

Parafrázovanou otázkou vypůjčenou z názvu legendárního románu Henryka Sienkiewicze si možná kladli před zahájením konference ATC Maastricht 2004 její účastníci. Pouhé dva dny v rámci této významné evropské události samozřejmě nemohly uspokojivě zodpovědět otázku, kam směřuje současný systém poskytování služeb řízení letového provozu v Evropě i ve světě, nicméně znamenaly cenný zdroj nových informací pro všechny přítomné.

Quo vadis, ATM?

Bezsporu nejdůležitější informací, která na konferenci zazněla, je pomalý, avšak znatelný ústup recese civilní letecké dopravy. Letečtí dopravci prostřednictvím IATA deklarovali rostoucí počet destinací a frekvenci letů, pokračuje rozsáhlé uzavírání kontraktů na objednávky nových strojů.

Letecká komunita je však pověstná svou výraznou vzájemnou provázaností, kde vše souvisí se vším. Proto dopravci od poskytovatelů ANS žádají vysokou kapacitu a propustnost vzdušného prostoru, nízkou míru zpoždění a především nízké ceny za služby ATM. Požadavky na kapacitu a ceny ze strany leteckých dopravců jsou tak již do jisté míry „evergreenem“ těchto setkání.

Opatření, která cíleně povedou k vyslyšení výše zmíněných požadavků, se již nacházejí v různých stádiích realizace. Ať již se jedná o projekt Single European Sky, nebo obdobné projekty, které se připravují v USA. Na evropské úrovni vstupuje do hry silný hráč, Evropská komise, vybavený řadou nástrojů pro realizaci projektů, které dříve narážely na odpor různých zájmových skupin nebo států.

Právní, institucionální, provozní a technické cíle, které byly představeny na konferenci ATC Maastricht 2004, jsou zárukou, že se služby řízení letového provozu nacházejí na správné cestě.

RICHARD KLÍMA, VOVMK

**Probíhá
III. ročník
soutěže „3L“**

Čtěte na straně 5

ATC Maastricht 2004

Stejně jako každý rok v únoru hostilo mezinárodní výstavní a konferenční centrum v nizozemském Maastrichtu reprezentanty poskytovatelů letových provozních služeb, výrobce ATM technologií a mnoho dalších.



Pohled na předsednický stůl druhého dne konference ATC Maastricht 2004. Zleva: Petr Materna (ŘLP ČR, s. p.), Joe Sultana (EUROCONTROL), Ben Van Houtte (Evropská komise), Giorgio Cioni (NATO).

Zaznělo na konferenci

Spolu s výstavou ATC Maastricht 2004 probíhala již tradičně i konference, tentokrát pod vícevýznamovým názvem „Enhancing ATM Performance“. Hned v úvodu generální ředitel EUROCONTROL V. Aguado upozornil na pozitivní trend nárůstu letového provozu v evropském prostředí, který je doprovázen ještě pozitivnějším výrazným snížením průměrného zpoždění. „Bezpečné zvládnutí provozu v příštích letech bude závislé na realizaci řady opatření, vedoucích ke zvýšení kapacity. Důležité bude i zapojení provozovatelů letišť a intenzivnější spolupráce se sousedními regiony při poskytování ATM, zejména se severní Afrikou a zeměmi bývalého SSSR,“ uvedl Aguado. Aktivitu Evropské komise v oblasti ATM prezen-

tovali na konferenci vysocí představitelé generálního ředitelství pro dopravu Komise M. Ayral a B. van Houtte. Program Single European Sky se postupně dostává do své realizační fáze, o čemž svědčí první jednání SES Committee, který bude jednou z rozhodujících organizačních složek projektu. V první polovině roku 2004 budou známa práva a povinnosti orgánů zastupujících zájmy poskytovatelů ANS, tzv. Industry Consultation Body (ICB).

S ohlasem se setkal vystoupení zástupce FAA (Federal Aviation Administration) R. Chewa z USA, který informoval o změnách organizačního uspořádání FAA v oblasti poskytování ATM. Provedená změna respektovala zákaznickou orientaci a zjednodušení rozhodovacích a řídicích procesů při zachování jejich kvality.

Velký prostor dostali na konferenci i zástupci leteckých dopravců. I nadále požadují maximální efektivitu služeb ATM a úsporu nákladů poskytovatelů ANS. Zástupce IATA G. Matschnigg představil model tzv. efektivní ceny za traťové služby, který by znamenal snížení aktuálních cen např. Rakouska o 37 % nebo Velké Británie o 28 %.

Výstava ATM průmyslu

Téměř 200 firem představilo své produkty na ploše výstavní haly. Jako vždy patřily mezi největší expozice společnosti Boeing ATM, Raytheon, Honeywell a Thales Group, které v současné době ovládají víc než polovinu světového trhu v oblasti ATM technologií. Potěšující byla

(Pokračování na str. 2)

První evropský test pro výběr řlp

V Lucemburku byl koncem minulého roku představen FEAST (First European Air traffic controller Selection Test). První evropský test, který byl sestaven tak, že umí změřit předpoklady budoucích řídících letového provozu k výkonu náročné profese.

Obsahem komplexní zkoušky je mimo jiné zjištění kompetentnosti, přizpůsobivosti, umění kompromisu, spolupráce, schopnosti zabránit případnému střetu, včasné reakce na vzniklou situaci, plánování aktivit, schopnosti mít situaci pod kontrolou, tzv. „být před provozem“. Další součástí testu je ověření správného rozhodování a směrů letů jednotlivých letadel i schopnosti používat angličtinu včetně dokonalého porozumění anglickým pokynům.

Speciální pracovní skupina EUROCONTROL, v níž byli i psychologové a bývalí říp, pracovala na vývoji tohoto testu tři roky a byl ověřován v několika tisících případech na řídicích letového provozu v celé Evropě.

Vedení ŘLP ČR, s. p., v lednu tohoto roku rozhodlo o používání FEAST jako jedné z metod pro výběr žáků do kurzu řlo. Do konce března bude tento materiál přeložen do českého jazyka. Celý test je zpracován a používán výhradně v počítačové verzi (computer based). Na absolvování testové baterie bude vyhrazeno 4 a půl hodiny. Dosažené výsledky budou mít vysokou vypovídací hodnotu, budou moci přesně změřit strukturu schopností jednotlivých zájemců o profesi řlp. Z výsledků testu bude vytvořena česká počítačová

databáze, ve které budou uchovávány všechny potřebné informace umožňující srovnání kvalit jednotlivých zájemců.

