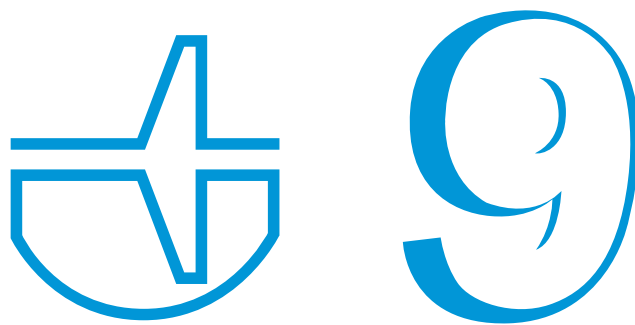
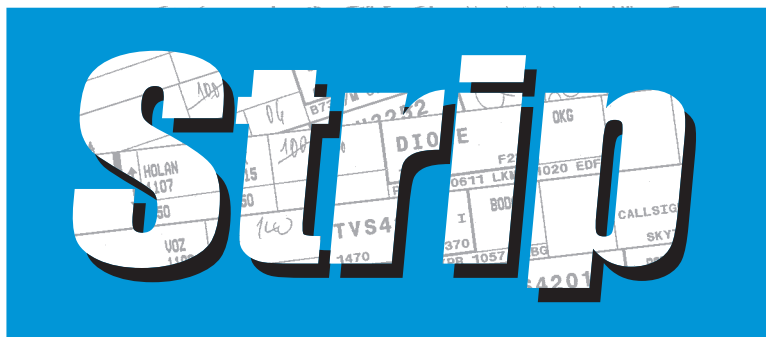




ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, s.p.

ZÁŘÍ 2002



„Safety first“  
(rozhovor  
s Josefem  
Novotným)

strana 3



Vladimír  
Panenka  
má před  
živlem  
respekt

strana 5



Vyhlašujeme  
II. ročník  
fotosoutěže  
„3L“

strana 8

Celá řada hodnot západního světa se 11. září 2001 nezvratně změnila: některé svobody jsou ztraceny nebo jsou, možná navždy, vážně ohroženy. Naše osobní bezpečnost je zajištěna pouze do té míry, do jaké je silný nejslabší článek řetězu.

Ale tak tomu bylo vždy. Evropa žije již mnoho let s mezinárodním terorismem, jehož intenzita a úroveň kolísají. Jsou přijímána stále přísnější opatření s cílem

## Rok poté

zabránit sabotérům či únoscům pašovat zbraně a výbušniny na paluby letadel i do zavazadlového prostoru. Po 11. září 2001 došlo k zesílení bezpečnostních prověrek, jako vždy v čase zvýšené pohotovosti, ale cestující po Evropě a většiny části světa žádné výrazné změny zpoždění z těchto důvodů nezaznamenali. Bezpečnostní opatření jsou stále stejně tvrdá a přísná jako dříve a klíčové kontroly zůstávají zachovány.

Pro USA jsou však všechny tyto věci nové. Před loňskou tragédií Američané věřili, že jejich obrovský ostrovní stát je nezranitelný: loňské 11. září tuto víru rozlámalo. Otázka bezpečnosti stojí nyní v popředí zájmu a veškeré úsilí je nasměrováno k ochraně letecké dopravy před jakýmkoli představitelným zdrojem ohrožení. Je to snaha pozoruhodná a pochopitelná.

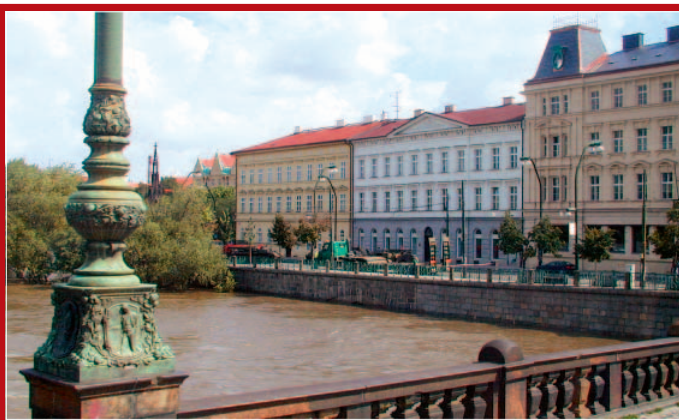
Pokles objemu přepravy poskytl Evropě krátký oddychový čas a příležitost k přehodnocení otázek bezpečnosti na zemi i ve vzdušném prostoru. Avšak boj proti zpoždění a úsilí o zvýšení bezpečnosti, zvláště pak ve světle tragické kolize ve vzdušném prostoru nad Überlingenem počátkem tohoto léta, zůstávají dlouhodobě hlavními prioritami a 11. září na tom nemohlo nic změnit.

Pro každého z nás zůstává datum 11. 9. 2001 mementem. Musíme se naučit možná nebezpečí předvídat, ale umět si i přiznat, že jsme zodpovědní za choroby civilizace, které takové zoufalé činy vyvolávají. Teprve tehdy pochopíme, že těmto hrůzám můžeme čelit jen jako společností. V opačném případě nás budou pronásledovat neustále.

Anne Paylor,  
redaktorka ATC Market Report

# Vlna pomoci z ŘLP ČR, s.p.

Nad ničivou Vltavou v historickém jádru Prahy houkají sirény. Na Smetanově nábřeží v objektu ŘLP ČR, s.p. vládne nervozita. Pracovníci centra logistiky provedli 12. a 13. srpna veškerá protipovodňová opatření. Katastrofický scénář, na rozdíl od mnoha jiných míst v metropoli, se nakonec nenaplnil. Voda objekt nezasáhla. Uprostřed ulice tanky na ocelových lanech udržely restaurační loď Kristian Marco. Její nekontrolovatelný pohyb by ohrozil Karlovy lázně a patrně strhl Karlův most...



Život se do budovy na Smetanově nábřeží vrátil 19. srpna. Evakuován musel být i letní dětský tábor v Ledči nad Sázavou, ale po uplynutí krize děti turnus dokončily. Neblahý osud potkal radiomajak VOR/DME Neratovice. Byl povodní přímo zasažen a jeho uvedení do provozu si vyžádá náklady v řádu několika miliónů korun.

## Dary za 2,2 mil. Kč

Náš podnik plně využil limitu stanoveného zákonem o dani z příjmu a poskytl finanční dar ve výši 2,2 mil. Kč na Sbírkové konto hl. města Prahy pro povodně, které uvolní peníze na projekty odstraňování škod. „Bude-li provedena legislativní úprava pro změnu výše limitu na finanční dary, jsme připraveni přispět další částkou, a to až do výše upraveného limitu,“ uvedl k tomu ředitel DFIN Ing. Luboš Hlinovský s tím, že

v případě vydání státních povodňových dluhopisů je ŘLP ČR, s.p. připraven k jejich nákupu jako v roce 1997, kdy nakoupil dluhopisy za 10 mil. Kč.

