Stručně z regionů

- V LKMT byla zahájena investiční akce „Telekomunikační propojení důležitých objektů na letišti Ostrava-Mošnov“. Novými telekomunikačními kabely budou propojeny i důležité objekty SLNS.
- Zařízení P3D do testovacího pracoviště BYPASS na APP LKMT pro sledování funkce ve zkušebním provozu úspěšně implementovala firma RADAS.
- Na TWR LKKV pokračují práce na odstranění závad klimatizace.
- LKTB dokončuje projekt KOBRA, obnovu radiokomunikací.

Měl jsem v životě velké štěstí, říká válečný pilot František Peřina

Splnil přísahu

K lidem, jejichž cestu života dláždilo obtíží a překážek víc než dost, a kteří je nakonec vždy překonali a nenechali se jimi zvíkat, patří i někdejší legendární stíhač z čs. „třístadvanáctky“ generálporučík v.v. František Peřina. Svým často svérázným jednáním a létáním však dokázal i rozvířit nervovou soustavu svých nadřízených.



Přesto se dá říct, že je dítětem štěstí: potkával ji na místech, kde se desítkám jiných vyhnula...

Pamatujete si ještě ten den, kdy jste se rozhodl stát letcem?

„Naprostě přesně. Bylo to v roce 1926 na leteckém dni v Brně. Shodou okolností tam létal letec, který se taky jmenoval Peřina. Byl to velmi silný zážitek a já si řekl, že budu pilotem. Za tímto cílem jsem pak šel i přes to, že mi v cestě stálo mnoho překážek. Ale měl jsem v životě vždy trochu toho pověstného štěstí, a tak všechno dobře dopadlo.“

Jaký byl Váš první sólo let?

„To byl skvělý zážitek. Měl jsem doručit poštu do polního štábu, což se dělalo jednoduše tak, že pilot nalétl nad stan

velitele a pouzdro s dokumenty shodil dolů. A mně se podařilo to, že pouzdro přistálo přesně u nohou velitele štábu. Udělalo to na něj asi dojem a tak jsem startoval jako vojín a přistával už jako desátník.“

A povedlo se vždy a všechno?

„To víte, že ne! Ještě jako žák leteckého učiliště v Prostějově jsem jednou kvůli své chybě při pilotáži spadl z výšky 50 metrů a letadlo šlo na odpis. Velící důstojník to všechno viděl, sroloval svůj navigační praporek, řekl „ohni se“ no a dál si to dokázete domyslet... Vlastně mě potrestal tehdejší řídící letového provozu!“

Neumím si vůbec představit to peklo válečného vzdušného prostoru nad Anglií, kterým jste prošel. Člověk se tam musel cítit asi zoufale sám. Napadá mi, povídal jste si se svým letadlem?

„Nepovídal jsem si s letadlem, ale spíše jsem prosil Boha, aby mi pomohl. Nejsm ani příliš silně věřící, ale když jsem měl za sebou čtyři Messerschmity, byl jsem rád, že můžu u někoho hledat pomoc. Musím říct, že mi to vycházelo.“

Strávil jste mnoho hodin v kokpitu bojového letounu, za spouští kulometu na hraně života a smrti. Cítil jste strach?

„Na strach jsem nemyslel. Myslel jsem na osm členů své rodiny, kteří museli zůstat v protektorátu. Přisahal jsem si, že za každého člena své rodiny sestřelím jedno německé letadlo a svůj slib jsem splnil. A taky jsem chtěl bojovat za svou vlast,

protože jsem se jako bojový pilot, a hlavně jako občan, nemohl smířit s ničím, co se dělo po Mnichově v roce 1938.“

Jak za války vypadala v Anglii komunikace se zemí, s řidičím?

„Byla velmi jednoduchá, protože jsme dostávali příkazy z tzv. „Operational Room“, kam jsme předávali údaje o své pozici a pohybu letadel protivníka. Ze začátku jsme často měli problémy s anglickou frazeologií, hlavně když jsme byli uprostřed boje. Proto nám, Čechoslovákům, moc pomáhalo, když byly pokyny tlumočeny českým styčným důstojníkem.“

Jak posuzujete práci řidičích letového provozu jako pilot?

„Práce řidičích jsem si velmi vážil už za války a dnes můžu říct, že ji obdivuji. Všimněte si, že v současnosti již existuje spousta typů letadel, které jsou schopny letu bez pilota a je jen otázkou času, kdy se tak budou přepravovat i cestující. Ale ani sebelepší počítač zatím nedokázal nahradit mozek a oči řidičů, a to je třeba si neustále uvědomovat.“

Máte české i americké občanství. Jak jste jako občan USA vnímal události z 11. září 2001?