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ustavil pracovní skupinu pro integraci lidského činitele, která bude tvořena zástupci divizí. Tato skupina projedná návrh na začlenění české verze FEAST do konce roku 2004

do výběrového řízení řlp. Podmínkou úspěšného začlenění je spolupráce pracovní skupiny s reprezentativním vzorkem řídicích letového provozu, včetně žáků v kurzu řlp.

Podrobné informace o FEAST jsou na adrese www.eurocontrol.int/humanfactors/feast.html.

(red)

Představení 3D simulátoru



Dne 17. 2. 2004 proběhla v konferenčním sále letecké školy ŘLP ukázka principiálních funkcí 3D ATC Tower Simulátoru skupiny firem MGC, AV MEDIA, GEODIS, RADAS a VR Group. Představený 3D Simulátor by umožnil realizovat výcvik řídicích na úrovni dle požadavků Eurocontrolu. Fotorealistická kvalita 3D modelů letišť založená na datech firmy GEODIS, plně fyzikální chování letadel a mobilních prostředků intenzivně zapojuje řídicí do děje scénářů a zvyšuje připravenost na řešení skutečných situací. 3D vizualizace firmy VR Group je v reálném čase plně korelována a propojena s 2D radarovým zobrazením. Simulátor dokáže věrně zobrazit denní dobu, plné efemeridy, povětrnostní podmínky, jako je sníh, déšť a různé typy oblačnosti. Je možné simulovat různé poruchy, např. vysunutí jen některých kol podvozku, hořící motor a další kritické situace. Simulátor dále umožňuje nácvik součinnosti všech zásahových složek při nestandardních situacích a volit optimální postupy pro jejich řešení. Byla představena i možnost pozorovat jednotlivé objekty (letadla, mobilní prostředky) zblízka – simulace použití dalekohledu – i možnost sledování prostředí z perspektivy objektů. Konkrétní návrh realizace projekce předvedla firma AV MEDIA.

(red)

ATC Maastricht 2004

(Dokončení ze str. 1)

účast českého ATM průmyslu (ARTISYS, CS – Soft, ERA ELDIS a další), který se prezentoval za skromnějších podmínek, nicméně zaujal kvalitou a vysokou konkurenceschopností svých produktů.

kutována otázka výcviku konverzního radarového kurzu, kurzu pro instruktory a dále možnost odborného jazykového vzdělávání personálu letových provozních služeb.

Během výstavy byl rovněž naplánován výcvik řídicích z Ázerbájdžánu, Kazachstánu a Kyrgyzstánu zaměřený na zvládání neobvyklých a nouzových situací. Zástupci těchto států projevíli přání uspořádat kurz, který by byl tematicky zaměřen na problematiku implementace RVSM.

Ohlasy návštěvníků letošní výstavy ATC Maastricht a narůstající zájem o výcvik v Letecké škole ŘLP ČR, s. p., ukazují, že naše účast na této celosvětové výstavě byla úspěšná.

**RICHARD KLÍMA, VOVVMK
DAVID TOMAJER. LŠ**

Foto: rkl

**Letecká škola ŘLP ČR, s. p.,
v Maastrichtu**

Již počtvrté se Letecká škola představila mezinárodní veřejnosti jako středoevropská vzdělávací instituce, jejímž posláním je odborná výuka a výcvik, včetně konzultační činnosti, pro jednotlivé druhy odborné způsobilosti leteckého personálu.

Poměrně stísněný prostor našeho stánku opět posloužil jako provizorní jednací místnost. Se zástupci jednotlivých organizací řízení letového provozu či s předními představiteli veřejné správy, kteří jsou odpovědní za úsek ATM, byla diskutována možnost výcviku řídicích letového provozu. Zájem o výcvik tak například projeвили zástupci Albánie, kteří po neúspěšném výběrovém řízení stále hledají vhodného kandidáta na provedení kurzu přibližovacího radarového řízení. Také početná delegace z bosenského ministerstva dopravy a spojů vyjádřila své přání navázat na úspěšnou spolupráci při výcviku řídicích letového provozu, která má své základy ve společném projektu s organizací ICAO, týkajícího se technické pomoci rozvojovým státům nebo státům s tranzitní ekonomikou. Byla dis-

Cena za ETFMS pro EUROCONTROL

Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) získala na konferenci v Maastrichtu dne 9. února 2004 ocenění „Jane's Award 2004“ udělovanou vydavatelstvím Jane's Airport Review. Cena byla udělena za zavedení ETFMS – Enhanced Tactical Flow Management System.

ETFMS, který byl zaveden do provozu v únoru 2002 prostřednictvím CFMU Bru-

sel je druhou generací taktického systému, zpracovávajícího živá přehledová data od poskytovatelů služeb, poziční zprávy od leteckých dopravců a meteorologická data. Využívání těchto dat umožňuje CFMU zjistit přesnou pozici a extrapolovat budoucí trajektorii letu napříč 41 státy evropského prostoru, a tak optimalizovat využití dostupné kapacity.

(red)

Statistika provozu

leden 2004

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02/03	2002	2003
leden	28 464	33 949	+ 19,3	0,02	0,17

Počet pohybů v evropském FIR			
Měsíc	2002	2003	v %
leden	642 143	669 981	+ 4,3

		Počet pohybů na letištích – Česká republika											
		Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	
leden	8 298	9 057	+ 9,1	1105	1 158	+ 4,8	666	635	- 4,7	239	208	-13,0	

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Bez spolupráce s ostatními útvary je chod DPRO nemožný Znalost prostředí a lidí je klíčová

Ing. Jan Štindl nastoupil k ŘLP ČR, s. p., dne 15. 8. 1983 jako technik na středisku letecké pevné telekomunikační sítě AFTN, dále pracoval 13 let ve funkci vedoucího střediska letecké telekomunikační služby a od roku 2001 byl pověřen vedením sekce ATM systémů jako náměstek ředitele divize provozní. Ke dni 12. září 2003 byl jmenován ředitelem divize provozní. Od jeho nástupu do této funkce uplynulo už více než 100 dní, pomyslná doba „háje-ní“ skončila, a to byla příležitost, abychom jej požádali o krátký rozhovor.

S jakými pocity jste přijal zprávu o svém jmenování?

Měl jsem již delší dobu pocit, že řízení provozní divize není optimální a změnu na místě ředitele divize jsem očekával. Nicméně, když jsem byl požádán, abych se vedení provozní divize ujal právě já, bylo to pro mne obtížné rozhodnutí. Nad pohodlím zvítězil pocit, že bych se měl pokusit něco pro naši firmu udělat, a tak jsem tuto výzvu přijal.

