

Když jsme si na našem vánočním setkání před koncem roku v krásném prostředí Žofina navzájem přáli hezké vánoční svátky a všechno nejlepší do nového roku, možná jen málokdo z nás si uvědomil, že právě ten příští rok je již desátým v řadě od doby přeměny Řízení letového provozu na státní podnik. Státní příspěvková organizace, právní forma ve které jsme až do konce roku 1994 fungovali, se stala historií a tímto okamžikem bylo završeno úsilí, které v souladu s celosvětovým trendem komercializace podniků poskytujících letové provozní služby umožnilo nastavit organizaci, která je schopna fungovat jako plnohodnotný komerční subjekt orientovaný na zákazníka, se systematickým plánováním, které mu zajistí pozici na trhu a dlouhodobou stabilitu.

Desátý v řadě

Jaká jsou obvyklá přání ke kulatým výročí? Hodně úspěchů, zdraví a spokojenosti. Měřeno provozními výkony je desetiletý trvalý zájem o náš prostor beze sporu velkým úspěchem i přesto, že tato situace přináší řadu úskalí, jejichž řešení nebyvají jednoduchá. Zdraví podniku je dáno zejména stabilitou jeho ekonomické situace. Přechodem na státní podnik byla stanovena jasná pravidla finančního hospodaření, byla odstraněna řada nejistot při alokaci finančních zdrojů, a tím umožněno pružnější reagování na situaci na trhu. Výsledky hospodaření podniku za posledních deset let dokladují jeho dobré zdraví, o čemž svědčí i nejvyšší možné ratingové hodnocení, kterého podnik dosáhl. Spokojenost našich zákazníků, leteckých dopravců, je vysoká. Dlouhodobě nejvyšší hodnocení produktivity mezi evropskými poskytovateli služeb a vysoká kvalita jsou bezesporu hlavním důvodem zájmu o náš prostor. Přejme si proto do dalších let, abychom úspěšně zvládali historicky zcela ojedinělý nárůst poptávky po českém vzdušném prostoru, abychom byli i nadále zdravou organizací, která plní nejen své základní ekonomické povinnosti, ale která je schopna podat i pomocnou ruku těm, kteří naši pomoc potřebují, a aby byli spokojeni nejen naši zákazníci, ale abychom sami vytvářeli prostředí, které bude přinášet uspokojení nám všem.

IVAN HUBERT, VKŘ

PF 2005
Redakční rada Stripu přeje
všem zaměstnancům ŘLP ČR, s. p.,
úspěšný rok
v pracovním i osobním životě



Seznam vyznamenaných pracovníků a fotoreportáž ze slavnostního večera přinášíme na poslední straně

Letošní rok je opět mimořádnou výzvou

Začal jsem psát článek pro titulní stranu lednového čísla Stripu a opět jsem si uvědomil, že to, co nás v nadcházejícím roce čeká, znovu a s nezmenšenou intenzitou, stejně jako v roce loňském, prověří schopnost týmové práce a vysokého nasazení nás všech.

Na některých pracovištích to bude opět za cenu stovek hodin přesčasové práce, kdy rozdělovníky služeb a systém otvíráni sektorů připomínají složitý grafikon, ve kterém se nezasevěný člověk jen stěží dokáže orientovat.

Intenzita letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky a na letišti Ruzyně dosáhla úrovně, kterou jsme si ještě před několika lety nedokázali představit a v původních plánovacích dokumentech jsme s podobnou intenzitou provozu počítali až v letech 2008–10. Predikce provozu na rok 2005 opět počítá s nárůstem provozu výsoce převyšujícím evropský průměr.

Je zřejmé, že i přes intenzivní výcvik a systémové změny, které budou zavedeny od letošní letní sezóny, nebude možné dosáhnout kapacit plně odpovídajících poptávce. Klíčovou roli, tak jako v loňském roce, bude hrát efektivní využívání

prostředků řízení toku letového provozu, kdy od CFMU (Central Flow Management Unit) požadujeme rozložení provozu tak, aby co nej přesněji naplnil naše okamžité kapacity a aby zároveň nebyly nepřipustně přetíženy řídicí sektory.

To vše při optimálním rozložení zpoždění mezi jednotlivými lety formou přidělování „startovních slotů“. Ukazuje se, že prostředky, které má CFMU k dispozici, nejsou stoprocentně účinné a běžně se stává, že se na jedné straně ne zcela efektivně využívají naše kapacity a na druhé straně se překračují maximální deklarované. Ve spolupráci s CFMU i se sousedními stanovišti, se snažíme nalézt optimální strategická opatření i postupy pro taktické řízení toku, které budou aplikovány v nadcházející sezoně.

Pevně věřím, že i přes deficit počtu řídicích letového provozu na ACC Praha a omezení, vyplývající z kapacity drá-

hového systému Letiště Ruzyně, budeme na nadcházející sezonu dobře připraveni. Ve spolupráci s DPLR byla připravena řada menších i větších změn, které by měly přispět k úspěšnému zvládnutí provozu v letošním roce. Jejich implementace a příprava nezbytného výcviku v současné době probíhá, tak aby nejpozději v květnu byla všechna opatření realizována.