Dívejte finanční rovněž upozornila na nabídku zaměstnancům poskytnout finanční dary formou srážky ze mzdy. Částku určí zaměstnanec na formuláři, které jsou umístěny na hlavních podnikových intranetových stránkách. Tam bude umístěna i průběžná výše vybrané částky.

## Pitná voda z Bosny

Pomoci se rozhodli i bosenští studenti z Letecké školy. Se sarajevským deníkem Juterní novine zorganizovali dodávku 70 000 litrů balené vody v hodnotě zhruba půl miliónu korun. Tři kamióny s přívěsy putovaly 50 hodin na 1300 km dlouhé trase ze Sarajeva do Prahy. Pitná voda byla z rozhodnutí pražského magistrátu rozdělena mezi obyvatele Radotína,

Velké Chuchle a Zbraslavi. Pomoc ze Sarajeva je o to cennější, že je zřejmě vůbec první humanitární akcí, kterou Bosna poskytla po tamnějších válečných událostech z poloviny 90. let.

## Výzva odborářů

Částku 400 tisíc Kč se rozhodla uvolnit CZATCA a věnovat ji na některé povodňové konto. Následovala společná výzva obou podnikových odborových organizací všem zaměstnancům podniku, aby své příspěvky posílali na zvláštní peněžní konto organizace CZATCA (č.ú.: 179241022/0300). Na sbírku dohlíží organizační výbor složený ze zástupců CZATCA a VVOO. „Vybraná suma bude převedena na konkrétní povodňové postiženou obec s konkrétním projektem obecně prospěšné stavby. Naším

(pokračování na straně 2)

# Změny toků v západní části FIR/UIR jednoznačně komplikují provoz v TMA Praha

## Když se řekne Departure... (II.)

(Dokončení ze Stripu 7/8)

**Organizace práce na stanovišti APP Praha musí neustále reflektovat zvyšující se poptávku po kapacitě TMA. Charakter provozu a obslužnost letů do a z letiště Praha-Ruzyně vychází z pružného využívání vzdušného prostoru umožňujícího jednodušší navigační vedení letadla, výrazné zkrácení letěné trati a možnost aplikace optimálního vertikálního profilu letu v závislosti na provozních podmínkách.**

Vedle úspory paliva, umožnění tzv. „passenger comfort“ zajištěním jednotného a stálého profilu klesání a stoupání a nižšího zatížení životního prostředí emisemi a hlukem to přináší možnosti rekonfigurace vzdušného prostoru s ohledem na možnosti stanoviště a ostatních uživatelů, zejména vojenského a všeobecného letectví. Na druhé straně to však mj. komplikuje zajišťování rozstupů mezi letadly.

### Spolupráce s ČSA

Abychom dokázali nabídnout požadovanou kapacitu s minimálně stejnou mírou bezpečnosti, musíme být schopni udržet zátěž příslušných řídicích letového provozu na příslušných pracovních pozicích v určitých standardních mezích.

Tým odborníků SPLS Praha, podpořený metodickou gescí DPLR na základě

nashromážděných dat metodou kritické cesty a pomocí klasického inženýringu, zvažil veškeré provozní a technické aspekty delegace prostorové kapacity a rozhodl ve prospěch varianty ARRIVAL-DEPARTURE, přičemž detailně zpracoval provozní, technické a manažerské aspekty projektu. ÚCL obdržel počátkem roku podklady k výpočtům požadovaného systému SID a STAR. Ve spolupráci s ČSA byla ověřena správnost navržených řešení na full-flight letovém simulátoru B737, s jehož pomocí bylo možné s jistým zjednodušením emulovat rovněž letové výkony turbomotorových letadel.

Poprvé v historii simulací u RLP ČR, s.p. tak došlo k reflexi navrhovaného řešení významným zástupcem koncového uživatele ještě před jeho účinností. Studie bezpečnosti byla zpracována v souladu s požadavky z ISQMS.

### Flexibilní aktivace

V souvislosti s resektorizací uvnitř TMA Praha byla provedena inventura VKV komunikačních kmitočtů přidělených pro účely APP Praha. Pro provoz zaváděné konfigurace vzdušného prostoru byly vybrány dva nové kmitočty 123.800 MHz a 127.900 MHz zajišťující kvalitní pokrytí rádiovým signálem v celém prostoru odpovědnosti a v rozsahu všech provozních hladin včetně rezervy až do FL 250.

Po portaci mapových databází a jednotlivých cvičení z CASS na platformu E2000 bylo po nezbytných modifikacích a aktualizaci dat vytvořeno výcvikové prostředí k přeškolení personálu SPLS Praha, které bylo ukončeno ke dni zavedení. Implementace nového logického sektoru v ESUP a mapového datasetu v E2000 byly provedeny k všeobecné spokojenosti. Ukázka vnoření sektorových videomap do zobrazení E2000 na pracovišti DEPARTURE, umožňující řídicímu vizuálně oddělit letadla v jeho kompetenci od ostatního provozu, je na obr. 1.

Zavedení třetího IFR sektoru je koncipováno tak, aby jeho aktivace mohla pro-

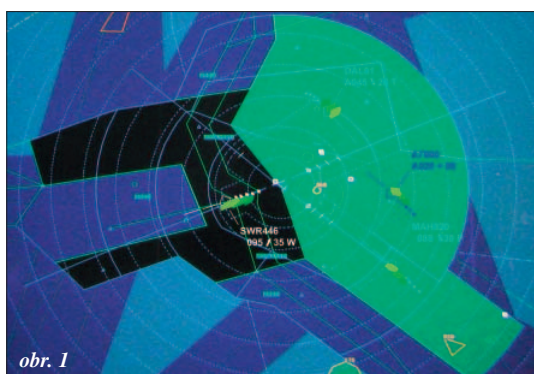
bíhat flexibilně, na základě potřeb provozu vyplývajících z denního chodu na letišti Praha-Ruzyně, tedy přibližně 3 × 60 minut denně. K obsazení tohoto jedno-mužného (bohužel, jiný, technicky správný název zahrnující v sobě taktéž onu hezčí a něžnější část lidské populace, mi není znám) pracoviště bude využíván WS.

### „Počin“ ACC Praha a DFS

Na první pohled se nezasvěcenému čtenáři může zdát zavedení tohoto sektoru banalitou či dokonce zbytečností. Z vlastní zkušenosti řídicího letového provozu s kvalifikací pro přibližovací řízení mohu potvrdit, že se jedná o výrazný příspěvek k bezpečnosti a plynulosti letového provozu operujícího v TMA Praha, navíc bez jakýchkoli požadavků na dodatečné lidské zdroje.