Předtím jste pracoval jako náměstek ředitele DPRO pro ATM systémy, bylo pro vás těžké se na novou funkci přeorientovat?

Provozní divize je tým lidí, kteří musí vždy úzce spolupracovat. Navíc sekce ATM systémů je jednoznačně orientovaná na technickou podporu stanovišť ŘLP, která není možná bez znalosti jejich fungování a potřeb. Přímou technickou podporou stanovišť ŘLP jsem se zabýval celou svoji předchozí kariéru. Přestože jsem nikdy neseděl se sluchátky za obrazovkou radaru, určité znalosti provozní problematiky a lidí na stanovištích jsem měl. Věděl jsem proto poměrně přesně, co nová funkce obnáší, a měl jsem i představu, co je potřeba dělat. Otázkou je, jak úspěšný budu při naplňování této představy.

A první okamžiky na novém pracovišti? Vzpomenete si ještě, co jste zaměstnancům při prvním setkání po jmenování říkal?

Jako první bezprostřední cíl jsem chtěl zlepšit postavení DPRO v rámci ŘLP, komunikaci uvnitř divize a především pak komunikaci DPRO s ostatními útvary. To jsem také řekl svým spolupracovníkům.



Jaké jsou vaše zkušenosti po uplynutí 100 dnů? Jak dalece se liší vaše představy a očekávání od skutečnosti?

Nemyslím, že by se realita lišila od mých původních představ. Jedině snad můj věčný optimismus ohledně času potřebného k realizaci změn mě občas přivádí do časové tísně.

Divize provozní má v rámci podniku zcela výjimečné a nezastupitelné postavení. Myslíte si, že podmínky pro její činnost jsou optimální (vč. kvalitního technologického a logistického zázemí, počtu kva-

lifikovaných a zkušených pracovníků apod.), nebo byste chtěl něco změnit?

Kdyby tomu tak bylo, asi by nebylo třeba změny na místě ředitele DPRO. Divize provozní disponuje vesměs špičkovými profesionály ve všech nosných profesích. Nicméně intenzita a kvalita výcviku nových pracovníků zaostává za potřebami narůstajícího provozu a rostoucí složitostí a komplexností systémů. Na některých pracovištích to již vytvořilo situaci, kterou lze označit za kritickou. Výcvik nových pracovníků pro nosné profese je momentálně absolutní prioritou.

Jak vidíte celkové perspektivy DPRO a podniku pro letošní rok, respektive do budoucnosti?

Čeká nás obtížný rok. Ale – o kterém roku můžeme říct, že by jednoduchý. Maximálně efektivní využití lidských zdrojů a jeho rozložení mezi potřeby provozu a výcviku nových ŘLP bude klíčové pro zvládnutí rostoucí poptávky s únosnou mírou zpoždění v tomto roce i dalších letech.

Máte představu, jaké změny čekají DPRO po dobudování IATCC v Jenči?

Kromě výrazného zlepšení komfortu a pracovního prostředí nepředpokládám zásadní změny. Je to i náš záměr neprovádět při přechodu do IATCC více změn, než je nezbytné. Nová bude například integrace vojenského a civilního ŘLP. Samozřejmě, z pohledu technika půjde o revoluční změnu.

Jak hodnotíte spolupráci s ostatními divizemi a pracovišti podniku?

Vždy je co zlepšovat, bez spolupráce a podpory ostatních útvarů je chod DPRO

nepředstavitelný. Musím říci, že jsem byl příjemně překvapen vstřícností a podporou ostatních útvarů. Podařilo se překlenout určitou bariéru v komunikaci, která tu v minulosti vznikla.

Otázky, které nemohou v rozhovoru chybět. Proč jste si vybral toto povolání? Jaký máte vztah k letecké dopravě – nebojíte se létat?

Když jsem po ukončení studia hledal zaměstnání, byla mojí prioritou možnost pracovat s moderními systémy a možnost se dále vzdělávat. To začátkem 80. let nebylo vůbec samozřejmé. ŘLP tyto požadavky splňovalo a to rozhodlo. Navíc, letectví mě vždy přitahovalo svojí vůní dalek. I dnes po více než dvaceti letech strávených na letišti zvedám hlavu za každým letadlem a každý let je pro mne znovu a znovu příjemně vzrušujícím zážitkem.

Strach z létání je naprosto neracionální a já se považuji za racionálního člověka.

Děkuji za rozhovor.

Text a foto: mis

Ing. Jan Štindl

Vyrůstal v Praze. Po ukončení základní školy mu nebylo umožněno pokračovat ve studiu na střední škole, vyučil se proto spojovým mechanikem. Po maturitě pokračoval studiem na Elektrotechnické fakultě ČVUT, obor telekomunikace. Svůj vzácný volný čas věnuje stavbě a létání s RC modely letadel. Aktivně sportuje při příležitostné jízdě na koni nebo jachtingu na sportovní plachetnici.



Kancelář ředitele je vybavena prostředky pro běžné monitorování provozu i stavu všech systémů ATM

Hlukově senzitivní postupy na Ruzyni – V. část

Provozní techniky a mechanismy rezultující do provedení letů v hlukově senzitivních hladinách k absorbování zvýšené poptávky v době provozních špiček se používají výjimečně a v souladu s kompetencemi řídicích letového provozu

v kontextu platné legislativy. Děje se tak zejména v době odebrání části prostoru odpovědnosti vojenskou složkou, při nutnosti obléhání význačných meteorologických jevů nebo jako „záchranná síť“ v případě nutnosti eliminace odchylek

požadovaných výkonů letadel řazených do sledu na přistání. Provozně-ekonomické zkracování trajektorií odlétávajících letadel stoupajících po příslušných standardních tratích se děje výhradně po průletu definované senzitivní hladiny 3200 stop nad úrovní moře. Vyhlášením principů preference dráhového systému a jeho dodržování stejně jako minimalizace výše uvedených případů je hmatatelným přínosem Řízení letového provozu ČR, s. p., v oblasti tohoto citlivého tématu. Posuzování vlivu provozu letiště na životní prostředí a ochrana veřejného zdraví je plně v kompetenci příslušných ministerstev – ministerstva životního prostředí, minis-

terstva zdravotnictví a ministerstva dopravy. Předmětnou problematiku nelze vyřešit solitérním přístupem, zejména ne v situaci, kdy analýza trendů letového provozu v roce 2020 hovoří o dvojnásobku současné poptávky po kapacitě ATM systému v evropském regionu. Cesta k optimalizaci vede pouze přes spolupráci a koordinaci s uvážením synergického efektu zátěže problémových sídelních celků průmyslem nebo vlivy automobilové dopravy. Plánovaná výstavba paralelní RWY 06R/24L a implementace moderních provozních postupů dávají příležitost pro dobrý začátek.