„Jako obrovskou celosvětovou, ale i individuální lidskou tragédií. To, co se stalo, byla bezprecedentní ukáзка nejprimitivnějšího teroru. Je dobře, že USA se tomuto nebezpečí postavily čelem. Důležité je, že USA ve svém boji nejsou osamoceny a mají podporu celého civilizo-

vaného světa. Jak kdysi řekl prezident Ronald Reagan: „Teroristům ustupovat nebudeme a vyjednávání nepřichází v úvahu“. Ted to platí víc než kdy jindy.“

Pojďme k něčemu veselejšímu. Co vás nejvíce bavilo a baví?

„Jednoznačně sport. Býval jsem sokolem, a tak jsem se sportem vyrůstal. V Anglii jsem si nikdy nenechal uniknout fotbalové zápasy Anglie a Skotska. Koušek od naší základny v městečku Blackwood se také hrál fotbal, ale likvidačního stylu. Na hřišti chybělo na konci zápasu obvykle pět hráčů z každé strany. Kromě toho jsem velký myslivec a rybář.“

Kdy jste naposledy pilotoval a kam se chystáte v příštích dnech?

„Příští týden letím do Francie, ale pravdě, dnešní létání v dopravních letadlech už nemá ten nádech dobrodružství a neobvyklosti jako před padesáti roky. Naposledy jsem měl knipl v ruce před jedenácti lety a na Zlinu 143 jsem si zkusil pár loopingů a výkrutů. Docela si mi podařily.“ (V té době bylo Františku Peřinovi jednaosmdesát...! – pozn. autora)

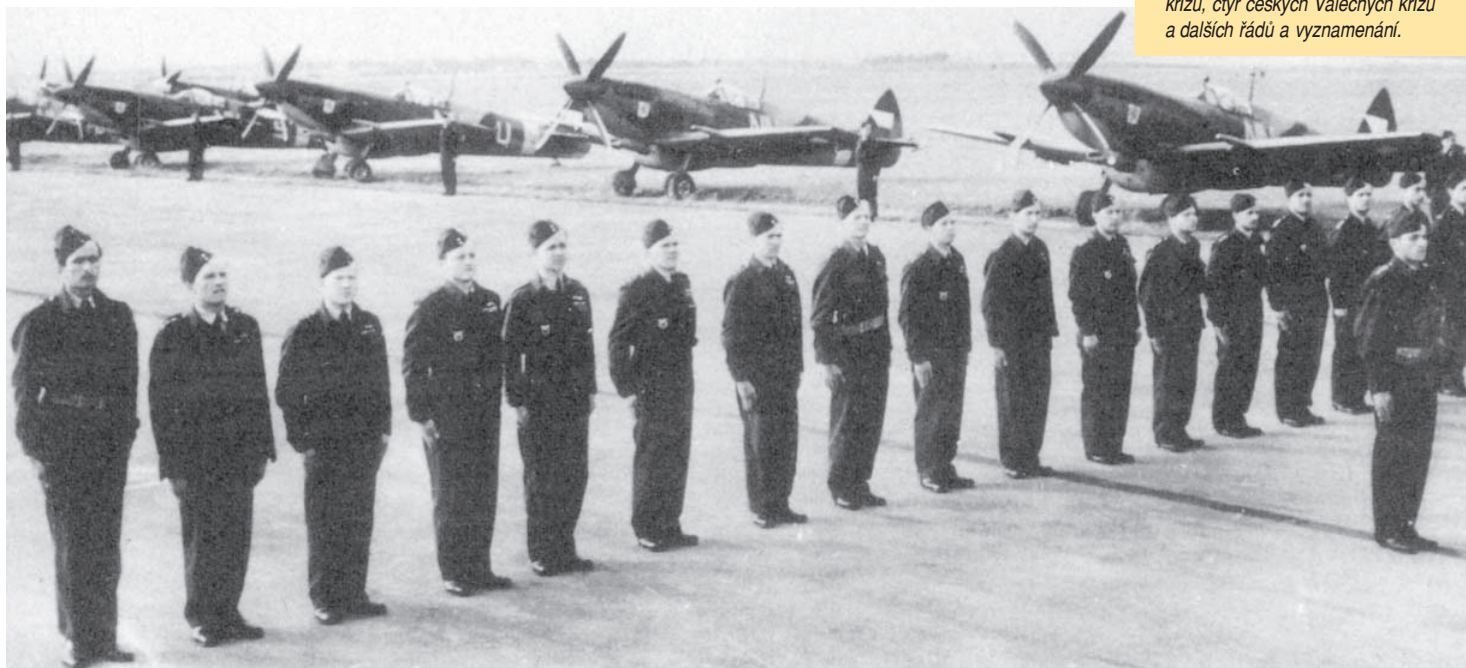
Pane generále, děkuji Vám za rozhovor.