Jak již bylo řečeno v samotném úvodu, cílem práce bylo technologicky navázat na spolehlivý a logický koncept rozložení kompetencí při poskytování letových navigačních služeb přilétávajícím a odlétávajícím letadlům a dále ho rozvinout. Na základě vrcholové nekoordinované a posléze legalizované akce, kdy doposud nebylo dosaženo konsensu mezi ACC a APP Praha v otázkách podmínek předání a převzetí řízení v bodech společného zájmu, předjednaly ACC Praha a DFS změny toků v západní části FIR/UIR Praha s dopadem na komplexitu provozu v TMA Praha a to s účinností od 28. 11. 2002. Tímto „počinem“ došlo k jednoznačnému a záměrnému znevýhodnění provozu v TMA Praha, což v kontextu zachování míry bezpečnosti povede k penalizaci koncového uživatele letových navigačních služeb. (Připravované změny prezentuje obr. 2, testovací platforma CASS.)

ALEXANDR DUDA, NSPLS



obr. 1



obr. 2

## Vlna pomoci z ŘLP ČR, s.p.

(dokončení ze strany 1)

záměrem je podílet se na financování stavby pro spoluobčany, které povodňi připravila o všechno a nejsou schopni si už nový dům postavit. Příkladem nám byl projekt v obci Troubky. Tam za pomoci státu a finančních sbírek postavili dům pro seniory,“ řekl Ing. Zdeněk Sršeň, prezident CZATCA a dodal, že právě probíhají jednání s organizacemi, jež informace o možných projektech shromažďují. „Chci tímto všechny zaměstnance našeho podniku poprosit o pomoc postiženým. Nesouhlasíte-li s navrženou částkou 10 % z čisté mzdy, věnujte částku jakoukoliv,“ sdělil Ing. Zdeněk Sršeň.

Podle § 128, odst. 3 Zákoníku práce se VVOO a CZATCA dohodly se zaměstnavatelem na dodatku Kolektivní smlouvy, podle něhož je možné zvýšit nároky zaměstnanců na pracovní volno, případně výši náhrady mzdy. Zaměstna-

nec může čerpat 5 dní pracovního volna s náhradou mzdy při odstraňování následků povodní na vlastním majetku, případně čerpat toto volno tehdy, nemůže-li se z důvodů povodní dostavit do zaměstnání. Postačí k tomu čestné prohlášení zaměstnance.

VÍTĚZSLAV KULICH, VOK  
Snímky: JAN SEDLÁK

### Stručně z regionů

- **KOBRA**, nové vysílače a přijímače, byly uvedeny do zkušebního provozu na LKKV.
- **Materiální** pomoc povodněmi postiženým obcím Římov a Protivín odeslali zaměstnanci LKKV.
- **Nový** komunikační systém LKMT je po záletu ÚCL 29. 8. ve zkušebním provozu po dobu dvou měsíců.
- **LKTB** dokončuje technickou certifikaci ÚCL modernizovaného radaru RL64, probíhá testování a připomínkování CMOS.

## Zelená pro Single Sky

Drtivou většinou všech přítomných poslanců Evropského parlamentu bylo dne 3. září 2002 schváleny všechny čtyři legislativní návrhy projektu Single European Sky. Cílem projektu je sjednocení vzdušného prostoru států Evropské unie nad FL 285 do konce roku 2004. Uvedené návrhy nyní čeká projednání a schválení Evropskou radou, která legislativní proces zavře a projekt Single European Sky se tak stane součástí evropského práva. Problematickým se jeví přístup francouzských úřadů, které nejsou nakloněny myšlence sdílené státní suverenity ve francouzském vzdušném prostoru. (rkl)

## Vznikla EASA

Rada ministrů dopravy a spojů EU přijala na svém pravidelném letním zasedání formálně nařízení, kterým se zřizuje Evropská agentura pro leteckou bezpečnost EASA (European Aviation Safety Agency). V souladu s prioritním cílem zajistit maximální bezpečnost civilního letectví, který stanovila Evropská komise, bude hlavním úkolem této agentury úzce spolupracovat a podporovat příslušné orgány Evropské unie při vytváření právních předpisů pro zajišťování a dodržování jednotných standardů při výrobě a údržbě technologií, používaných v civilním letectví.

Výše uvedený postup podstatně zjednoduší vývoj, výrobu a údržbu všech komponentů používaných v civilním letectví. Prostřednictvím jednotné certifikace vydávané EASA se tak tyto produkty stanou bezproblémově uznávané v rámci trhu Evropské unie. Přístup na mimoevropské trhy bude usnadněn uzavíráním vzájemných smluv o uznávání certifikací.

(rkl)

Josef Novotný: Rozhodování řídících musí být okamžité, přesné a správné

# „Safety first“

Není prostoru mezi nebem a zemí, v němž by se člověk pohyboval bez ohrožení. Největší nebezpečí skýtá sebeklam, že se nemůže nic stát. Je to stav vyvolaný momentálním nedostatkem koncentrace. Varovný signál mnohdy přichází pozdě, dopouštíme se chyby. Napravitelné – anebo té druhé. A je v onom zlomku vteřiny lhostejné, co zrovna děláme či řídíme.

Nejhoroznější je, že tím ovlivňujeme osudy nic netušících lidí.



## Platí to ve vzduchu dvojnásob?

„Nepochybně. Ve vzdušném prostoru zvyšuje složitost a tím i riziko nebezpečí pohyb ve vertikálním směru, letadlo ve vzduchu nezastavíme, všechno se děje v rychlostech mnohonásobně vyšších, než vnímáme na zemi. Dojde-li k chybě, a my víme, že k ní dojít může, je málo času k nápravě.“

## Vaše oddělení auditu kontroluje kvalitu a bezpečnost letového provozu, vyšetřuje události, zjišťuje příčiny chyb. Varujete, apelujete. Co na to lidský faktor? Je poučitelný?

„To ví jen on sám. Je nejslabším článkem jakéhokoli systému. Naším úkolem je i drobná rizika objevovat a eliminovat je dřív, než by se mohly stát nebezpečnými. Někdo to chápe více, někdo méně.“

## Musí být náš pocit bezpečí a priori nebezpečný?

„Bezpečí je relativní pojem. Záleží na našich schopnostech udržet pozornost adekvátní času a prostředí, v němž se pohybujeme. A to je přirozený problém, protože pozornosti ubývá s přibývajícím únavou a je poměrně složité udržet přiměřenou pozornost při střídající se zátěži. A pak jsou tu všudypřítomní nebezpeční rádčové: strach a stres.“

## Jsou ale lidé, kteří riskují a nebezpečí vyhledávají. Rozumíte tomu?

„Rozumím, ale s pečlivým zvažováním rizik. Létám na továrním ultralightu, do některého amatérského bych nesedl. Velkým nebezpečím je i počasí. Vyhecovat se nenechám a to jsem od mládí současný typ. Na vojně jsem si myslel, že budu létat nejvyšší a nejrychleji. Že se taky můžu zabít, jsem příliš nepřemýšlel.“

## O pohybu na hraně, za níž se nebezpečí ve vzdušném prostoru násobí, víte jako vojenský pilot, ale i řídící, své. Jak to tam vypadá?