ALEXANDR DUDA, N SPLS

Zaostřeno na IATCC Praha

„Valentýn“ v Jenči v loňském roce kácel stromy (STRIP 3/2003) a sliboval „čilý stavební ruch“ o rok později. Splnil své slovo? Určitě. Nejen on, ale především všichni členové projektového týmu IATCC Praha a zaměstnanci stavebních firem, kteří se na výstavbě nového střediska podílejí. Plnění slibů dokládají následující snímky:



Stojíme v budoucím sále ATS. Ve výhledu je hlavní vstup do sálu ATS a nad ním základy galerie pro návštěvy. Galerie umožní návštěvám pohled na všechna pracoviště v sále bez nutnosti přímého vstupu na pracoviště. Nejsou dveře do sálu vysoké? Ne, nejsou, na celé ploše sálu bude totiž zdvojená podlaha



16. 2. 2004: první „glajcha“ IATCC Praha – střecha nad konferenčním sálem



Pasáž objektu IATCC. Ocelová konstrukce ochozů, v pozadí vstup do administrativní budovy

A co uvidí „Valentýn“ v Jenči v roce 2005? V provozním objektu instalaci prvních ATM systémů a technologií, v ostatních částech stavby intenzivní dokončovací práce.

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: JIŘÍ HOURA, K IATCC



XIII. reprezentační letecký ples se uskutečnil 21. února 2004 v pražské Lucerně. K dobré náladě účastníků přispěl svým zpěvem za doprovodu Orchestru Karla Vlacha mj. i Karel Hála. Generálním partnerem plesu byla tradičně Letecká škola ŘLP ČR, s. p.

Archiv Národního divadla digitalizován

Ve spolupráci se společností Global Systems, a. s., se podařilo pražskému Národnímu divadlu unikátní, digitální zpřístupnění archivu „Zlaté kapličky“ pro veřejnost i odborné kruhy. Jde o dílo, které je zcela mimořádnou událostí i ve světovém kontextu. Soupis repertoáru Národního divadla od roku 1883 je nyní na webových stránkách (www.narodni-divadlo.cz) a umožňuje nalézt, co s uvedením

všech inscenací ND souvisí – mj. přehled rolí a účinkujících, režisérů, členů vedení divadla atd. Nabídka možností vyhledávání je přitom velmi široká, např. podle sezón, žánrů, jmen a titulů. Databáze soupisu repertoáru ND obsahuje deset a půl tisíce jmen a přes čtyři tisíce premiérových titulů a postupně bude doplňována i o obrazové dokumenty.

(Irm)

Pracovně právní poradna

V minulé poradně jsme se dotkli problematiky kouření a dnes bychom se zastavili u požívání alkoholu na pracovišti a jeho kontrolou.

Podle ustanovení § 135 odst. 4 písm. e) zákoníku práce je každý zaměstnanec mimo jiné také povinen „nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště a nenastupovat pod jejich vlivem do práce“. Dále je podle písm. g) tohoto odstavce povinen „podrobit se na pokyn příslušného vedoucího zaměstnance stanoveného v pracovním řádu zjištění, zda není pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek“. Tato povinnost je opět také zakotvena v ustanovení § 9 odst. 3 písm. e) části III pracovního řádu ŘLP ČR, s. p. Chtěl bych zdůraznit, že se musí jednat o vedoucího zaměstnance (jeho definici obsahuje ustanovení § 9 odst. 3 zákoníku práce) a že tento vedoucí zaměstnanec musí být uveden v pracovním řádu, nikoliv v jiném vnitřním předpisu zaměstnavatele. Podle ustanovení § 9 odst. 3 písm. g) části III pracovního řádu ŘLP ČR, s. p., se jedná o níže uvedené zaměstnance:

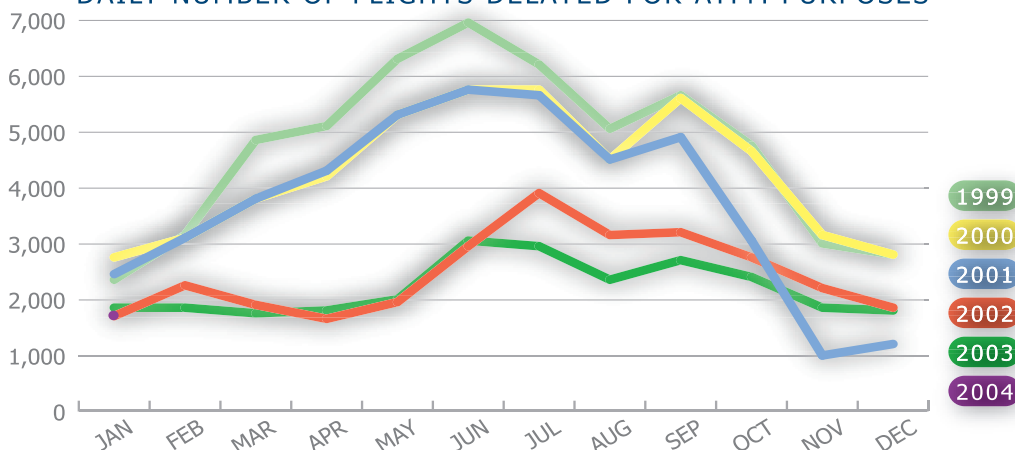
- bezprostředně nadřízeného vedoucího zaměstnance nebo
- přímého vedoucího zaměstnance nebo
- vedoucího oddělení auditu.