RICHARD KLÍMA, AGŘ

Snímky: Ladislav Sitenský
a archiv generála Františka Peřiny

Generálporučík v.v. František Peřina

se narodil 8. 4. 1911 v Morkůvkách na Břeclavsku, v roce 1933 vystudoval Školu leteckého dorostu v Prostějově. Jako stíhací pilot slavně 312 perutě RAF se zúčastnil letecké bitvy o Anglii v roce 1941 a dosáhl 12 sestřelů. V roce 1949 se do Anglie vrátil a dále léta pro RAF jako instruktor. Poté přesídlil do Kanady a v roce 1961 do Kalifornie, kde se podílel na vývoji projektu Gemini. Nositel Řádu Bílého lva, francouzského Řádu čestné legie – Chevalier, osmi anglických Válečných křížů, čtyř českých Válečných křížů a dalších řádů a vyznamenání.





Kdysi se prý říkávalo řídicím odbavovací plochy startérů. Ptal jsem se na to ohehdy pana Miroslava Maulise (obr. 2), který je v naší třináctičlenné partě po Ladislavu Bořkovi služebně nejstarším. Mimochodem, oba to tady táhnou přes

ve dvou a to se flotily Fischera i Travel Servisu často otočí komplet.

Co jsem si ale nemohl nechat ujít, bylo „jumbo“ B 747-400 japonského císařského páru (obr. 5). A pak fotku, která ten mumraj tady symbolizuje:

OKEM OBJEKTIVU

tricet let. Měl jsem velké štěstí, že jsem se do tohoto týmu před pěti lety dostal.

„Startér vyváděl letadla ze stojánky na start,“ zavzpomínal Miroslav Maulis.

Ve vozech „Follow me“ provázíme letadla od hranice odbavovací plochy na přidělená stání (obr. 3). Některá letadla spěchají více, jiná méně. Větší problémy jsou se znečištěním pojezdových drah. Odklízíme šrouby, tyče, harampádí, které odpadne tahačům a ostatním vozidlům. Na stojánkách se válejí kelímky, krabice, papíry... S úklidem se to tu někdy opravdu nepřehání. Pomocí předepsané signalizace navádíme červenými terči posádku v kokpitu k zastavení (obr. 4).

Sezóna je v plném proudu. Na základně se moc nesejdeme, pořád se něco děje, ráj pro objektiv. Pro foták na zadním sedadle ale sáhnou jen výjimečně, času je méně než málo. Hlavně v noci. Sloužíme

Honem, mámo, ještě fotku té naší holky (obr. 1)...

JOSEF POUSTKA, DPRO/SMC



Inspiromat

„Naštvala ho babička, která ho vyhodila z bytu. Tak zavolal.“

Jaroslav Novák, zástupce ředitele policie Prahy 6, na adresu dvacetiletého muže podezřelého z anonymního telefonátu o uložení bomby v hale ruzyňského letiště.

„Pevně doufám, že vzdušné síly nebudou jen výcvikovým střediskem Českých aerolinií.“

Jaroslav Tvrdík, ministr obrany

„Současná situace v procesu vytváření jednotné evropské oblohy preferuje ekonomické aspekty a zatlačuje požadavek bezpečnosti do pozadí.“

Zdeněk Jandus, CZATCA, pro ČTK k protestní stávce odborové centrály řídicích letového provozu ATC EUC proti návrhu EU na vytvoření Single European Sky.

„Pro změnu kurzu bylo v té době zodpovědné řídicí středisko Skyguide v Curychu.“

Bernd Fischer, expert celoněmecké služby letového provozu, k neštěstí nad Bodamským jezerem.

„Baškirské aerolinky neměly za deset let existence žádnou vážnou nehodu. Kdybyste se ptali včera, řekl bych, že jsou bezpečné.“

Paul Duffy, expert na ruské letectví

„Švýcaři žádali o rychlý sestup místo běžného klesání. Museli vědět, že se jim situace vymkla z ruky.“

Max Kingsley-Jones, letecký expert firmy Flight International

Nechceme se nijak vyhybat zodpovědnosti.“

Patrick Herr, mluvčí Skyguide

„Řídicí a pilot mají před srážkou čas napravit chyby. Velice krátký, ale dostatečný.“

Josef Novotný, ŘLP ČR, s.p., pro Právo

„Potřebujeme jednotný evropský vzdušný prostor. Při přeletech musíme upustit od dělení na malé státníky.“

Reinhard Klimmt, německý ministr dopravy, v televizi ARD

„Na zajištění bezpečnosti letecké dopravy chybí Evropě 2000 letových dispečerů.“

Marc Baumgartner, prezident IFATCA

„Po roce 1990 byla Česká republika jedním z prvních evropských států, který kompletně obměnil svůj systém řízení letového provozu a ten u nás patří nyní k těm nejmodernějším v Evropě.“

Karel Mündel, kapitán ČSA

„Událost ukázala slabinu. Je jasné, že plot nestačí.“

Michal Červinka, ředitel letiště v Ostravě-Mošnově, navrhuje napojit plot kolem letiště na elektronický systém, který by signalizoval řídicímu centru narušení prostoru nežádoucími návštěvníky.