„Stalo se, že jsem za tu hranu i nakoukl. Je to ošklivý pohled, člověk si v ten okamžik stačí promítnout celý život. Stačil jsem chybu ještě napravit a vzal si ponaučení pro celý život. A přestal jsem pochybovat o existenci šestého smyslu.“

## Jací jsou lidé, jejichž touhou je létat nebo řídit letový provoz?

„Jsou si podobní. Na celém světě. Někteří řídící létají. Zvláštní skupina lidí. Typy „mouchy snězte si mě“ mezi nimi nenajdete. Jsou standardně fyzicky vybavení a maximálně odolní psychicky. Mají velmi dobrou krátkodobou paměť, jsou schopni vysoké koncentrace na výkon, svou činnost většinou chápou jako poslání. A přesto i oni chybují. Proto mají po ruce techniku. Na palubách protisrážkových systémů ACAS pomáhají zabránovat střetu letadel ve vzduchu, GPWS střetu letadel se zemí. My na zemi máme skupinu tzv. Safety Nets, např. STCA, MSAW, DAIW, atd. Mají obdobné úkoly a rizika eliminují na akceptovatelnou úroveň.“

## Jsou řídící schopni vyhnat z hlavy souvislosti vně obrazovek radarů?

„Většinou jsou. Jejich rozhodování musí být okamžité, přesné a správné.“

## Předpisy, předpisy, a znovu předpisy zákonitostí letového provozu a jeho bezpečnosti. Kde se ve vás vzala záliba k téhle disciplíně?

„Asi to mám v povaze... Znalosti předpisů jsem docenil jako zkušený komisař Státní letecké inspekce, až se mi staly koníčkem. A jako inspektor jsem přece nemohl připustit, aby ten, koho zkouším, věděl víc než já.“

## Kolik letecké předpisy měří?

„Zhruba půl metru.“

## Našel bych v nich paragraf vis maior?

„Hledal byste zbytečně. Před zavedením nového systému nebo postupu se vždy provádějí rozsáhlé bezpečnostní studie.“

## Jak si vůbec vede bezpečnost v letectví?

„Pohyb ve vzdušném prostoru je pohybem nejbezpečnějším. Je detailně popsán v předpisech, jež jsou pro každého pilota a řídícího téměř zákonem. Jejich vysoký smysl pro odpovědnost a pud sebezáchovy jsou zárukou přiměřené bezpečnosti letového provozu. Dávají do něj všechno, co v nich je. Silniční provoz je proti tomu stavem permanentního ohrožení.“

a jeho pravidla pro celou armádu řidičů cárem papíru. Vycházím ze zkušenosti téměř čtyřicetileté praxe.“

## Jenže pak dojde k tragédii nad Bodamským jezerem...

„Pravděpodobnost podobné chyby s tak fatálními následky je velice nízká. EUROCONTROL připouští (ze zavinění ATM) hodnotu  $2,5 \times 10^{-8}$  na letovou hodinu.“

## Myslíme ve všech těch předpisech a počtech pravděpodobnosti na cestující?

„Systémem řízení bezpečnosti a jakosti služeb. Nestačí zajistit předepsaný rozstup mezi letadly, ale je nutné nechat proletět letadlo po trati a v čase, který zákazník (letecký dopravce) požaduje. Ano, „Safety first“, ale naučit se naslouchat nezřídka oprávněným námitkám našich zákazníků.“

## Jak?

„Poskytnout řídícím činnost kvalitních systémů bez omezení, co nejjednodušší postupy eliminující počty možných konfliktů, školení a výcvik na úrovni požadovaných kapacit, zbavit je všeho, co odvádí jejich pozornost a soustředění na stanovištích. Musíme přemýšlet, hledat a zlepšovat. Jedině tak mohou poskytovat dopravcům očekávanou kvalitu služeb.“

## Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ a archiv

## Josef Novotný (\* 1942)

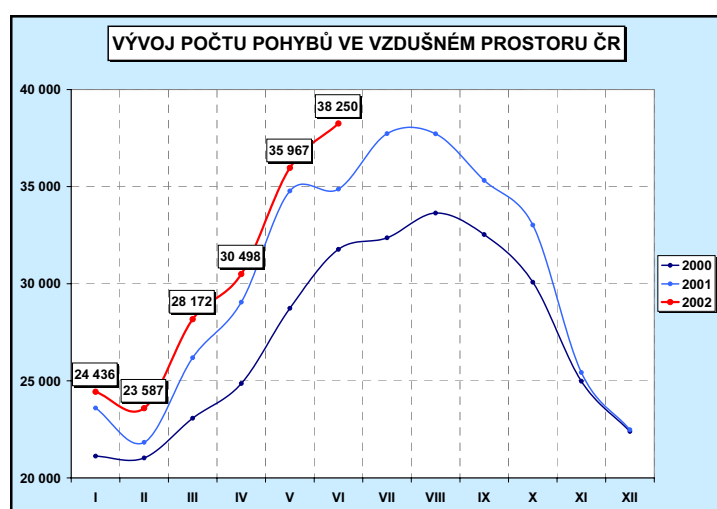
Vedoucí oddělení auditu. Plachtař, sportovní pilot, po maturitě Vojenské letecké učiliště-směr pilotní (JAK 11, MIG 15). V roce 1962 ortel ÚLZ „trvale neschopen jako pilot ze zdravotních důvodů“. Na podzim téhož roku k ŘLP, v únoru 1964 licence řídícího APP/TWR. Později vedoucí směny, instruktor, dva roky zástupce vedoucího stanoviště APP/TWR. V roce 1990 palubním radiotelefonistou na IL 62 u ČSA, poté inspektor SLI (dnes ÚCL), od 1. 9. 1992 zpět v ŘLP ČR, s.p. Ženatý, čtyři děti. Zahrádkář, když koníček, tak práce s dřevem.

# Výkony letového provozu za I. pololetí 2002

Výsledky podniku za první pololetí roku 2002 lze hodnotit pozitivně. Vývoj letového provozu předčil původní odhady, které vycházely ze stavu letecké dopravy v závěru loňského roku. Výkony traťových služeb řízení však byly meziročně ovlivněny výrazným nárůstem letů osvobozených od poplatků. Vývoj výkonů letištních služeb řízení byl ovlivněn nárůstem počtu přistání letadel, avšak s nižší MTOW. Nárůst letového provozu byl v prvním pololetí roku dynamičtější, než růst obrátu podniku. Zpomalení růstu obrátu bylo způsobeno výrazným posilováním národní měny vůči EUR. I přes tuto skutečnost se podniku podařilo dosáhnout lepšího výsledku hospodaření ve srovnání s plánem.