PAVEL CVACHOVEC, BOZP

Bilance EUROCONTROL za rok 2003

DELAYED TRAFFIC EVOLUTION

DAILY NUMBER OF FLIGHTS DELAYED FOR ATFM PURPOSES

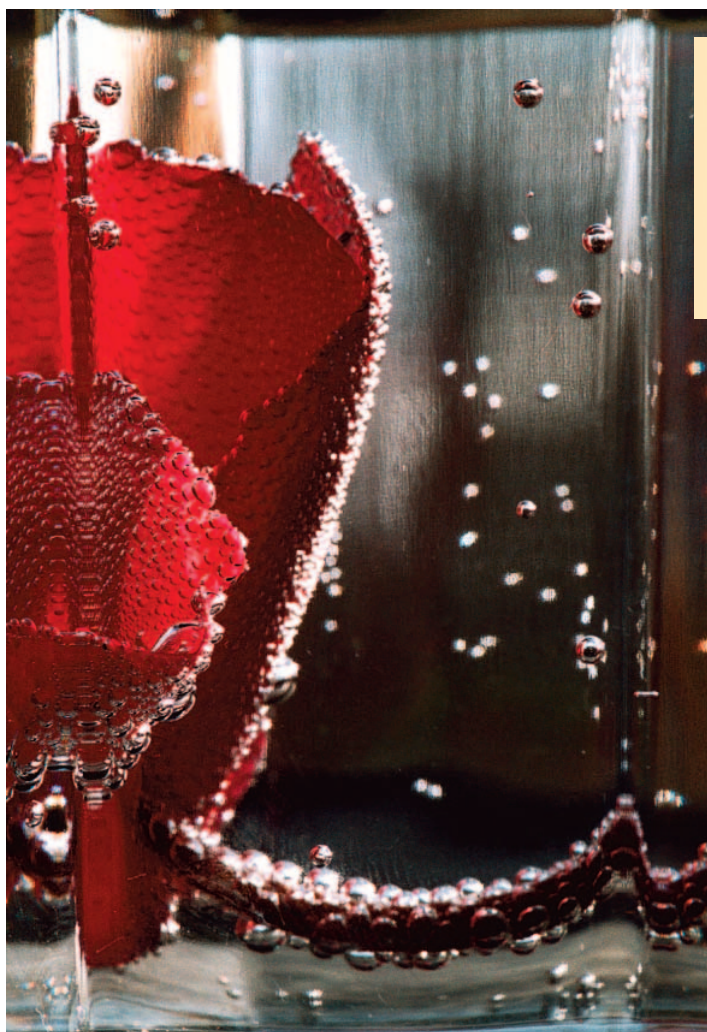


Analýzy, které byly provedeny na konci roku 2003 EUROCONTROL, jasně prokázaly, že i při celkovém nárůstu provozu v evropském vzdušném prostoru v roce 2003 o 2,3 % (8 466 966 pohybů) bylo dosaženo významného snížení průměrného zpoždění na jeden provedený let způsobené poskytováním ATM

(1,7 minuty na let), což je 20% pokles ve srovnání s rokem 2002 (2,0 minuty na let). Tento trend se samozřejmě výrazně odrazil na snížení celkového počtu letů zpožděných z důvodu poskytování ATM – viz graf. Významný byl rok 2003 i z dalšího důvodu – 12. 9. 2003 byl zaznamenán historicky rekordní počet

pohybů v jednom dni – 28 173. Z finančního hlediska je důležitý fakt, že pozitivní vývoj zpoždění v roce 2003 umožnil leteckým dopravcům snížit náklady způsobené tímto faktorem (700 mil. EUR v roce 2003 – 1 miliarda EUR v roce 2002).

(rkl)



Uzávěrka III. ročníku fotosoutěže Stripu

„3L“

je 31. března 2004



Snímky na volné téma Brambořík od Romana Nedbala a Na rybách od Zbyňka Hejduka vám připomínáme, že uzávěrka naší fotosoutěže se pomalu blíží. Vaše fotografie bude hodnotit a ceny za nejlepší fotografie rozdělí odborná porota ve složení Ing. Ivan Hubert (předseda), Václav Jukl, Miroslav Martinovský, Jiří Pekárek, Mgr. Richard Klíma a Michael Sedláček.

(red)

inspiromat

„Já jsem s Boeingem oficiálně nejednal, protože jsem k tomu neměl mandát jednat o rozvodu. Ten mandát mi dala vláda včera.“

Milan Urban, ministr průmyslu a obchodu k situaci v Aeru Vodochody (12. 2. 2004)

„Hlavní výhody přineseme v podobě dalších benefitů především svým cestujícím. Rozšíří se o další místa mapa destinací, kam létá SkyTeam.“

Jan Váňa, výkonný ředitel úseku strategického plánování a rozvoje ČSA o spojení KLM a Air France (12. 2. 2004)

„Převod je nutným základem pro další rozvoj letiště. Kraj měl původně za letiště platit, ale tyto peníze mohou být použity právě pro jeho úpravy.“

Hejtman Moravskoslezského kraje Evžen Tošenovský (12. 2. 2004)

„Já jako primátor nemohu říci nic jiného, než že podporuji především a hlavně výstavbu trasy metra A směr západ, to znamená metro na letiště.“

Pavel Bém, primátor hlavního města Prahy (14. 2. 2004)

„Letecká akrobacie bude zřejmě do budoucna zájmovou činností pro úzkou skupinu lidí z majetných vrstev společnosti.“

Martin Muck, pilot ČSA, jeden z nastupujících generací leteckých akrobatů v ČR (18. 2. 2004)

„Od května začne pod obchodní značkou Smart Wings provozovat pravidelnou nízkonákladovou dopravu do Paříže, Curychu, Madridu, Amsterdamu a Kodaně česká společnost Travel Servis.“

David Janík, zástupce Volareweb.com pro Českou republiku (18. 2. 2004)

„Docela vážně se mluvilo i o tom, že bychom v budoucnu vybudovali kolejovou trať a Mošnov by s Ostravou spojovala vlakotramvaj.“

Náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Zdislav Wantula (18. 2. 2004)

„Travel Servis neumožnil poradcům ČSA, KPMG a Baker & McKenzie, provést finanční, daňovou a právní prověrku firmy.“

Mluvčí ČSA Marcela Picková k přerušení jednání o koupi konkurenční firmy Travel Servis (20. 2. 2004)

Švýcarské úřady dnes sdělily ruskému velvyslanectví ve Švýcarsku, že muž podezřelý z vraždy letového kontrolora je ruský občan Vitalij Kalojev. Ze zprávy ČTK (1. 3. 2004)

„Ceny, které si Řízení letového provozu za své služby účtuje, klesají již řadu let.“

Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s. p., (23. 2. 2004)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Netěšme se na jaro

Letošní zima dává lidem odpovědným za zajištění zimního provozu na letišti opravdu zabrat. Svým průběhem se přibližuje zimám, které podle pamětníků na letišti byly v osmdesátých letech minulého století. Statistiky počtu dní se spadem sněhu, námrazy, množství spadaneho sněhu, množství spotřebované odmrazovací kapaliny, počet vydaných Snowtamů, spotřeby pohonných hmot pro zimní mechanizaci, počty motohodin i celkové náklady budou asi rekordní. Není divu, že už se nemohou dočkat příchodu jara. Ale jaro netrpělivě vyhlíží i lidé odpovědní za stavební údržbu pohybových ploch. Na letošní jaro je připravena opravdová lahůdka, která způsobí vrásky i stanovišti APP/TWR.