V nejbližších dnech se také naplno rozeběhne instalace ATM systémů v novém středisku. Pro specialisty technických systémů a administrátory to znamená, že kromě standardního zajištění chodu stávajících systémů se budou podílet na instalaci a provozu nových systémů v IATCC.

Na závěr dovolu, abych vám všem popřál mnoho pracovních i osobních úspěchů v novém roce 2005.

(pokračování na str. 2)

Kapacita jako klíčové téma

Mezi jeden z nejvýznamnějších faktorů, které ovlivňují provoz na letišti Praha-Ruzyně, se řadí kapacita dráhového systému. V roce 2003 ŘLP ČR, s. p., kontaktoval agenturu EUROCONTROL a inicioval zadání požadavku na její vyhodnocení. K projednávání dráhové kapacity byl vytvořen pracovní tým sestávající ze zástupců ŘLP ČR, s. p., ČSL, s. p., ČSA, a. s., ÚCL a EUROCONTROL. Pro agenturu EUROCONTROL bylo vypracováno zadání, které obsahovalo dva klíčové body: požadavek na vyhodnocení současné kapacity dráhového systému LKPR spolu s návrhem cesty pro její zvýšení a vyhodnocení předpokládané kapacity budoucího systému RWY a TWY letiště.

V této souvislosti se ve dnech 24. a 25. listopadu 2004 uskutečnila na půdě ŘLP ČR, s. p., dvě fóra, jejichž cílem bylo vyvolat odbornou diskusi k dané problematice. Účastníky těchto rozprav, vedoucích zástupci EUROCONTROL, byli v první den jednání řídící letového provozu ŘLP ČR, s. p., a následující den proběhla diskuse se zástupci leteckých společností ČSA, a. s., Travel Service a Fischer Air. Program pro oba dny jednání byl totožný: neformální a otevřeně projednání připomínek i nových návrhů na zlepšení provozních postupů řídících letového provozu i letových posádek. Obě diskusní fóra byla zástupci agentury

EUROCONTROL hodnocena velmi kladně, neboť její zástupci měli možnost vyslechnout názory tlumočené prostřednictvím těch, kteří kapacitu letiště Praha-Ruzyně nejvíce ovlivňují.

Na snímku z jednání v Letecké škole 25. listopadu 2004 jsou zleva: Cpt. G. Ménier (pilot společnosti Virgin Express), Andy Taylor (řídící letového provozu), Gregory De Clercq (vedoucí projektu Airside Capacity Enhancement, EUROCONTROL), Stephen Morris (pilot).

IVANA CHALUPOVÁ, DPLR

Foto: mis



Letošní rok je opět mimořádnou výzvou

(dokončení ze str. 1)

V deseti bodech si připomeňme skutečnosti, které by měly přispět k úspěšnému zvládnutí provozu v roce 2005:

■ V roce 2004 se podařilo vycvičit 7 nových řídících pro stanoviště ACC a je předpoklad, že do začátku letní sezony přibudou další 4 až 6 řídících.

■ Zavedení bezstripového prostředí na ACC a tím snížení zátěže plánovacího řídicího (PC).

■ Komplettní obměna hardware pracovních stanic IDP na sektorech ACC i APP zajišťující zvýšenou výkonnost.

■ Úprava sektorizace v horním vzdušném

prostoru a příprava možnosti využívání až osmisesektorového uspořádání na ACC.

■ Ve spolupráci se sousedními stanovišti a CFMU budeme realizovat strategická opatření (přesměrování provozu) vedoucí ke snížení zátěže v nejzátěžnějších sektorech (NEM a NEU).

■ Počínaje lednem 2005 je v provozu obnovený radar na kopci Písek, který by měl výrazně přispět ke kvalitnější přehledové informaci v E2000 i IDP.

■ Zprovozněním systému A-SMGCS (na TWR Ruzyně) dojde ke zkvalitnění přehledové situace a zavedení varovných funkcí.

■ Rozdělení toků odlétávajících a přilétajících letadel a úprava rozhraní mezi APP a ACC směrem na západ.

■ Úpravy STAR (Standard Instrument Arrival) pro dráhu 24, kdy přilétávající letadla budou směřována do obou poloh po větru, zajistí efektivnější využití prostoru TMA Praha a zpřesní řazení letadel na přiblížení.

■ Zavedení sníženého rozstupu mezi letadly na jedné dráze spolu se zkrácením doby pobytu letadel na dráze po vybudování rychlých odbočení umožní zvýšení kapacity pro dráhu 24/06 o zhruba 10 %.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Počet pohybů na letišti Praha

12 591	celkový počet
500	nejvyšší počet/den (25. 11.)
419,70	průměrný počet/den
44	nejvyšší počet/hod. (11. 11.)
17,49	průměrný počet/hod.