*Divize finanční*

|                                               | Sledované období<br>běžného roku<br>(I–VI/2002) | Srovnatelné období<br>minulého roku<br>(I–VI/2001) | Meziroční<br>vývoj<br>v % |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------|
| <b>Počet pohybů ve vzdušném prostoru ČR</b>   | <b>180 910</b>                                  | <b>170 318</b>                                     | <b>+ 6,2 %</b>            |
| Počet přeletových jednotek                    | 507 585                                         | 458 836                                            | + 10,6 %                  |
| <b>Počet přistání na určených letištích</b>   | <b>27 533</b>                                   | <b>30 030</b>                                      | <b>+ 9,1 %</b>            |
| Počet tun přistání MTOW na určených letištích | 1 160 568                                       | 1 116 758                                          | + 3,9 %                   |
| <b>Obrát podniku (v Kč)</b>                   | <b>846 908 652</b>                              | <b>816 149 967</b>                                 | <b>+ 3,8 %</b>            |



*Příjždíme v sobotu 10.8., od neděle prší. Hrajeme si v jídelně, děti jsou spokojené. Rozhlas nehlásí nic povzbudivého, zapisují si tl. centr. vodohosp. disp., hasičů, policie, povodí Vltavy a MÚ v Ledči. Chci být připravená.*

*Voda v Sázavě stoupá, labutí pár, co bydlí na řece před jídelnou, je tak o metr blíž. Vše začalo nenápadně v úterý ráno. Po noční obhlídce řeky jsem rozhodnutá. Po tfl rozhovoru a osob. návštěvě MÚ v Ledči žádám o azyl pro 51 lidí na Vyšší odborné škole v Ledči. Jsou užasní, okamžitě pochopili vážnost situace, domluvili jsme počty lůžek, stravování, prostě všechno. Do tábora se vracím spokojená, klidná.*

## Tábor pod vodou, aneb z deníku hlavní vedoucí

*Provozce deště bubnují na střechu jídelny, ale už mi neznějí tak děsivě. Celotáborová hra „Zlatokopové ze zátoky“ běží do oběda. Odpoledne děti balí zavazadla a přesouvají se do jídelny. Telefonáty rodičů neberou konce. Jsou zděšení, TV hlásí 2. povod. stupeň na Sázavě a řada z nich je už uvězněna v zatopených oblastech bez šance si pro děti přijet. Labutě se máchají kousek od zábradlí, dáváme se s dětmi na ústup. Noc na samém břehu jsem riskovat nechtěla.*

*Tranzit odváží první várku dětí. Potkáváme místní hasiče, jedou pro nás. Jsou mile překvapeni, jak jsme připraveni. Díky jim jsme všichni v ledečském internátu za hodinu 15 min. Na druhý den chceme obhlédnout situaci v táboře, jdeme horem přes les, cesta je zaplavená. Na ten pohled asi nikdy nezapomeneme. Tam, kde byla louka s ohništěm plavou divoké kachny. Voda se zastavila u schodů do jídelny.*

*Do tábora se vracíme po třech dnech, je až neuvěřitelné, jak rychle se řeka vrátila do koryta. Turnus dobíhá. Konec neplánovaného dobrodružství se šťastným koncem, alespoň ve Zlaté zátocy...*

*V nouzi jsem poznala přátele. Pár lidí, bez nichž bych to nezvládla. Pana Kubátu z MÚ v Ledči, vedoucí paní vychovatelku Noskovou, Ing. Palána, ředitele VOŠ-ISS, pana Synka z povodí Vltavy, starostu Ledče pana Urbana, ledečské hasiče a policisty. Jim a celé mé táborové partě ze srdce děkuju.*

**Ivana Konývková**

*Snímky dětí z tábora*

**PS.** Redakce se omlouvá účastníkům třetího turnusu pod vedením Josefa Schmelze. Na tomto místě měli najít „jejich“ fotoreportáž.

## Albrechtice

otevrou možná už v prosinci. Rekreční středisko bude mít za sebou náročnou rekonstrukci spočívající v zásadní přeměně interiéru objektu. Zvyšuje se počet a velikost pokojů (některé budou dvoupatrové), projekt pamatoval na rozšíření společenské místnosti. Provádí se také celkové zateplení objektu montáží nových rozvodů. Rekonstrukce byla zahájena v červnu a podle Viktora Slavíka (DPLR/OINV) se předpokládá, že stavební práce skončí kolem 15. října. Pak už bude následovat montáž interiéru a kolaudace – a naše rekreační středisko vás konečně přivítá

## v novém šatu

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ



# „Před živlem mám respekt“

**plk. JUDr. Vladimír Panenka (\*1955)**

Rodák z Kladna, ředitel Letecké služby Policie ČR a Ministerstva vnitra. Absolvent Právnické fakulty UK. Od r. 1976 ve službách policie, nejdříve jako dispečer, později jako člen Letecké služby federálního ministerstva vnitra. Ženatý, 2 dcery. Modelář, nadšený raftař.

## Pustošivá voda opadla, už jste se stačil nadechnout?

„Už ano. V nejkritičtějších chvílích jsme byli tam, kde šlo prostředně o život. Myslím, že náš společný tým, tedy piloti, hasiči a policisté, obstál na jedničku. Vyzvedli jsme 102 lidí, z toho 8 na noční Berounce. Jsem pyšný, pomohli jsme lidem v tísní.“

## Vy sám sloužíte v týmu záchranářů?

„Jako pilot nebo člen pohotovostní posádky pro policii, hasiče a ostatní složky záchranného systému. Využití vrtulníků v záchranném systému se věnuji deset let.“

## Pohled shora byl nejspíš hodně skličující... Viděl jste, co už z paměti nevymazete?

„Na Slapech a Orlíku jsem viděl Niagarské vodopády. Masa vody se vracela a vyháněla vlnu do výšky hráze. Střechy bez zdí, zaplavené vesnice v Polabí...“

## Z běžného rozpisu služeb zůstal nejspíš cár papíru... Bylo vůbec možné všechno zvládnout?

„Zvládli jsme to, proto se mi dobře dýchá. Rozpis služeb jsme doplnili tak, aby veškerý provozuschopný letecký park byl naráz v akci. V noci byly v pohotovosti k okamžitému vzletu minimálně dva vrtulníky, na ostatních mechanici prováděli údržbu a opravy. Jejich práci nikdo z venku nevidí, byla výborná.“

## Dalo se něco udělat jinak?

„Určitě. Chystáme tvrdě vyhodnocení celé situace a řešení problémů, s nimiž jsme se potýkali; např. kvalitní spojení pro vrtulníky létající při zemi, komunikace mezi záchranáři a posádkou, odpouštěcí prostory...“



## Jsou srpnové záplavy s něčím srovnatelné?

„Osobně jsem řídil obdobně sešraný tým na Moravě v roce 1997. Od té doby došlo v informování o situaci v teritoriu k obrovskému pokroku. Hlavně díky nové krizové legislativě, kde jsou kompetence dané konkrétním osobám.“