Betonový povrch RWYs pražského letiště se blíží k hranici stáří 20 let, což je i hranicí jeho životnosti. Úseky, které jsou namáhány dynamickými rázy při pohybech letadel, zejména dotykové zóny a nebo křížení RWY 31 s TWY F, jsou posety množstvím prasklin. Jejich další opravování metr po metru proříznutím kotoučovou pilou a zalitím novou závlivkou už nemá žádnou perspektivu. A tak ČSL tento problém vyřeší radikálním krokem, tedy technologií, která se ve světě již delší dobu úspěšně používá, ale u nás na RWY to bude poprvé. Nejvíce poškozený pruh betonu v šíři 30 m bude vybourán až na podloží a nahrazen modifikovaným asfaltovým betonem. Na RWY 24 to bude od TWY C po TWY D a na RWY31 od TWY F po práh 13. Na křížení s TWY F bude RWY 31 opravena v plné šíři. Použití asfaltobetonu na RWY je u nás novinkou proto, že přes všechny výhody, které přináší, byly z vojenských důvodů upřednostňovány betonové povrchy. Asfaltobeton lze totiž úspěšně napadnout napalmem a pak shoří. Ale před 20 lety byl spíše probléms dovozem kvalitních asfaltových směsí z kapitalistické ciziny. Na rozdíl od betonu je asfaltobeton pružný, nemusí se do něj řezat dilatační spáry, při pokládce se nemusí čekat minimálně 28 dní na zrání jako u betonu, podstatně snadněji a rychleji ho lze opravovat. Zahraniční zkušenosti s touto technologií jsou ty nejlepší.

K této hlavní opravě je plánována i periodická údržba zbývajících poškozených betonových povrchů jako doplnění závlivek, oprava ulomených rohů desek a výtluků. Rovněž budou probíhat opravy a údržba světelných zabezpečovacích zařízení a nepevných ploch.

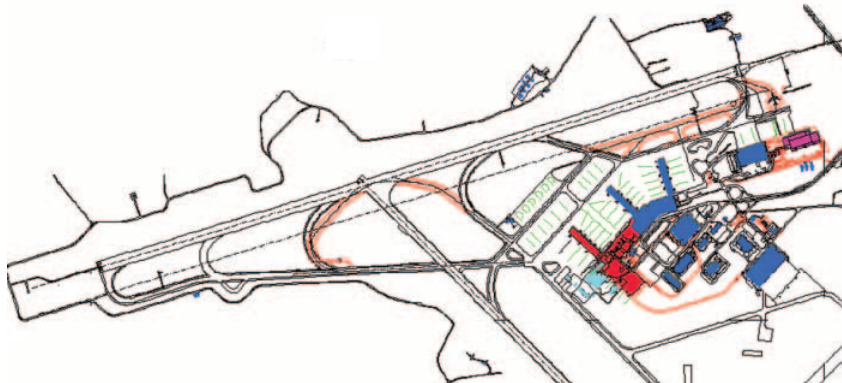
Uzávěry jsou naplánovány u RWY 06/24 od 1. 4.–15. 5. a u RWY 13/31 od 15. 5.–30. 6. 2004. Po jistou dobu bude mít letiště k dispozici pouze zkrácenou RWY 31 a po dobu uzávěry RWY 31 bude nutno vyklízet RWY 24 back trakem, protože TWY F bude uzavřena.

Na plánu můžete vidět další připravenou změnu dráhového systému, která má zvýšit hodinovou kapacitu RWY 06/24. Červeně je vyznačeno plánované nové, rychlé odbočení RWY 06, úprava stávající TWY D na rychlé odbočení RWY 24, pokračování TWY G paralelně se stávající TWY A a propojení s Alfou spojkami, vyčkávací plocha u prahu RWY 24, další odmrazovací stojánka vedle stávající TWY A. K těmto stavebním úpravám má dojít buď na podzim, nebo příští jaro.

Podmínky pro zajištění bezpečných pohybů letadel v rostoucím provozu budou nesmírně komplikované. Ti, kteří za to nesou odpovědnost, se na jaro asi příliš netěší.

OLDŘICH STANĚK, A/

Foto: archiv



Monitorujem

Společný vzdušný prostor pro EU

Na závěr dohodovacího řízení mezi Evropským parlamentem a Radou o vytvoření společného evropského vzdušného prostoru bylo dosaženo dohody (9. prosince 2003). Schválil se tím balíček legislativních opatření, sledující vytvoření rozhodovacího a regulačního rámce pro zvýšení norem bezpečnosti a odstranění strukturálních problémů, týkajících se řízení letového provozu.

Příklady toho, čeho se má dosáhnout:

- při letu z Říma do Bruselu letadlo přeletí prostor 9 různých řídicích center,
- sjednocení letové hladiny a z vojenských důvodů vyhlášené zóny zákazu přeletu v jednotlivých státech,
- sjednocení organizace řízení letového provozu, které se liší stát od státu,
- všeobecné zvýšení bezpečnosti stejně přísnými požadavky podle států (i když dnes patří Evropa mezi nejbezpečnější oblasti),
- snížení fragmentace prostoru podle států,
- zajištění užší integrace vojenského sektoru do řízení provozu a rozhodování,
- usnadnění cesty pro zavedení nových technik a technologií, ulehčení spolupráce.

Na koncepci společného prostoru začala pracovat skupina na vysoké úrovni, složená z představitelů civilního a vojenského letectví členských států a paralelně skupina představitelů průmyslu a sociální. Přijetí legislativního balíčku se předpokládá do konce roku 2004. Objasňuje se situace tam, kde ještě nesouhlasí odbory. V současné době pracuje v EU cca 13 tis. řídicích letového provozu, jedním z důvodů zpoždění je jejich nedostatek v některých řídicích centrech; počet se má zvýšit o 10–15 %. EUROCONTROL jako mezivládní organizace

Projekt EUro

Pražské letiště čeká další stavební rozvoj, na který poskytla Evropská investiční banka úvěr ve výši 9 miliard korun. Model projektu jsme publikovali v minulém čísle Stripu na třetí straně. Rozšíření ruzyňského letiště má přispět k tomu, aby se Praha stala významným přepravním leteckým uzlem ve střední Evropě. Kapacita odbavených cestujících se zvýší na 10 milionů ročně a v následující etapě pak na 17 milionů.