LISTOPAD 2004, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha			Nárůst provozu			Počet zpoždění/ACFT v min.		
Měsíc	2003	2004	03/04 v %	2003	2004		2003	2004	
listopad	35 720	44 218	+ 23,8	0,33	1,03				

listopad 2004

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2003	2004	v %
listopad	665 297	701 259	+ 5,4

Počet pohybů na letištích - Česká republika													
		Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	
listopad	9 331	12 591	+ 34,9	932	1 202	+ 29,0	564	754	+ 33,7	241	226	- 16,6	

Zdroj: DPLR, STATFOR (rik)

Dlouho jsem o přihlášce do konkurzu uvažoval, říká Petr Klikar

Zpětná vazba zlepšuje bezpečnost

Vracíme se k informaci z minulého čísla Stripu v rubrice telegraficky: generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Petr Materna jmenoval Ing. Petra Klikara od 1. prosince 2004 vedoucím oddělení auditu. Ing. Petr Klikar nastupuje do funkce, kterou před ním od roku 1995 až do svého předčasného úmrtí v červnu 2004 u podniku zastával Josef Novotný (původně vedoucí oddělení kontroly a licencí). Nejen proto, že se jedná o významnou změnu v personálním obsazení vedoucí funkce, požádala redakce nově jmenovaného vedoucího oddělení auditu o rozhovor.

Minulý měsíc jste byl jmenován vedoucím oddělení auditu. Vratíme se na začátku rozhovoru nejprve do minulosti. Seznamte nás s vaším curriculum vitae.

Vystudoval jsem obor sdělovací technika na střední průmyslové škole elektrotechnické a pak ČVUT, fakultu elektrotechnickou, obor radioelektronické systémy. Po ukončení školy jsem 24. 7. 1980 nastoupil k ŘLP jako vývojový pracovník VVZLT (vývoj a výroba zabezpečovací letecké techniky) – specializace nesměrové radiomajáky (NDB). V roce 1995 jsem nastoupil k panu Novotnému do oddělení kontroly a licencí, které bylo předchůdcem současného oddělení auditu, jako první řadový zaměstnanec.

Na funkci vedoucího auditu jste se zúčastnil konkurzu. Proč jste se do konkurzu přihlásil?

Dlouho jsem o tom uvažoval. Nakonec jsem se rozhodl se přihlásit, protože díky svému působení v tomto oddělení od jeho počátku znám docela dobře šíři pracovního záběru, vývoj i trendy, kterými se oddělení ubírá. V případě kladného výsledku výběrového řízení jsem chtěl pro kolektiv oddělení zajistit podmínky a prostor pro pokračování v započaté práci.

Můžete nás stručně seznámit s posláním oddělení auditu?

Oddělení zajišťuje svoji činnost tyto základní aktivity:

V oblasti jakosti;
V oblasti bezpečnosti (letového provozu);

V oblasti podnikových kvalifikací.

V oblasti jakosti zajišťuje svojí auditorskou činností míru shody procesního modelu systému jakosti ŘLP ČR, s. p., s normou ISO 9001:2000.

V oblasti bezpečnosti je činnost rozdělena do dvou oblastí:

Audity bezpečnosti – mají za úkol identifikovat potenciální rizika, která by mohla vést k nedokonalé či nesprávné činnosti systému ATM;

Šetření událostí v leteckém provozu – úkolem je analýza událostí a zjištění všech jejich příčin.

V obou těchto případech jsou výstupem opatření k nápravě, jejichž cílem je úplná eliminace nebo alespoň snížení možnosti opakovaného vzniku události na přijatelnou mez. Neméně důležité jsou i dokumentační materiály, které slouží pro poučení do budoucna.

Činnost oddělení v oblasti jakosti a bezpečnosti zajišťuje vlastně zpětnou

vazbu, která pomáhá systém jakosti a bezpečnosti neustále zlepšovat.

V oblasti kvalifikací je oddělení auditu odpovědné za zajišťování a organizaci přezkušování a vydávání kvalifikací personálu ATS a personálu technických systémů ATM dle podnikových požadavků.

Petr Klikar

Narozen v roce 1956 v Praze.

Ženatý, otec syna (24) a dcery (21).

Má velmi rád aktivní pojetí turistiky,

hlavně na kole, ale i pěší – pokud

možno v horách. Je to pro něj

relaxace. Snaží se využít každou

volnou chvíli k výletům do

přírody. V zimě pak vytáhne

běžky a také alespoň jeden týden

využije ke sjezdovému lyžování

v dobrém středisku.

Z hudby preferuje tu „klasickou“.

Gurmánem se necítí, sní téměř

všechno.

Jaká je Vaše vize pro plnění poslání oddělení auditu v budoucnosti.

Získání většího množství informací o problémech v systému ATM, jejichž zpracováním by bylo možno předcházet výskytu událostí. To představuje vytvoření prostředí a podmínek pro spuštění systému anonymních hlášení (nad rámec povinného systému hlášení);

Zlepšení formy výstupů z šetření a auditů, která by zajistila efektivnější zpětnou vazbu na ATM, zajištění širší informovanosti o výstupech AI;

Aktivity spojené s možností porovnat provozní charakteristiky systémů ATM ŘLP ČR, s. p., s obdobnými v zahraničí.

Bezpečnost a kvalita letových navigačních služeb je pro vaše oddělení zřejmě prioritou?