„Doprava je krev ekonomiky.“

Milan Šimonovský, ministr dopravy, v rozhovoru pro Lidové noviny.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Terminál SEVER 2 na startu

Informace o chystané výstavbě terminálu SEVER 2 jsme přinesli na stránkách Stripu 2/2000. Čas se naplnil, podívejme se tedy, jak všechno proběhne.

Galerie C, budova posádek a jídelna zaměstnanců jsou vyklizeny. Demolice těchto objektů i staveniště v blízkosti Technického bloku se řeší ve spolupráci s ŘLP ČR, s.p. tak, aby dopad stavebních prací na provoz našich pracovišť byl minimální. Nicméně navždy zmizí ulice, jež patřila ke koloritu letiště (na snímku nahore)... Termin zahájení demolice – listopad 2002. Objekty DHL a CARGO ČSA ustoupí také, zřejmě na podzim roku 2003 po zprovoznění nového CARGA ČSA.

To, co zatím není tak vidět, je složitá příprava vlastní stavby. Česká správa letišť, s.p. zřídila Úsek výstavby terminálu v čele s náměstkem generálního ředitele Ing. Daliborem Štáhlavským. Na základě výběrového řízení byla pověřena kancelář Nikodem a Partner vypracováním projektové dokumentace s termínem 7/2002, stavební povolení by mělo následovat letos v listopadu. Posouzení vlivu stavby na životní prostředí bylo úspěšně provedeno v roce 2001, rozhodnutí o umístění terminálu Sever 2 vydal Magistrát hl. města Prahy už 22. května 2002 a nabylo právní moci. V současné době se řeší financování projektu v očekávané výši 10 mld. Kč. Předpokládá se získání cizích zdrojů na období 15 let bankovním úvěrem na základě veřejné obchodní soutěže, jejíž vyhodnocení se uskuteční v průběhu srpna.

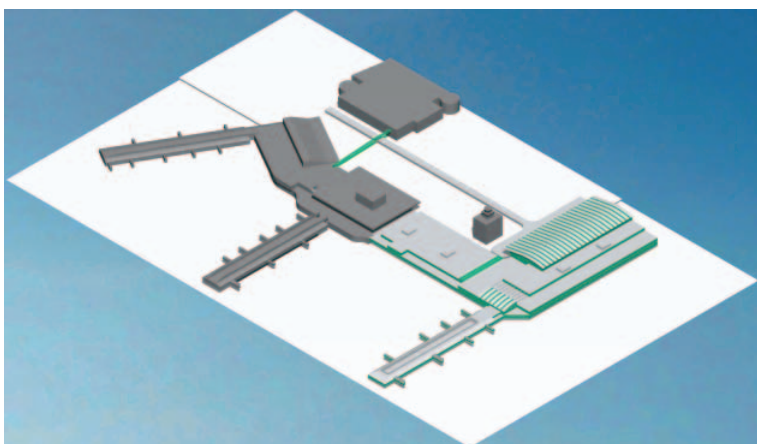
Proti původnímu záměru se stavba poněkud změnila. Nebudou se budovat dva prsty, ale pouze prst C. Terminál je nicméně navržen tak, aby mohl být v případě potřeby dále rozšiřován. Bude řešen ve dvou úrovních. Horní podlaží bude pro odlety, spodní pro přílety. Rovněž komunikace před terminálem bude dvouúrovňová estakáda. V odletové hale bude 100 odletových přepážek, uspořádaných do pěti ostrovů po dvaceti. Systém odbavení zavazadel bude odpovídat nejnovějším bezpečnostním požadavkům a bude vysoce automatizován. Cestující budou zatím podrobeni obchodnímu a pasovému odbavení, po vstupu České republiky do Evropské unie to vše nahradí pouze kontrola palubních vstupenek a bezpečnostní kontrola cestujících a příručních zavazadel.

Nový terminál Sever 2 s prstem C (na snímku dole světle šedý) bude určen k odbavení letů na území EU (tzv. Schengenská dohoda), stávající terminál Sever s prsty A, B bude sloužit pro odbavení mezinárodních letů (tzv. Non Schengen). V tranzitním prostoru terminálu budou umístěny obchody, restaurace, čekárny a ostatní služby pro cestující. K nástupu do letadel při odletu budou cestující odcházet do prstu C, který bude rovněž dvouúrovňový pro přílety a odlety, a bude vybaven pojezdovými chodníky. Z prstu C se tak už po nástupních mostech dostanou do letadel. Po příletu projdou pasažéři příletovou úroveň prstu C, sestoupí o dvě patra níž k výdeji zavazadel a odtud pak projdou do veřejné příletové haly.