Pohled z druhé strany začátkem února 2004

e zpravodajské tituly



s 31 členskými státy nemá zatím oprávnění předkládat návrhy regulativů a penalizovat. Odtud omezení návrhů Komise, která se mezitím stala členem EUROCONTROL, na státy EU. V porovnání s USA (10,5 mil. km² – EU 9,8 mil. km²) je v USA dvakrát větší provoz, který řídí

21 řídicích středisek, v EU je jich 41; jen 17 tis. řídicích provozu v USA řídí dvakrát větší provoz než v Evropě. 20 % letů zpožděných v Evropě v 1. čtvrtletí 2002 proti 24 % rok předtím je příliš mnoho, roční náklady plynoucí z toho jsou odhadovány od 1,3 do 1,9 mld. eur, spotřeba

paliva (s dopadem na životní prostředí) by se mohla snížit o 5%. Pro projekt se připravují v rámci programu trans-evropských sítí technické předpoklady; roční výdaje z jejich naplňování se odhadují po 4 příštích roky na 90 mil. eur.

Logistika, 2. 2. 2004

Centrum dopravního výzkumu a letectví

V současné době se bezpečnosti leteckého provozu věnuje stále větší pozornost. Denně je veřejnost informována, co a kdo jí hrozí, ale bránit se může pouze omezenými prostředky. Svět si láme hlavu s tím, jak se co nejlépe postavit hrozícímu terorismu. Pozadu nezůstává ani výzkum.

Projekty, jejichž cílem je najít další možnosti zvýšení bezpečnosti provozu letadel, finančně podporuje i Evropská unie. K jejich řešení se snaží přispět také letecká sekce Centra dopravního výzkumu: již třetím rokem je například zapojena do projektu THEATRE, který rovněž sleduje bezpečnost leteckého provozu. Letečtí odborníci z devíti zemí Evropy v jeho rámci pravidelně dávají hlavy dohromady a snaží se řešit otázky bezpečnosti provozu na zemi i za letu. Cílem projektu není jen nalézt opatření, která si vynucuje rozmach terorismu ve světě. Také zvyšující se intenzita letového provozu vyžaduje nová řešení směřující k optimalizaci metod a prostředků řízení. Od dubna se bude CDV s řadou mezinárodních expertů na letectví podílet na dalším projektu s označením CAATS (Cooperative Approach to ATS). Projekt, který je součástí 6. rámcového programu výzkumu EU, by měl usměrnit současnou praxi poskytování služeb řízení letového provozu. Evropská unie oba projekty financuje, protože od nich očekává podstatné zlepšení a zefektivnění letecké dopravy na budoucím jednotném evropském nebi (Single European Sky).

JOSEF KRAUS

letecká sekce Centra dopravního výzkumu
Dopravní noviny, 12. 2. 2004

pa – pohled na staveniště z druhé strany

Neustále rostoucí počet přepravených cestujících je tak výrazný, že nutí Českou správu letišť (ČSL) zprovoznit alespoň část nového terminálu již v polovině roku 2005. Navíc je Česká republika povinná zavést v roce 2005 na základě Schengenských dohod oddělené odbavování letů do Evropské unie.

Letiště také očekává rostoucí zájem nových klasických i nízkonákladových společností. Do Prahy mají začít létat z Asie Korean Air, další letecká společnost v dubnu

2004 zavádí poprvé v historii linku do Prahy obsazenou Boeingem 747.

Jaký bude průběh samotné stavby. Nový terminál, jehož celkové investiční náklady se odhadují na deset miliard korun, má být dokončen v prosinci roku 2005. Kvůli každoročnímu nárůstu cestujících (loni dosáhl přes 18 %) existuje plán postupného uvádění do provozu. Ještě před otevřením nového terminálu Sever 2 chce ČSL zvýšit kapacitu současných hal tím, že zvýší počet odbavovacích přepážek a přepážek pasových kontrol. V letošním roce se postaví tzv. rychlé výjezdy, plánují se další úpravy pojezdových drah RWY 24 (podrobnosti na straně 6 v rubrice Co se děje na ruzyňském letišti). Součástí rozvoje letiště je i vybudování paralelní dráhy 06R/24L. Přípravné práce související s touto stavbou již začaly.

V současné době se u spojovacího objektu mezi současnou příletovou halou a budoucím terminálem dokončuje montáž nosné konstrukce. Na nástupním prstu C stavební firmy dokončily základy a byla zahájena montáž konstrukce. Pracuje se i na příjezdové a odjezdové silnici, v prostoru krátkodobého parkoviště před stávajícím terminálem bylo dokončeno převedení provozu autobusů MHD a začíná se se zakládáním konstrukce estakády. Na hlavní budově terminálu začaly výkopové práce. Součástí výstavby je i nová čistírna odpadních vod, kde v současné době probíhají betonářské práce na retenční nádrži. Ze 190 metrů dlouhého zavazadlového tunelu bylo již vyraženo 150 metrů. Tunel spojí starou a novou třídičnu zavazadel. Instalovaná technologie zvládne odbavit 3000 a výhledově až 5000 zavazadel za hodinu.



Věž se postupně posunuje do prostoru terminálu

Po dokončení stavby dojde mimo jiné ke zvýšení počtu nástupních mostů v odbavovacím prstu C, možnosti oddělení cestujících ze a do země EU od ostatních destinací, zvýšení komfortu cestujících, vybavení tranzitního prostoru hotelovými pokoji a k významnému zvýšení počtu obchodů a stravovacích kapacit ve veřejných i tranzitních prostorách současně s rozšířením zázemí pro zaměstnance těchto subjektů, které na letišti v Praze působí.

Text a foto: mis



International ATC Ice Hockey Cup 2004

V letošním prvním čísle Stripu jsme psali, že hokejisté ŘLP ČR, s. p., se v závěru sezóny zúčastní tradičního turnaje řídících letového provozu International ATC Ice Hockey Cup 2004. Turnaj, který čím dál více získává na popularitě, se uskuteční ve dnech 2. až 5. dubna a pořadatelskou štafetu pro letošní rok převzali kolegové z Budapešti. O účast v nadcházejícím ročníku byl velký zájem a do soutěže se přihlásilo celkem 9 týmů ze 7 zemí. Kromě hokejistů reprezentujících náš podnik se turnaje zúčastní týmy z Bratislavy, Budapešti, Düsseldorfu, Helsinek, Košic, Stockholmu, Tampere a Ženevy.