Na to je jednoduchá odpověď. Stále se řídíme heslem, které používal i pan Novotný: „safety first“.

Jste spokojen s personálním i materiálním vybavením oddělení?

Současný tým odborníků na AI se sebraný, velmi kreativně zajišťuje požadované úkoly. Bohužel již nejsme v současném obsazení plně schopni zajistit zvyšující se požadavky na AI. Do budoucna se proto plánuje rozšíření počtu pracovníků AI tak, aby bylo možno tyto požadavky zajistit.

Máte dost zkušeností se všemi divizemi podniku. Jaká je s nimi spolupráce?

Při svojí činnosti AI spolupracuje se všemi útvary ŘLP ČR, s. p. Myslím, že spolupráce je povětšinou dobrá, v mnoha případech určitě nadstandardní i díky mnohým osobním pracovním kontaktům.

Prozradte čtenářům, jaký je váš vztah k létání?

Mládí jsem prožíval v blízkosti ruzyňského letiště a aktivně jsem se o letectví zajímal. Rovněž jsem se delší dobu věnoval modelářství (RC modely). To vše, včetně zaměření studia na ČVUT, vedlo mé kroky do ŘLP, když jsem se ucházel o svoji první práci. A musím bez nadsázky konstatovat, že moje práce vždy pro mne byla zároveň i koníčkem.

Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: mis



Zaostřeno na IATCC Praha

Obrázky, které Jirka Houra pořídil v pátek 17. prosince, dokumentují dokončovací práce v jednotlivých částech provozního objektu IATCC. Od 3. ledna 2005 bude již v této části střediska zahájen režim kontrolovaného vstupu a ostraha strážní službou ŘLP i najatou strážní agenturou. Hned počátkem ledna 2005 bude totiž v provozním objektu IATCC zahájena pokládka kabelů jako první etapa instalace ATM systémů. Ceny speciálních technologií, nezbytných pro řízení letového provozu, a bohužel i zkušenosti z jiných staveb napovídají, že tento krok zajištění je nutný. No a co zbytek stavby? Tady byly až dosud dokončovací práce utlumeny, neboť všechny síly byly soustředěny do provozní části IATCC. Teď se tedy celá ta armáda různých profesí přestěhuje do administrativní budovy a pasáže mezi ní a provozním objektem.



Prvým snímkem přinášíme důkaz, že i vybavení sociálních zařízení bude v novém středisku na velmi dobré úrovni a bude plně korespondovat s jeho ostatními částmi



Elektronické srdce IATCC – centrální sál technologií (CST) je v podstatě dokončeno a začínají se instalovat první stojany. Podlaha sálu má již finální podobu, a tak vstup sem je podmíněn návleky přes boty



Ve společném provozním sále byla zasklena galerie pro návštěvy a exkurze. Po zavěšení svítidel v celé ploše sálu se však zdá být výhled z galerie směrem dolů docela omezený... Půlkruhové zvýšené pódium je určeno zejména pro pracoviště vedoucích směny ACC a APP

Všichni pracovníci Kanceláře projektu IATCC Praha přejí čtenářům STRIPu hodně zdraví a elánu do roku 2005. Budeme ho všichni příští rok potřebovat – čeká nás stěhování do nového domu!

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: Ing. JIŘÍ HOURA, KP IATCC

Příspěvek nevidomým ke zlepšení kvality života



Součástí slavnostního večera v Lucerna Music Baru dne 12. prosince 2004, který byl věnován Nadačnímu fondu Českého rozhlasu, bylo i předání symbolického šeku na částku 200 000 Kč. Tímto darem podpořil ŘLP ČR, s. p., činnost fondu v rámci projektu Světluška, jehož cílem je plnohodnotná společenská integrace nevidomých dětí a občanů s těžkým zrakovým postižením.

(rkl), foto: NADAČNÍ FOND ČESKÉHO ROZHLASU

Pracovně právní poradna

V měsíci září 2004 byl v našem podniku proveden formou dotazníkové akce průzkum, jehož cílem bylo zjistit spokojenost zaměstnanců a vyhodnotit současný stav. Otázky v dotazníku byly zaměřeny na jednotlivé tematické okruhy týkající se obsahu práce, oblasti řízení, funkčnosti pracovního kolektivu a pracovního hodnocení.

Průzkum probíhal formou anonymního dotazníku, který vyplnilo celkem 194 zaměstnanců, což znamená 25 % z celkového počtu oslovených. Jednalo se tedy o reprezentativní vzorek, který jsem mohla objektivně použít pro zpracování.

Na základě výsledků mohu konstatovat, že zaměstnanci jsou v podniku celkově spokojeni. Panuje u nich spokojenost s obsahem a rozmanitostí práce, s požadavky, které jsou na ně kladeny a celkově se svojí úspěšností v podniku. Výrazná spokojenost je s nabízenými zaměstnaneckými výhodami. Jako celek, jsou spokojeni se svou mzdou (84 % zaměstnanců).

Cílem průzkumu je vždy odhalit slabé stránky v podniku a specifikovat je tak, aby mohly být následně odstraněny. Určité nedostatky zaměstnanci pocítují v systému informovanosti a v nedostatečném řešení problémů. Je proto nutné se na tento negativní jev zaměřit a najít řešení.