A na závěr několik čísel: obestavěný prostor 844 020 m³, zastavěná plocha 52 430 m², kapacita 4 mil. cestujících ročně, kapacita odbavených zavazadel 2500 ks/hod. v první etapě, po rozšíření 5000 ks/hod. Počet odbavovacích přepážek 40 s možností rozšíření na 100, prst C bude mít 8 nástupních mostů. Kapacita areálu Sever po dokončení stavby 10 milionů cestujících s možností dalšího růstu.

A kdy nový krasavec přivítá první cestující? V polovině roku 2005.

S použitím materiálů ČSL, s.p. – os
Snímky: JIŘÍ LÁNĚ, archiv ČSL, s.p.



Akce: Projekt navigačního letu s podporou generálního ředitele ŘLP ČR, s.p.

Účel: Z pohledu posádky VFR letu poznat práci řídicích na vytýpovaných letištích doma a v zahraničí, navštívit stanoviště TWR, sbírat poznatky problematiky VFR provozu v rámci letištního řízení a využít je při práci na APP/TWR Praha.

Piloti posádky: Bořek Kop a Daniel Gaspar, řídící letového provozu APP/TWR.

Typ letadla: P-96 GOLF s motorem ROTAX 912 (100PS), dvoumístný ultralight, cest. rychl. 180 km/hod., provozovaný F-Air Benešov. Vybaven VHF radiostanicí, odpovídačem SSR, přenosné GPS.

Krok za kuli

V minulé části jsme opustili naši posádku při přípravě na let.

Palubní průvodčí se svou „vedoucí kabiny“ projednají průběh letu, nouzové úkony, časový harmonogram občerstvení cestujících a další podrobnosti tak, aby za letu každý z nich přesně věděl, jaká je jeho role. Piloti v té době vyhodnocují aktuální informace o letišti vzletu, letišti cílovém a letišti náhradním (*to je letiště, kde letadlo přistane v případě, že z jakýchkoliv důvodů nebude možno dokončit let na letiště plánované*). Dále je třeba zvážit provozní omezení, která se týkají plánované trati letu s ohledem na jeho výšku. Souhrn provozních informací pro piloty je zpracováván do tzv. „předletového bulletinu“ na pracovišti ŘLP – ARO Praha (oddělení ohlašování letových provozních služeb je součástí DPRO/SPLS). Bulletin je vytvářen individuálně pro každý let na základě předem stanovených kritérií a obsahuje opravdu veškeré potřebné údaje, které posádka letadla během letu a přistání na cílovém letišti potřebuje.

„V letním období je potřeba vytvořit každý den v průměru 100 bulletinů, z nichž každý obsahuje průměrně 10 stran formátu A4,“ říká Pavla Kofláková z tohoto oddělení.

Pro klidný a bezpečný let musí posádka také co nej přesněji vědět, jaké bude počasí po trati letu a na cílovém, případně i na náhradním letišti.

Potřebné meteorologické údaje jsou zpracovány ve formě papírové dokumentace a posádka letadla má možnost před odletem konzultovat s pracovníkem meteorologické služebny aktuální vývoj počasí po plánované trati letu, výskyt a intenzitu nebezpečných meteo-



Z deníku posádky VFR

Termín akce: 16.–20. 6. 2002

Plán letu: LKBE (Benešov)-LKTB (Brno)-LOWW (Vídeň)-LJLJ (Lublaň)-LDPL (Pula)-LDPM (Medulin)-LDZA (Záhřeb)-LHBP (Budapešť)-LKTB-LKBE.

16. 6. po klidném letu z LKBE přistáváme na mokrou RWY10 LKTB. Do Vídně přilétáváme do ranní špičky v 0930, bez zdržení přistáváme na RWY11. Po odbavení diskutujeme na tamní TWR s říp.

Po důkladném meteo briefingu (tvoří se bouřková oblačnost nad Alpami) odlétáme do LJLJ. Vítá nás příjemný ženský hlas věžní říp. Na TWR zjišťujeme, že s kolegyní studovaly v naší LŠ ŘLP v Praze, na což evidentně rády vzpomínají. Tankujeme doplna a po meteo brf. plánujeme let a podáváme FPL do Puly. Na radu říp se vyhýbáme oblasti s CB a přes Portorož, s Terstem pod pravým křídlem, pokračujeme podél pobřeží do Puly. Po odbavení přelétáme za 6 min. na místní soukromé travnaté letiště Medulin, kde zůstáváme dva dny.