## Jak vypadala součinnost s naší APP/TWR?

„Byla vynikající, stejně jako kdykoli jindy. Projevila se zkušenost posádek a dobrá znalost okolí Prahy. Dostávali jsme od řídicích kvalitní servis s informacemi o okolním provozu. Přičítám to i faktu, že se občas sejdeme u piva a věci probereme.“

## Prozradíte mi formulku, která vám pomáhá chytit druhý dech?

„Ještě nebylo tak špatně, aby nemohlo být hůř, ale zase nebylo tak dobře, aby nemohlo být líp. To špatné samozřejmě nepřeji nikomu.“



Na Labi v Děčíně

## Přesto všechno se nemohu nezeptat: Máte rád vodu?

„Strašně rád. Je pro mě odreagováním od všeho. Navíc jezdím na vodu s dobrou partou. Týden před povodněmi nás varovala Berounka. Na raftu to na vodě zvednuté o metr bylo ještě v pohodě, kanoe na tom byly hůř. Voda je živl, který je třeba respektovat. To máte jako s ohněm nebo jako když se pohybujete ve vzduchu.“

## Děkuji vám za rozhovor.

IVANA PLCHOVÁ, OK

Snímky: autorka, archiv LS Policie ČR

## Otázka Stripu pro

Vlastimila Volenu, ved. odd. APP/TWR Praha:

### Měli jste s velkou vodou hodně starostí navíc?

Hlavní dopad se projevil v obsazení stanovišť, neboť letiště se v důsledku dopravní situace stalo pro řadu jeho zaměstnanců nedostupným. Zejména díky silnému zastoupení mimopražských řídicích neměla tato situace vliv na letový provoz. Gigantický nárůst počtu pohybů (až 170), koncentrovaný do denních hodin, zaznamenalo pracoviště INFO. Hlavní základnou veškeré armádní vrtulníkové pomoci se stalo letiště Kbely, policejní vrtulníky ji měly na Ruzyni. Aktivitu obou záchranných složek vyvážely konfliktní provoz křižující příletový sektor RWY 24 a severní část CTR Ruzyně. Zajišťování rozstupů s IFR provozem z pracoviště obsazeného jedním řp, přebírání údajů o letu (lety bez předem podaného letového plánu) a poskytování pohotovostní služby si při extrémní hustotě provozu vyžádaly nadměrné úsilí.

## Inspiromat

„Kdybychom propadli my, tak kdo jiný už by měl zachraňovat?“

Jan Kafka, palubní inženýr – operátor Letecké služby Policie ČR.

Naši lidé jsou zvlášť školeni pro jednání s lidmi ve stresových a krizových situacích.

Dan Plovajko, mluvčí ČSA, k nasazení třiceti letušek a stevardů do krizových center v Praze.

„Od 29. 8. lze s British Airways letět z Prahy do Londýna už za 6000 korun.“

Hana Mikulčáková, GCI Praha, mediální zástupce BA.

„Nové ceny jsou výsledkem detailní analýzy současného stavu a vývoje trhu.“

Michaela Drahoňovská, ředitelka BA v České republice

„Uvidíme, jak se bude vyvíjet poštávka, ale určitě se zlevněním spěchat nebudeme.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA v reakci na kroky BA.

Provozovatelé letišť nejsou tak na očích jako aerolinie, ale problémy odvětví se jich dotýkají naprosto stejně.

Phil Lankford, analytik společnosti RBC Dain Rauscher se sídlem v Denveru

„Systém podstatně rozšíří kontrolu těch zahraničních návštěvníků, kteří mohou představovat zvýšené riziko pro národní bezpečnost.“

John Ashcroft, ministr obrany USA, k otiskům prstů návštěvníků USA, které začne pořizovat ministerstvo spravedlnosti 11. září 2002.

Je to prvotřídní způsob rasového třídění.

Carl Baron, právník, v reakci na toto opatření

„Teroristé byli s to využívat to, co vnímali jako slabiny Ameriky. Můžeme zajistit, aby se to znovu neopakovalo.“

Bill Strassberger, mluvčí imigračního úřadu USA

„ČSA jsou tady vnímány jako malá Lufthansa, co do bezpečnosti a kvality služeb.“

Salim Dabul, majitel firmy Buto Tour, zástupce ČSA v Sýrii

„Na letišti v Ruzyni je šest náloží, máte devadesát minut na jejich likvidaci.“ – „Jak to, že nic neděláte? Hejbněte kostrou!“

Dva anonymní telefonáty 27. 08. 02. První v 5.33 hod. spojovatelce ČSL, s.p., druhý o chvíli později na adresu policie.

Co je to za člověka, který v době, kdy je policistů zapotřebí jako soli při odstraňování následků záplav, vyhrožuje atentátem? Toho je schopen jen ubožák.“

Vladimír Rajchart, ředitel Policie Prahy 6

„Díky zastaralým strojům a nedostatku nalétaných hodin může Rusko velmi brzy vypadnout z exkluzivního klubu leteckých velmocí.“

Anatolij Kvočur, elitní ruský pilot (rik)

## Co se děje na ruzyňském letišti?



### ➤ Přežijeme bourání?

Neustálý stavební ruch na ruzyňském letišti se vplížil do našeho života.

Některé stavby nelze přehlédnout, jiné jsou oku běžného návštěvníka skryté, ale pro činnost letiště stejně důležité. Veškeré stavební práce zatím probíhaly tak trochu opodál Technického bloku a dotýkaly se našich činností spíše organizačními změnami obvyklých směrů pojiždění letadel po pohybových plochách. Pro stavbu nového terminálu však teď bude nutné zbourat objekty v jeho těsné blízkosti.

Specialistům DPRO a CL se začínají dělat vrásky na čele – jak se vyrovnat s hlukem a zvýšenou prašností, jaký bude přístup k Technickému bloku a jak se bude parkovat?

ÚCL – letecký stavební úřad vydal 13. 8. 2002 „Rozhodnutí k odstranění galerie C, budovy přípravy posádek, vrátnice č. 3, dílen a kanceláří ČSA (patrový objekt montovaný z buněk na odbavovací ploše) a k bourání první části zpevněné plochy“. Toto rozhodnutí platí do 30. 3. 2003. To znamená, že počátkem listopadu 2002 se zahájí bourací práce.

Podmínkou „Rozhodnutí“ je, že bourání bude probíhat za trvalé koordinace s vlastníkem Technického bloku, tedy RLP ČR, s.p. Naše strana mj. požaduje před zahájením demoličních prací vybudování stavební bariéry, která bude dosahovat výšky čtvrtého podlaží po celé délce TB. Zatím není rozhodnuto o konečném konstrukčním řešení stěny, ale musí ochránit Technický blok v maximální možné míře před prachem a hlukem. Rovněž nasávací otvor vzduchotechniky v úrovni terénu bude opatřen bariérou proti prachu.

Stávající parkoviště G bude omezeno a později zcela zrušeno. Plocha bude vyhrazena požárním vozidlům pro případ zásahu na TB. Zmizí rovněž parkovací místa za řetízky na okraji zelené plochy. Parkování bude možné na parkovišti E. Bude to rušný a krušný podzim, ale lepší to nebude ani v dalších měsících.