Největší motivací zaměstnanců je na prvním místě obsah práce – seberealizace, což je považováno z pohledu odborníků za nejlepší, tedy neoptimálnější měřítko spokojenosti. Dále pak jsou motivováni mzdou, možnostmi osobního růstu a jistotou pracovního místa.

Myslím si, že průzkum spokojenosti zaměstnanců splnil svůj cíl – zjistil jejich postoje a názory na jednotlivé oblasti fungování podniku a tím nám poskytl cenné výstupy.

Náměty a připomínky, které uvedli zaměstnanci v dotazníku, budou předány vedoucím k řešení.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPER

Nepřehlédněte

Upozorňujeme zaměstnance, kteří mají zájem o problematiku zvládání stresu (CISM – Critical Incident Stress Management), že na stránkách podnikového intranetu je přístupný archiv zajímavých článků a prezentací zabývajících se touto tematikou. Archiv bude průběžně doplňován o aktuální informace. Lze jej nalézt na Nástěnce pod názvem Zvládání stresu (CISM).

MICHAL WALTER, podnikový psycholog a koordinátor CISM

Ladislav Adámek



Jsou lidé, kteří projdou naším životem, nezanechají jedinou stopu. Jsou však také lidé, kteří do našich životů vstoupí a ovlivní je navždy. Bývalý vedoucí směny ACC Praha Ladislav Adámek († 80) takovým člověkem byl. Nesmírně laskavý, hodný a ochotný kdykoli pomoci. Nikdy jsem si nedovolil, ač mně to několikrát nabízel, mu tykat. Dnes si to dovoluji poprvé a bohužel naposledy. Ahoj, Ládo.

ZDENĚK JOUDAL, ACC Praha

Významné události roku 2004

leden

Zahájen základní výcvik řídicích letového provozu ATC 2004 (přijato 18 studentů).

Vydány „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2004“.

únor

Účast ŘLP ČR, s. p., na výstavě ATC 2004 Maastricht (Nizozemí).

březen

Podepsány kolektivní smlouvy s oběma odborovými organizacemi,

Schválení souboru opatření pro zajištění kapacit pro rok 2004.

duben

Účinnost nabyla legislativa Evropského společenství - program Single European Sky.

květen

Ve spolupráci s Evropskou komisí organizovalo ŘLP ČR, s. p., odborný seminář v Praze o realizaci projektu Single European Sky.

červen

ŘLP ČR, s. p., obdrželo čestné uznání IATA za vysokou efektivnost poskytovatelných letových provozních služeb.

červenec

53 567 pohybů jako nejvyšší měsíční provozní výkon na ACC Praha.

srpen

ŘLP ČR, s. p., opětovně získalo nejvyšší možný rating A/czAaa (CRA Rating Agency),

Podepsána úvěrová smlouva s Komerční bankou, a. s., na financování projektu IATCC Praha.

září

Dokončení hrubé stavby IATCC Praha, **ŘLP ČR, s. p.,** snížilo poplatky za traťové navigační služby.

říjen

Jednání parlamentní skupiny pro civilní letectví pod garanci ŘLP ČR, s. p., v prostorách budovaného střediska IATCC Praha.

listopad

V Praze proběhlo jednání zástupců ŘLP ČR, s. p., ČSL, s. p., ČSA, a. s., ÚCL a EUROCONTROL o problematice kapacity dráhového systému letiště Praha-Ruzyně.

prosinec

Předvánoční setkání zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., v paláci Žofín v Praze.

(red)

Volby do Dozorčí rady

Dne 9. prosince 2004 se uskutečnily volby dvou členů z řad zaměstnanců do Dozorčí rady ŘLP ČR, s. p. Volby proběhly v souladu s platným volebním řádem. Provedlo je 20 delegátů navržených CZATCA a VVOO, kteří vybírali z 6 kandidátů. Za členy DR na pětileté funkční období počínající dnem 5. 1. 2005 byli zvoleni tito zaměstnanci: pan Ivan Krákora, navržený VVOO, a pan Tomáš Volejník, navržený CZATCA.

(mr)

Inspiromat

„Aby nepřišli o leteckou licenci, musí mít piloti nalétáno určité množství hodin. Pokud by o licenci přišli, bylo by komplikované ji znovu získat.“

Dan Plovajko, mluvčí letecké firmy Fischer Air (9. 12.)

„Pro charterové či nízkonákladové dopravce jsme však skutečně schopni nabídnout i verzi s až 853 sedáčky.“

Colin Stuart, viceprezident pro marketing Airbusu o dokončovaném prototypu velkoletadla A380 (13. 12.)

„Polské diskontní aerolinie Centralwings začnou létat po Evropě v únoru. První oblastí bude londýnský Gatwick na trasách z Varšavy a Krakova. Létat také do Prahy má podnik v plánu do budoucna.“

Prezident společnosti Piotr Kociolek (15. 12.)