19. 6. ráno (teplota 31 °C) odlétáme přes ostrovy Cres a Krk do LDZA. Po krátkém vyčkávání z důvodu voj.

provozu (Mig21) se řadíme na přistání za VFR kolegu a navštěvujeme TWR. Při kontrole zjišťujeme poškozenou pneu předního podvozku. Šťastné setkání a pomoc dvou servismanů míst. AIR TRADE. Oba válí slovenštinočeštinu, školili se na L410 6 týdnů v Brátě a týden v pražské Waltrovce. V příšerném vedru sháníme a vyměňujeme pneu. Se slovy „Slovan všude bratra má“ odmítli jakoukoli odměnu (dodatečně, se slovy díky, byl oběma doručen do Záhřebu karton Plzeňského – pozn. aut.deníku).

Let do LHBP je nejdelším úsekem, trvá rovné 2h. Maďarská rovina je zpestřena výhledem na Balaton. Před vstupem do CTR LHBP se ujišťujeme na mapě letiště o poloze dvou TWY pro přistání VFR. TWR nás naviguje na velmi krátké přiblížení na RWY13R. Z TWR sledujeme provoz na nezávislých paralelkách a pěkně řešení letiště.

Při odletu do Brna na žádost TWR provádíme nízký průlet kolem věže. Je odměněn maďarským kolegou v češtině „pijte dobré české pivo, pijte pivo, ahoj!“. U Štúrova míjíme Dunaj a slovenští kolegové nás zkracují DCT

Brno. Se západem slunce přistáváme v LKTB. Ujímají se nás brněnští kolegové na stravu, pití i nocleh.

20. 6. ráno, za krásného počasí odlétáme do LKBE.

Všude jsme se setkali s přátelským přijetím a porozuměním...

V deníku letu VFR s laskavým svolením posádky listoval.

(rik)

Snímky: archiv posádky letu VFR



... za kulisy letu boeingu 737 ČSA linky OK 650/651



rologických jevů (turbulence, námraza, bouřky... atd.) a především prognózu vývoje počasí na cílovém letišti. K těmto účelům je zpracovávána celá řada podrobných předpovědí počasí a meteorologických map.

Každý dopravní let musí být včas a správně naplánován. Počty letů trvale narůstají, vzniká celá řada nových leteckých společností a tak plánování letů je jednou z nejdůležitějších činností, které zásadně ovlivňují ekonomiku a pravidelnost letecké dopravy. Plánování letů v evropském prostoru je prováděno centrálně, jedním z důvodů je nutnost zahrnutí každého letu do celkového přehledu o letech v daném vzdušném prostoru. Všem služebním řízením letového provozu, které budou letadla během jeho letu řídit, je třeba zajistit včas potřebné údaje o letu, jako např. typ letadla, rychlost, plánovaná trať letu, cestovní hladinu, palubní vybavení letadla

přístroji... atd. Soubor těchto údajů se nazývá letový plán. Každý podaný letový plán se musí vyhodnotit z hlediska správnosti vyplněných údajů, což zajišťují pracoviště ohlašovatelů letových provozních služeb na letišťích vzletu, popřípadě letecké společnosti a následně i centrální stanoviště pro kontrolu a distribuci letových plánů – IFPS v Bruselu.

Pokud toto nadnárodní středisko zjistí v doručném letovém plánu drobné formální nedostatky, opraví je a odešle zpět určeným adresátům. Pokud jsou však zjištěny nedostatky závažného charakteru, které brání jeho dalšímu zpracování a rozeslání, je letový plán odmítnut a zástupce společnosti, nebo kapitán letadla si musí podat letový plán nový.

Kapacita přehluštěného vzdušného prostoru Evropy není neomezená a každé stanoviště řízení letového pro-

vozu, resp. každý jeho sektor, má stanovenou maximální kapacitu. *Kapacitou je v tomto smyslu chápán počet letů za jednu hodinu, který je schopno určité pracoviště řízení letového provozu zvládnout s ohledem na celou řadu faktorů.* Pokud se porovnáním této deklarované kapacity v části vzdušného prostoru a počtu podaných letových plánů zjistí, že by došlo k překročení dané kapacity na některém ze sektorů, kterým bude dané letadlo na svém letu řízeno, stává se tento let předmětem tzv. řízení toku letového provozu. *Obdobím, kdy je v evropském vzdušném prostoru regulace letů každodenním jevem, je léto, kdy vzdušný prostor mimo pravidelných letů zahušťují ještě lety nepravidelné – chartery, které zpravidla směřují z chladnějších částí Evropy do těch teplejších.*

Tuto činnost zajišťuje pro evropský region centrálně středisko CFMU v Bruselu. Letu, který je předmětem řízení toku, je určen tzv. DEPARTURE SLOT, tedy čas vzletu, který musí být dodržen s tolerancí -5, +10 minut. Dodržením určeného času vzletu je zajištěn plynulý let od vzletu až na místo určení a je současně zajištěno, že žádný sektor řízení letového provozu, který bude ve svém vzdušném prostoru let řídit, nebude provozem přetížen.