### ➤ První hotel „na JIHU“

Ruzyňskému letišti zatím chybí hotel. Tento handicap proti jiným mezinárodním letišťům bude brzy napraven stavbou, která se začíná rýsovat v těsném sousedství terminálu JIH na starém ruzyňském letišti. V generelu se počítá se stavbou velkého hotelu na ploše vedle nového obrovitého parkingu před terminálem SEVER, ale to je zatím záměr a příprava ještě zabere nějaký čas.

Firma MIP Group a.s. se proto pustila jako investor a budoucí vlastník do stavby hotelu na pozemku pronajatém od ČSL, s.p.

MIP Group a.s. není na letišti neznámá a protože podniká v oboru výstavnictví a reklamy, můžeme ukázat její práce vidět na letištních reklamních plochách.

Budoucí hotel „Garni“ bude tříhvězdičkový s 56 převážně dvoulůžkovými pokoji. Stavba byla zahájena v květnu 2002, termín dokončení je duben 2003. Vzhled nové budovy musí ladit s terminálem JIH a celkově zapadat do konceptu výstavby starého letiště. Necháme se překvapit.

OLDŘICH STANĚK, A1  
Snímky: JIŘÍ LÁNE



## Dilema o

V průběhu nejhorších okamžiků nedávných povodní si začala veřejnost i média intenzivně všimnout a kriticky posuzovat rozhodování do té doby téměř opomíjeného povolání správců přehrad. Některé komentáře dokonce přirovnávaly jejich odpovědnost za učiněná rozhodnutí k profesím pilotů a řidičích leto-



## Krok za kuli

„Naše“ letadlo už je připraveno, dveře uzavřeny, cestující pohodlně usazeni, posádka provádí poslední kontrolu kabiny, můžeme žádat o spuštění motorů.

Na letištní řídicí věži jsou čtyři řídicí pracoviště, doplněná pracovištěm vedoucího směny. První pracoviště, s nímž posádka letadla připraveného k odletu navazuje radiofonní spojení, je pracoviště DELIVERY. Tady posádka obdrží letové povolení a povolení k nahození motorů. Letové povolení určuje pilotům způsob odletu, počáteční stoupání po vzletu a další potřebné údaje. Posádka letadla musí letové povolení znát v dostatečném předstihu před vzletem, aby mohla obdržet údaje zadané do palubního počítače.

Motorů běží a posádka si vyžaduje od dalšího pracoviště věže, které má za úkol řídit pohyb letadel po ploše letiště, povolení k pojiždění.

„Ruzyně GROUND, ČSA 650, povolte pojiždět.“

„ČSA 650, Ruzyně GROUND, povoleno pojiždět, pojižděcí ALFA, vyčkávací místo dráhy 24.“

Motorů zvýší otáčky a náš boeing vyjíždí z odbavovací plochy letiště.

Povolení k pojiždění zahrnuje popis trasy, kterou musí letadlo projet, aby se dostalo ke vzletové dráze (RWY). Pojiždění končí na „vyčkávacím místě“, v bezpečné vzdálenosti před drahou. Tady letadlo zastaví a posádka provádí poslední kontrolní úkony před provedením vzletu. Pilot mění radiový kmitočet – přeladuje radio-stanici na kmitočet pracoviště letištního řídicího.

V okamžiku, kdy není v prostoru konečného přiblížení dráhy žádné přiletávající letadlo, vydává řídicí TWR posádce pokyn k njetí na dráhu a s ohledem na další provoz na letišti i povolení ke vzletu. Současně se vzle-



# a odpovědnosti

vého provozu. I oni mají přímý či nepřímý vliv na bezpečnost a životy tisíců lidí.

Římovská vodní nádrž byla jednou z prvních ostře sledovaných přehrad, které se snažily na řece Malši dvakrát zabránit tomu, aby přívaly vod ještě více zdevastovaly jižní Čechy a zejména České Budějovice.

„Přehrada má za normálního stavu odtok zhruba 10 kubických metrů za sekundu. Když byla situace 13. srpna nejhorší, upouštěli jsme spodní výpustí a horním přepadem 475 kubiků za sekundu“, vzpomíná nad provozním deníkem přehrady římovský hrázňý Miroslav Novák. Přehrada s 34 metry vysokou sypanou hrází, vybudovaná na začátku sedmdesátých let, slouží především jako zásobník pitné vody a hydroelektrárna pro blízké okolí, nikoliv jako ochrana před stoletou vodou.

„Ve chvíli, kdy jsme odpouštěli maximální množství vody, zdálo se mi, že na hrázi jede velkou rychlostí kolona tanků“, vzpomíná dále hrázňý. Čtyři dny jsem vůbec nespal a telefon zvonil téměř nepřetržitě. Volali lidé z vesnic pod hrází, kteří se báli, jestli přehrada ná-

por vody vydrží, lidé z krizového štábu, hasiči, policie. Ne všechny telefonáty byly slušné, ale chápu, že lidé, kterým voda právě vzala všechno, mají potřebu najít viníka. I tam, kde vlastně žádný není. Přehrada má pro každou situaci zpracované provozní pokyny a postupy, které musí hrázňý za všech okolností dodržet. Současně také musí intenzivně komunikovat a plnit pokyny dispečinku celého povodí. Konečné rozhodnutí a stisknutí příslušného tlačítka na ovládacím panelu přehrady je však nakonec vždy na hrázňém.

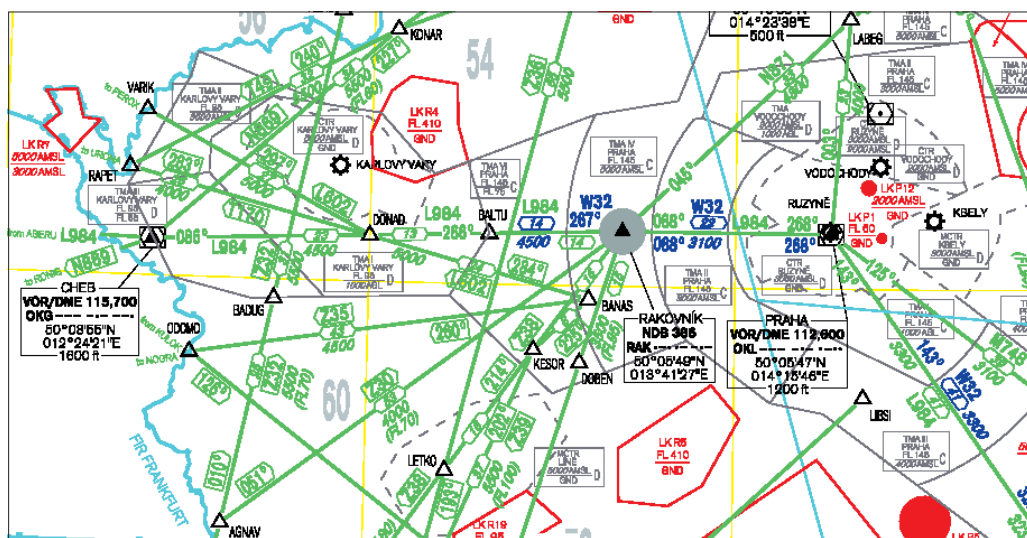
„Rozhodování a odpovědnost za výsledek je podobný jako práce řidičích ve vašem podniku“ srovnává M. Novák. „Ani v těch nejvypjatějších momentech nesmím pochybovat o správnosti svého rozhodnutí.“

Římovská přehrada a její hrázňý se nyní pomalu vrací zpět ke svým každodenním povinnostem. Jak však jedním dechem M. Novák dodává, stoletou vodu už by nikdy znovu zachytávat nechťel.