„Budeme měřit hladinu hluku u každého letadla a pokud jeho kapitán překročí stanovený limit, tak přijde na řadu poplatek.“

Vedoucí útvaru životního prostředí a rozvoje ČSL Eva Říhová (16. 12.)

„Poplatky za starty a přistání letadel se v Německu od 1. ledna 2005 sníží o 28,3 procenta.“

Náměstek německého ministra dopravy Ralf Nagel (19. 12.)

„Největší dopad na včasnost odletů a přiletů má nebyvalá hustota leteckého provozu nad Evropou. Jen za loňský rok vzrostl provoz nad Českou republikou o více než pětinu.“

Mluví ČSA Jitka Novotná (22. 12.)

„V roce 2005 spojí Prahu s různými destinacemi ve Velké Británii přes 200 letů týdně, které zajistí celkem osm leteckých dopravců.“

Letectví+kosmonautika (27. 12.)

„Letiště v Ostravě-Mošnově hodlá v příštím roce zvýšit své kapacitní možnosti přístavbou odletové haly a dostavbou odbavovací haly za 20 milionů korun.“

Ze zprávy ČTK (29. 12.)

„S několika sty lidmi na palubě nebudu riskovat. Podobná nouzová přistání trénujeme pravidelně na simulátorech.“

Elitní pilot Českých aerolinií Michal Šášinka k plánovanému přistání na Maledívách jen podle přístrojů (30. 12.)

„Přibližně do poloviny roku 2005 se má rozhodnout o tom, jakým způsobem se budou privatizovat ČSA a Česká správa letišť.“

Hospodářské noviny (31. 12.)

(mis)

Satelitní navigace Galileo pro Evropu

Evropský systém satelitní navigace Galileo má od roku 2008 konkurovat americkému, původně vojenskému systému GPS. Ministři dopravy Evropské unie schválili zahájení nové fáze, kdy se začne s vypouštěním družic a budováním pozemních stanic. První družice bude vypuštěna v roce 2005, zbývajících devětdvacet během dalších tří let.

Ještě před definitivním spuštěním celého systému proběhnou některé přípravné projekty. Jedním z nich je systém EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). Ten zatím pracuje jen nad evropským kontinentem. EGNOS fun-

guje na základě signálů vysílaných třemi geostacionárními satelity. Jeho úkolem zatím ještě není samostatně určovat přesnou polohu, ale pouze zpřesňovat a ověřovat údaje ze stávajících systémů GPS a ruského GLONASS.

EGNOS zlepší přesnost určení polohy ze 20 až na 5 m a současně zaručí, že takto získaná poloha je opravdu správná. To má obrovský praktický význam pro mnoho připravovaných způsobů využití. Klasické GPS takové záruky na přesnost dosud nedává. Tím pádem je fakticky nepoužitelné v kritických aplikacích, kde by mohlo dojít ke škodám na

majetku nebo dokonce k ohrožení lidských životů. Největší podíl na testování EGNOS mají proto aplikace z oblasti řízení civilního letového provozu pod koordinací EUROCONTROL. EGNOS má ověřit vysoké nároky na spolehlivost, které budou kladeny na výsledný systém Galileo.

Podle předpovědí má být v roce 2015 na světě více než 400 milionů uživatelů satelitních navigačních služeb. Pokud se tato funkce stane například standardní výbavou mobilních telefonů, bude uživatelů ještě mnohem víc.

Ze zpravodajství ČTK

Rubrika čtenářů: Fotografie (nejen) z dovolené



Tentokrát se nejedná o snímek z dovolené, ale přesto jej zařazujeme do čtenářské rubriky. Milan John (APP/TWR Praha) zachytil ne zrovna běžné přistávání letounu Lockheed C-5 Galaxy na ruzyňském letišti. Tento stroj může přepravovat neobyčejně velké a těžké náklady na mezikontinentální vzdálenosti rychlostí proudového letadla. Je to jedno z největších letadel na světě – délka téměř jako fotbalové hřiště a výška jako šestipatrový dům.

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu.

(red)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Malé ohlédnutí

Na přelomu roku je zpravidla zvykem bilancovat uplynulé. A tak, když jsem se pídil zase po nějaké novince na pražském letišti, napadlo mě, že bude možná lepší se také ohlédnout. Na letišti Ruzyně jsem nastoupil v červnu 1978. Začínám být už také pamětník. Při každém kroku se mi vybavují proměny, kterými letiště procházelo a prochází. Celá ta ospalá osmdesátá léta, kdy letiště jakoby spalo spánkem Šípkové Růženky. Kdy rok za rokem počet cestujících stagnoval pod hranici 2 milionů a počty nalétávaných destinací i leteckých společností operujících v Praze byly téměř neměnné a nízké. Kdy jsme sice věděli, jak by se to dalo dělat lépe, ale chyběly na to peníze a politická vůle.