Distribuci a koordinaci zpráv se střediskem CFMU v Belgii zajišťuje pracoviště FMP na ACC Praha (DPRO/SONS). Toto pracoviště rovněž zajišťuje potřebné změny, pokud z jakýchkoliv příčin nemůže být původně přidělený DEP SLOT dodržen. Potom řídící letového provozu na věži musí už „jenom“ přednostně umožnit letadlu v určeném čase odstartovat.

Pokud se tedy právě vám stane, že uslyšíte v letištní hale ono nepopulární hlášení letištního rozhlasu „Let ČSA, linky...bude z důvodu přeplnění letových cest nad Evropou opožděn o...“, jde právě o tuto problematiku.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR/ATCC

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ

Od špalku ke špalku II.

Jsem kreslíř amatér

Humor v kresbách Otakara Rady „na osmičce“ Stripu pátrá a přívětivě karikuje epizodky ze života lidí v tomhle podniku. Je ale také okénkem do nitra autora.

Hraje ve vašich kresbách i Otakar Rada?

„Nepřemýšlel jsem o tom. Kdyby na to přišlo, proč se do sebe netrefit?“

Jste životní humorista?

„Jsem povahou skeptický humorista. Zbavím-li se vleklého a tíživého pesimismu, stanu se neprodleně životním humoristou.“

Co jste uměl dřív, psát nebo kreslit?

„I strejda Ruda kreslil. Technické výkresy, designy aut a tak. Fascinovalo mě to. Nemohl jsem se mu přes rameno vynadávat. Takže určitě kreslit. A levou rukou.“

Každý se v někom vidí. V kterém malíři vy?

„V technikovi, matematikovi a středověkém designérovi, který vymyslel padák a snad i helikoptéru. Polyhistor Leonardo da Vinci.“

Malujete?

„Ne. Maloval jsem, ale déle to trvá, nemám zas až tolik trpělivosti. Kreslím tužkou.“



Musel byste hodně dřít, abyste se kreslením mohl živit?

„Určitě. Umět můžete levou rukou, ale nikdy ne levou zadní. Ale kdo umí a kdo ještě neumí?“

Kolik hezkých věcí je k vidění třeba na Karlově mostě, ale jak se prosadit...? Možná neprodávat na Karlově mostě

a dřít. Asi proto jsem kreslím amatérem.“

Před léty jsem zpovídal Jana Vyčítala. K pyláku Říhovi se prodral šesti léty.

„Čím jednodušeji to vypadá, tím víc litrů krve vypotíte, až už kreslíte, malujete, nebo píšete.“

Jak daleko bylo od skic bytového interiéru ke studiím letadel?

„Spíš je to obrácené. Načrtnout letadlo není problém, dvě čáry trup, předek, ocasní křídlo... Zato vystihnout aerodynamické křivky, abyste mohl říct, to letadlo vzletí.“

Říkal jste, že studie křídla je asi pětadvacet let stará. To už se létalo s winglety?

„V tomto ohledu mě velice ovlivňuje Burt Rutan. Kdybych si byl jistý, že nelétalo, dal bych si wingletu patentovat.“

Přímo odzbrojující je Jarmilčina výmluvná pohotovost, nemyslíte?