Účastníci budou rozlosováni do tří skupin (bílé, žluté a zelené), přičemž samotné losování proběhne těsně před zahájením turnaje. Z důvodu vyrovnanosti jednotlivých skupin byly však týmy již předem rozděleny do tří losovacích košů. Do prvního koše byly zařazeny týmy, které se v loňském ročníku umístily na medailových pozicích, to znamená, že reprezentanti ŘLP ČR, s. p., se v základní skupině nepotkají s týmy z Bratislavy a Tampere. Do druhého koše byly zařazeny týmy z Helsinek, Košic a Ženevy. Na domácí hokejisty a nováčky turnaje z Düsseldorfu a Stockholmu zbylo místo ve třetím losovacím koši. Po odehrání všech zápasů v základních skupinách postupují vítězové



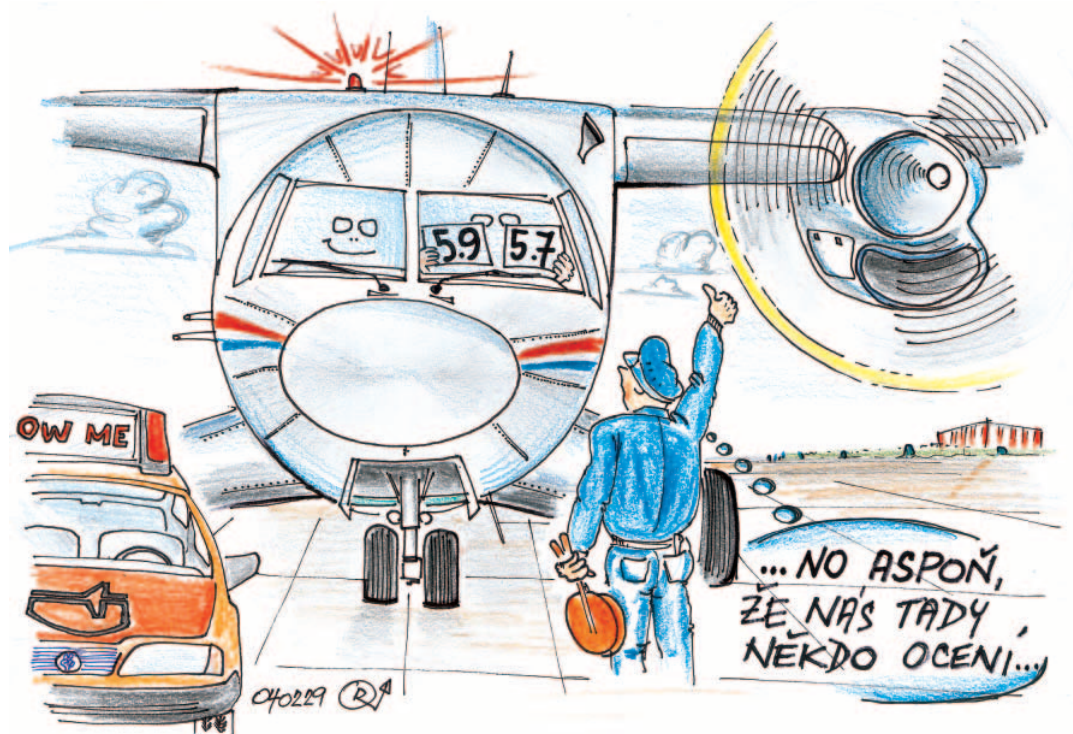
Pohled ze střídačky na loňské utkání o bronz mezi našimi hokejisty a Ženevou. Mužstvo ŘLP ČR, s. p., zvítězilo 5:0

jednotlivých skupin společně s nejlepším týmem, který se umístí na druhém místě, do semifinále. Vítězové obou semifinálových zápasů se následně utkají o celkové prvenství v turnaji a poražení si zahrají o bronzové medaile. Ostatní účastníci budou hrát v tzv. Stříbrné divizi o konečné umístění na pátém až devátém místě v turnaji.

V porovnání s předchozím ročníkem, kterého se účastnilo pouze 6 týmů, vzrostl letos počet kandidátů na medailové pozice. Přesto zůstává cílem našich hokejistů přinejmenším obhajoba bronzových medailí z loňského roku.

TOMÁŠ HORÁK, KŘ/PV

Foto: Martin Kříkkan



Kreslil: OTAKAR RADA

Misheard English

**GEORGE HARRISON
(1943–2001)**

(Tichý, oduševnělý a přehlížený člen Beatles)

Orientální mystik, o kterém John Lennon prohlásil: „George sám o sobě není hádankou, ale tajuplný je jeho duchovní život.“

Sám Harrison si říkal „Dark Horse“, který se drží v pozadí, ale nakonec vždycky vyhraje. „Tichý“ ve skutečnosti nikdy nepřestal vtípkovat, jako „oduševnělý“ zbožňoval závody formule 1 a jako rocková hvězda byl nejšťastnější při hnojení své zahrádky – svoji autobiografii „I Me Mine“ (1982) dokonce věnoval „všem zahrádkářům na světě“.

S Paulem McCartneym doháněli stejný školní autobus a v něm zjistili, že oba mají kytary. Později však řekl, že by s McCartneym a Lennonem do žádné kapely již nevstoupil – zdráhali se nahrávat jeho písničky. Nebyly špatné – o Something Frank Sinatra prohlásil, že je jednou z nejlepších love songs, Here Comes the Sun, While My Guitar Gently Weeps patří k Beatles klasice.

Tvrdil, že všechny věci na světě počkají nebo pominou, jen víra v Boha ne. V písničce ze stejnojmenného alba je jedna slovní záměna.

ALL THINGS MUST PASS

Sunrise doesn't last all morning

A cloudburst doesn't last all day.

Seems my love is up

And has left you with no warning

But it's not always going to be this grey.

All things must pass, all things must pass away.

Sunset doesn't last all evening

A pint can blow those clouds away.

After all this, my love is up and must be leaving

But it is not always going to be this way.

All things must pass, all things must pass away

All things must pass, none of life's strings can last

So I must be on my way and face another day.

Now the darkness only stays at the nighttime

In the morning it will fade away

Daylight is good at arriving at the right time

No, it's not always going to be this way.

All things must pass, all things must pass away.

♦♦♦

Řešení ze Stripu 2/2004: keep your mouth shut

(ak)