Text a snímky: RICHARD KLÍMA, AGŘ



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



tem letadla zadává řidič čas jeho vzletu do automatizovaného systému a tím vlastně „vdechuje“ letu ČSA 650 život – oživuje až dosud statický letový plán. Let si nyní vytváří svůj „virtuální stín“, který ale na rozdíl od toho klasického, letí zpravidla 10 minut před svým obrazem. Tímto způsobem je zajištěno předání potřebných aktuálních údajů o letu všem stanovištím řízení letového provozu po trati. Motory zvyšují otáčky, letadlo se pomalu rozjíždí a nabírá rychlost. Lehké zhoupení, kola jsou ve vzduchu a letadlo nabírá výšku.

Země se vzdaluje, auta na silnicích jsou už jen jako lesklí brouci, lezoucí po vyšlapaných cestičkách. A co naše posádka?

Vzlet letadla provádí posádka manuálně, po nastoupení do předepsané výšky piloti zpravidla přepínají řízení letadla na autopilot.

Autopilot je zařízení, které umožňuje řízení letadla ve všech režimech podle předem zadaných parametrů. Nenosi uniformu, nebere plat, nepije za letu kafe a ne-laškují se stewardkami. Skvělý vynález!

Posádka letadla ještě před vzletem zvolila podle cílového letiště a zadaných údajů letového plánu program hlavního počítače, který obsahuje celou plánovanou trať až na cílové letiště. Postupně během letu koriguje data počítače podle skutečného průběhu letu a zadává změny v souladu s letovými povoleními, obdrženími od stanovišť řízení letového provozu. No, a na zemi?

Okamžitě po vzletu přeladuje posádka z kmitočtu letištní řídicí věže (TWR) na kmitočet příbližovacího stanoviště (APP), které bude letadlo řídit ve vzdušném prostoru koncové řízené oblasti (TMA) a hlásí:

„Praha Radar, ČSA 650 po vzletu z dráhy 24, výška 2500 stop.“

Radarový řidič na příbližovacím stanovišti pozoruje na obrazovce radaru vzdušný prostor TMA Praha. Bude sledovat nejen odlet naší linky ČSA 650, ale celou řadu dalších letadel.

Vzdušný prostor TMA je zřizován zpravidla v okolí jednoho, nebo více letišť, kde se sbíhá několik tratí letových provozních služeb (takhle se odborně nazývají tratě, vyznačené pozemním radionavigačním zařízením, na nichž jsou poskytovány služby řízení letového provozu). Prostor TMA Praha tak např. zahrnuje letiště hned tři – mezinárodní letiště Praha Ruzyně, vojenské letiště Praha Kbely a tovární letiště Aero Vodochody.

Radarový řidič APP má za úkol všem odlétávajícím letadlům umožnit plynulé stoupání do vyšší letové hladiny a současně zajistit jejich bezpečné vykřižování s letadly, která naopak v tomto vzdušném prostoru provádí postup přiblížení a vyžadují plynulé klesání na některé z těchto letišť.

Není to jednoduché pro piloty, není to jednoduché ani pro radarové řidiče. Přehluštěný provoz v okolí mezinárodních letišť vyžaduje od zástupců obou profesí plné soustředění. Přesné a jednoznačné instrukce řidičích musí být následovány rychlým provedením manévru ze strany pilota. Komunikace mezi piloty a řidiči je stanovena schválenou frazeologií, která jak v češtině, tak v angličtině určuje pilotům i řidičům pro každou fázi letu přesně určený výraz. Její používání je sledováno a její nedodržování je zpravidla i předmětem sankcí.

„ČSA 650, Praha Radar, radarový kontakt, stoupejte do letové hladiny 140,“ reaguje radarový řidič APP na hlášení posádky.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR/ATCC

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ

a výřez z radionavigační mapy ČR

# Od špalku ke špalku III.

# Redakce Stripu vyhlašuje II. ročník amatérské fotosoutěže

# „3L“



Stanislav Černý:  
H.M.S. Victory, Portsmouth



Bohumil Štěpán: Kabina Z142C

## Zveme k účasti zaměstnance našeho podniku!

Vaše snímky mohou soutěžit v kategoriích:

Lidé, letadla, létání  
Řízení letového provozu (obor)  
ŘLP ČR, s.p. (podnik)  
Volné téma

**Uzávěrka je 31. března 2003,**  
vítězné snímky vyhlásí a ocení odborná porota.  
Podmínky fotosoutěže uveřejníme  
ve Stripu 10/2002.

## No, a co...?

Velké překvapení potkalo v neděli 25. srpna odpoledne piloty SAS letící na vnitrostátní lince do jihošvédského Kristianstadu. Ve chvíli, kdy se s letounem chystali přistát, se ukázalo, že na letištní věži chybí řídící letového provozu.

Dotyčný prý nepřišel do práce, protože se ještě nevrátil z dovolené. Letoun asi půl hodiny kroužil ve vzduchu a pak se zpožděním přistál na nedalekém letišti.

Podle vysvětlení letiště v Kristianstadu pro deník Kvalitativní došlo „k malé chybě při plánování služeb“. Podle cestujících na palubě panika nastala. Paliva v nádržích byl dostatek. V případě nouze nejvyšší bylo prý v záloze několik velkých letišť pro bezpečné přistání.

ag

## Misheard English

Tentokrát Andrea Kostlánová chybovala ve dvou zajímavých citátech. První je z pera amerického historika a držitele novinářské Pulitzerovy ceny za knihu „Education of Henry Adams“. Ten druhý je sloganem, který „vymyslely“ paradoxy druhé světové války...

*A friend in shower is a friend lost.*  
Henry Brooks Adams (1838–1918)

*Coughs and sneezes spread diseases. Trap the gents in your handkerchief.*

Second World War Health Slogan

(red)



LET 123, RADAR, TOČTE VÍCE DO PRAVA KURZ 245°, SNIŽTE RYCHLOST NA 180 UZLŮ,  
VEKTOROVÁNÍ NA ILS DRÁHY 01, JSTE PORADÍ ŠEST...