„Přiznám se, že i mně se Jarmilka líbí. Ještě po čtyřech letech.“

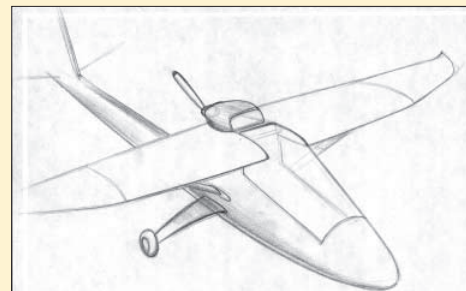
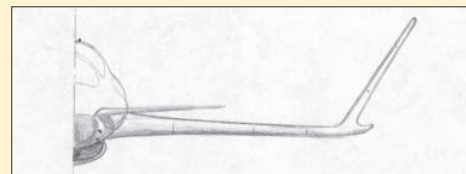
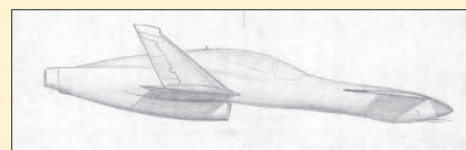
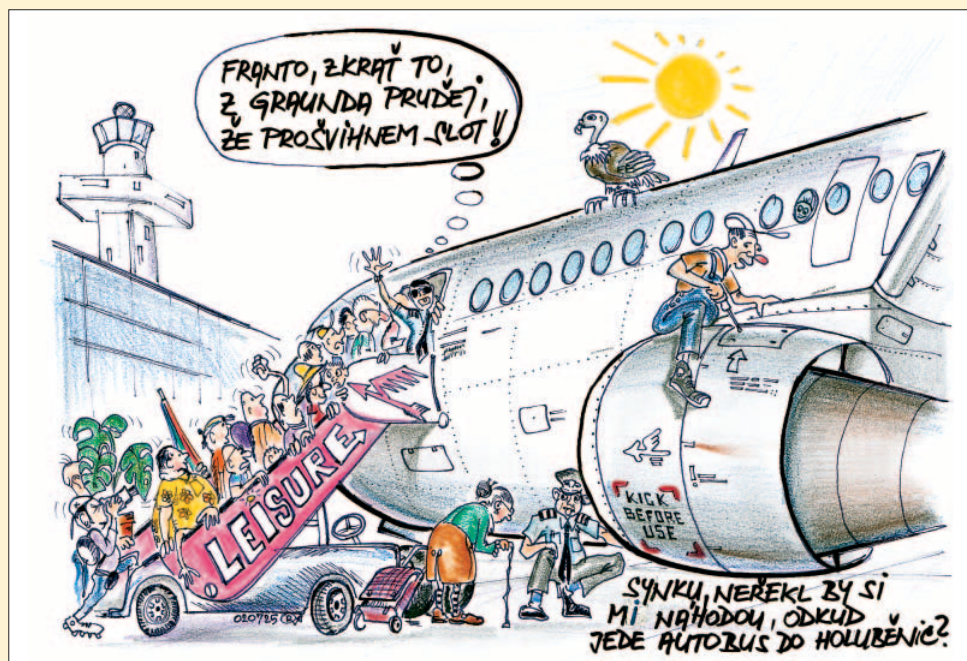
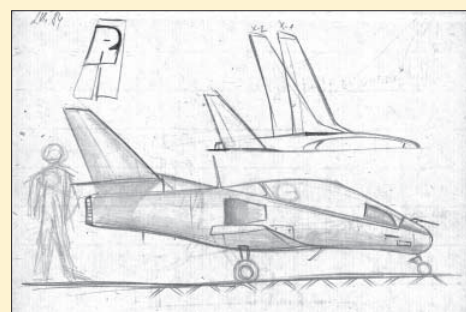
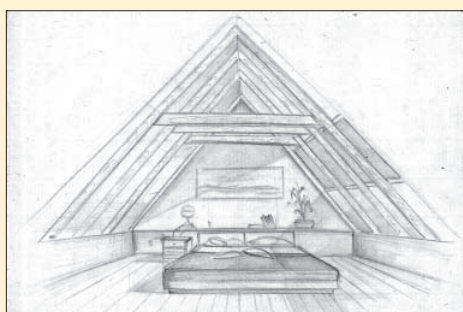
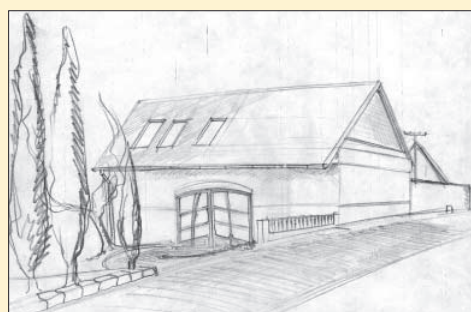
Opravdu vás nemrzí, že jste zůstal kreslím amatérem?

„Určitě ne. Mrzelo by mne, kdybych jako profesionální řidič zapomínal, že tato profese je pořád jenom službou.“

(rik)

Otakar Rada

Rodilý Pražák, vyučený horník v OU Kladno, v roce 1983 ukončil strojní průmyslovku se zaměřením na hlubinné dobývání uhlí v Ostravě. Po vojné na podzim roku 1985 nastoupil do Aero Vodochody jako zácvikář. Od 1. 4. 1986 ve výcviku řidičů v ŘLP ČR, s.p., licenci získal v listopadu 1987, na APP Praha pracuje od roku 1991. Ženatý, dvě děti, rád sportuje, vinař, miluje PU 12'.



Strip

Zpravodaj zaměstnanců Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • III. ročník č. 20 • Náklad 1300 výtisků • Neprodejné • Vydává RLP ČR, s.p. • Výroba: TISKÁRNA REPROPRINT s.r.o. • Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů • Redakční rada: Ing. Luboš Hlinovský, Ing. Alois Těšitel, Jaroslav Vlasák, Irena Doubravová, Ing. Karel Kouklík, Ing. Jan Sedlák, Ing. Oldřich Staněk, Mgr. Richard Klíma, Ing. Ivan Hubert, Mgr. Vítězslav Kulich, PhDr. Richard Kozohorský • Adresa redakce: K Letišti 1040/10, P. O. Box 41, 160 08 Praha 6, telefon 2037 3209, fax 2037 2107 • E-mail: strip@ans.cz • Uzávěrka čísla: 7. 8. 2002