Ruzyňské letiště na počátku 80. let

Když si vzpomenu na některé provozní historky, zejména ze zajišťování zimní údržby, je až s podivem, že to vždycky dobře dopadlo. Měli jsme například vyzkoušeno, že letadlo TU 134 spolehlivě prorazí sněhové jazyky do výše 40 cm na pojezdové dráze. A protože letiště mělo v té době pouze 4 zametače sněhu, občas „uklížela“ sněh na pojezdovkách solidní sovětská Tůčka – vždyť to byly původně bombardéry. Oplocení také nebylo, a tak jsme jednou po drahách honili trabanta se zbloudilými turisty z NDR. Častěji ale srnky a kňoury. A na Vánoce stačilo zaběhnout do smrkového lesíka před terminálem na novém letišti a užít si vánoční stromček do kanceláře. A ty malý vánoční výzdobou terminálu! Myslím v roce 1985, se na poslední chvíli musel měnit stromček s anděly a Ježíškem za saně se sobím spřežením a dědou Mrázem.

A pak léta devadesátá – pozvolné probuzení, sbírání zkušeností a sil pro raketový start po roce 2000. Z Šípkové Růženky se náhle stal drak, se kterým se překvapeně musí počítat i na západ od naší hranice.



Rok 2003 – před startem projektu Evropa

Tak tohle se mi honí hlavou, když připravuji svůj, také jubilejní, 50. příspěvek pro tento sloupek. Snažím se pro vás už pátý ročník přiblížit tep letiště, někdy si všímám velkých věcí, ale občas se zaměřím i na detaily. Právě ty detaily, které nejsou vidět, stojí spoustu peněz a dávají základ pro dokonalý celek.

Ale také se mi honí hlavou, že rok 2004 byl pro ruzyňské letiště nejdynamičtější, jaký pamatují. Počet odbavených cestujících se zatím předběžně odhaduje na 9,65 milionu což je 29% meziroční nárůst. Praha je středem zájmu klasických i nízkorozpočtových aerolinií. Počet společností operujících pravidelné lety překročil padesátku a bez přestupu se dá z Prahy letět do 98 destinací. Úspěšně probíhá výstavba projektu Evropa. Česká správa letišť, s. p., získala druhé místo jako Zaměstnavatel pražského regionu 2004 a patří mezi 10 českých firem oceněných za dynamický růst. Pro rok 2005 počítá s vytvořením 650 nových pracovních míst. Letiště je významným motorem rozvoje regionu, vždyť každý milion cestujících, kteří projdou letištěm, vytváří 2950 pracovních míst v národním měřítku a 2000 míst v rámci regionu.

A jak se zdá z prognóz, bude se ruzyňskému draku dařit i v příštích letech. A to je to nejlepší, co si my všichni, kteří máme Ruzyni už napořád pod kůží, můžeme přát.

OLDŘICH STANĚK, A/

Repro z knihy Lubomíra Dudáčka Dopravní letiště Prahy 1947–2000, foto: ČSL

Mobilní digit

Vzhledem k požadavkům, které musí ČR při naplňování Navigační strategie států ECAC plnit, a vzhledem k povinnosti zajistit od dohodnutých termínů uplatňování prostorové navigace (RNAV) ve vzdušném prostoru republiky, musí být doplněn počet digitálních měřičů vzdáleností (DME) o nové lokality, které zajistí potřebné krytí jak na letištích a v prostorách koncové řízené oblasti (TMA), tak i pro traťovou navigaci v řízené oblasti (CTA). Obecně lze konstatovat, že pro traťovou navigaci v CTA je požadavek na plné krytí B-RNAV (základní oblast navigačního vedení) nad minimální letovou hla-



Seriál: Evrops

**Nejlepší
předpovědi
budoucnosti
je její aktivní
vytváření**

One System

SES, CEATS, efektivita služeb, bezpečnost, integrace, kapacita, zpoždění, to jsou nejen hlavní jmenovatele při diskusích o budoucnosti ATS v našem regionu, ale i kritéria pro posuzování architektury budoucích systémů.

Pro ŘLP ČR, s. p., má již dnes budoucí systémová podpora služeb ATS konkrétní jméno. Společně s Austro Control a Slovenia Control naši systémové budoucnosti říkáme One System (OS).

Memorandum Of Understanding

V srpnu roku 2004 podepsali generální ředitelé ŘLP ČR, s. p., Austro Control a Slovenia Control Memorandum Of Understanding (MOU), kde vyjádřili zájem vybudovat společný systém, který bude uveden do provozu v roce 2012. MOU definovalo základní parametry nového projektu a zásady pro jeho realizaci. Podpora implementace FAB (Functional Airspace Block), Bottom up approach (postup definování systémových a funkčních bloků nikoli administrativou EU, nýbrž poskytovateli letových provozních služeb), dobrovolná účast v projektu, zákaznický zaměřený přístup, společný operační koncept (Common OCD), bezpečnost a ce-

itální měřiče

dinou obecným cílem, který by měl být splněn co nejdříve. Pro uplatňování P-RNAV (přesná oblast) v silně provozně zatížených TMA je požadavek na krytí DME očekáván již od roku 2005, pro RNP-RNAV (předepsaná oblast) se plné krytí očekává po roce 2010.

Příslušnou navigační infrastrukturu však nelze vybudovat v krátkém časovém intervalu a její příprava musí být rozložena do několika nejbližších let. Doplnění DME musí předcházet důkladné vyhodnocení.

Pro potřeby TMA musí být pro aplikaci P-RNAV a později RNP-RNAV rovněž doplněn počet DME, jejichž polohy zatím vyhodnoceny nebyly. K tomuto procesu bude, kromě výpočtů a letového ověřování, zapotřebí mobilní sady DME. Vyhodnocení potřebného počtu DME pro zajištění požadovaného stupně RNAV v TMA, na letištích a dodatečně i pro traťovou navigaci provede Odbor letového ověřování Úřadu pro civilní letectví. K ověření správnosti doporučených poloh využije tzv. mobilního DME připraveného ŘLP ČR, s. p. Kombinací matematických výpočtů a letových měření budou vybrány lokality a stanoven harmonogram jejich osazení novým zařízením DME. Po stanovení potřebného počtu DME bude realizace jejich zástavby zahrnuta do aktualizovaného Střednědobého plánu rozvoje letových navigačních služeb ŘLP ČR, s. p., a požádáno o přidělení příslušných nových kmitočtů.

K tomuto účelu bude sloužit tzv. mobilní DME, které se skládá z těchto částí:

- automobil FORD,
- DME 435 Thales,
- anténní systém FAN 96 Thales,
- anténní stožár s uchycením na automobil FORD,
- záložní zdroj elektrocentrála HONDA.

Text a foto: LUBOMÍR PELINKA, DPRO/ATMS/NAV



ská integrace ATM – Single European Sky

nová efektivita jsou některé zásady, které Memorandum definuje a které budou sjednocovat náš další postup s jeho signatáři.

Podpisu Memoranda však předcházela definice funkcí a přínosů OS. Jednání, která před jeho podpisem proběhla, byla konstruktivní a bylo zřejmé, že strany se chtě-

jí domluvit a dát tak základ společnému řešení do budoucna. Výsledkem je definování OS jako systému pro ACC a APP, s interfacem pro TWR a s využitím ARTAS a eFDP. Společná technická supervize, společné vývojové prostředí, testování, validace a společný servis jsou další kroky, které se společně s rozhodnutím o implementaci OS otvírají a přinášejí další výhody pro jeho uživatele.

Spolupráce se zahraničními experty

V prosinci 2004 byl dokončen Common OCD, který je jedním z dokumentů, podmiňujících podpis závazného kontraktu. V roce 2005, i přes pokračující instalace systémů do IATCC, budou zaměstnanci našeho podniku spolupracovat s experty z Rakouska a Slovinska na dalších krocích realizace OS. Podepsáním závazného kontraktu budou zahájeny práce na vytvoření organizační struktury projektu a jeho právní formy. Následně bude zpracována detailní specifikace systému, vyhodnocena bezpečnost a připraven podrobný přechodový plán. Pro zajištění ekonomické efektivity projektu budou uplatněny monitorovací nástroje.

Jak je zřejmé, vstoupí OS do dění naší organizace a stane se v krátké době jedním z nosných projektů budoucnosti. Do roku 2012 z hlediska rozvoje systémů již mnoho času nezbyvá a OS bude stejně náročný a pracný jako projekty předcházející. Jedná se však o projekt, který s sebou přináší nové prvky integrace, nový pohled na systém a jeho sdílení, a hlavně je projektem, který otvírá budoucnost naší organizace v rámci SES.

PETER FAJTL, ŘDPLR
Ilustrační foto: mis



Slavnostní večer 17. prosince 2004

Letošní setkání zaměstnanců na Žofíně oficiálně zahájil generální ředitel Ing. Petr Materna (1), který také předal ocenění nejlepším zaměstnancům Řízení letového provozu ČR, s. p. Za rok 2004 bylo oceněno celkem šestnáct pracovníků.

Byli to Vladimír Boháč a Ladislav Riedl (DPRO/SPLS Praha), Bohumila Kaserová (DPRO/SLNS Ostrava), Jarmila Krejčí (DPRO/SLNS Brno), Ivan Beneš, Jaroslav Houzvička, Jiří Štěpánek, Marek Rom (DPRO/ACC), Jindřich Kroh (DPRO/RCC), Jaroslav Svoboda, Petr Ječmínek st. (DPRO/ATMS), Miroslav Tykal, Milan Kóráb (DPLR/OPLNS), Ljuba Slavíková (DFIN/MA), Jitka Bendová (CL/OSM) a Milan Zikmund (AI).

K výborné atmosféře večera, jehož moderátorkou byla Alena Zárybnická (1), přispěl nejen orchestr North Big Band Jaroslava Sochora, ale i Leona Machálková, hvězdy muzikálu Pomáda (2), skupina akrobatického rock'n'rollu (3) i kapela Generation s repertoárem Beatles. Parket plný tančících svědčil o skutečně dobré náladě (4). Kromě poslechu hudby bylo možné nechat si ve vedlejších sálech zhotovit portrét (5), nebo jen sledovat práci kreslíře při práci, případně na vlastní kůži zkusit „tetování“ henou (6). Ani letos nechyběla možnost přenést se v duchu na chvíli do Las Vegas a zkusit štěstí v kasinu.

(mis)

Foto: YOUR ARTILLERY, mis

