



Základní teoretický modul, modul základních dovedností, základní praktický modul a kvalifikační kurzy – to jsou nové pojmy, se kterými se setkávají frekvenci základního výcviku. Setkávají se však také z daleko důležitějšími pojmy a názvy, které budou potřebovat v profesi, jež si vybrali a pro kterou již učinili první krok, a to úspěšné absolvování výběrového řízení.

Dne 1. února letošního roku nastoupilo celkem 20 žáků – řidičů letového provozu – do základního výcviku ATC 2005. Největší skupina z nich (celkem 12) je určena pro ACC Praha, pět žáků je vybráno

Základní výcvik

pro APP/TWR Praha, dva pro LPS Ostrava a jeden pro LPS Karlovy Vary. Předměty teoretického modulu navštěvují též tři kolegyně, které budou pracovat na ohlasových letových provozních službách v Praze a Ostravě. Třída je tak zaplněna do posledního místa.

Základní teoretický modul absolvuje celá skupina pohromadě, na další aktivity však bude nezbytné ji rozdělit, a to na čtyři menší tak, aby všechny stanovené části základního výcviku mohly být bezesbýtku absolvovány a naplněny. Celá skupina se opět setká v kvalifikačních kurzech, kdy budou probíhat praktická cvičení na simulátoru CASS letecké školy.

Pro žáky určené pro ACC Praha bude působení v letecké škole ukončeno v září tak, aby v prvním týdnu v říjnu již mohli pokračovat dalším výcvikem na svém stanovišti. Žáci určení pro přiblížovací a letištní řízení ukončí svůj základní výcvik v říjnu a od 1. listopadu budou též pokračovat na svých stanovištích.

Snahou letecké školy je, aby byl předán na jednotlivá stanoviště maximální počet žáků. K tomu, aby se nám všem toto podařilo, přejí lektorům, instruktorům a zejména žákům hodně tolik potřebné energie, snahy a trpělivosti.

KAREL KOUKLÍK

Veloucí střediska vzdělávání LNS



**Uzávěrka fotosoutěže
31. 3. 2005**

čtěte na straně 5



Ve společné expozici Letecké školy ŘLP ČR, s. p., a Austro Control Academy proběhla řada jednání

Foto: DAVID TOMAJER

ATC Maastricht 2005

Nizozemský Maastricht se na počátku února 2005 stal již popatnácté dějištěm mezinárodní konference a výstavy věnované problematice dalšího rozvoje služeb řízení letového provozu v Evropě i ve světě.

Vzhledem k intenzivně probíhajícímu procesu evropské integrace řízení letového provozu byla konference tematicky zaměřena na budování nadnárodního systému ATM.

EUROCONTROL a bezpečnost

Letecká doprava se nachází ve fázi dynamického rozvoje, což potvrdila již úvodní prezentace generálního ředitele Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) Victora Aguada. „Za nejdůležitější však považují fakt, že z hlediska trendu bezpečnosti (safety), lze rok 2004 označit za nejlepší v historii,“ zdůraznil V. Aguada. Zajištění bezpečného poskytování ANS, naplnění požadavků všech uživatelů vzdušného prostoru na kapacitu systému evropského ATM a další snížení průměrného zpoždění již nelze řešit jinak než koordinovaným úsilím na

celoevropské úrovni. Naplňování cílů projektu Single European Sky (SES) a důsledná aplikace jeho prováděcích předpisů proto zůstávají prioritou odpovědných orgánů, zejména Evropské komise a EUROCONTROL.

Prezentace CANSO

Generální sekretář CANSO Alexander ter Kuile prezentoval novou podobu evropského institucionálně-regulačního rámce, který stanoví nejvyšší regulační pravomoc Evropské komise v oblasti ATM. Na národní úrovni jsou regulací poskytování služeb ANS pověřeny vybrané orgány nejvyšší státní správy (NSA – National Supervisory Authority), které jsou současně odpovědné za naplňování požadavků evropského práva v této oblasti. Na základě principu funkční separace se činnost organizace EUROCONTROL rozděluje do částí regulační (asistence Ev-

ropské komise a státních správ členských států) a provozní (poskytování služeb řízení letového provozu z nadnárodního střediska UAC Maastricht a metodická podpora jednotlivých poskytovatelů – ANSP).

Civilně-vojenská koordinace

S úspěšným modelem civilně vojenské spolupráce, která představuje důležitý prvek efektivního rozvoje poskytování letových provozních služeb, včetně racionální organizace a využívání vzdušného prostoru, seznámili účastníci konference zástupce německého Bundeswehru kapitán Werner Itzelberger. Za nezbytný předpoklad plnohodnotné civilně-vojenské koordinace v oblasti ATM označil vytvoření vhodného právního rámce a institucionálního uspořádání na úrovni spolkového ministerstva obrany a dopravy, které se následně promítlo do systému dohod mezi Bundeswehrem a německým poskytovatelem služeb řízení letového provozu DFS (Deutsche (pokračování na str. 2))

ATC Maastricht 2005

(dokončení ze str. 1)

Flugsicherung) v oblasti provozní i lidských zdrojů.

Švédsko-dánský projekt

O významný pokrok, který v poslední době učinil společný projekt švédského a dánského poskytovatele letových provozních služeb (Lufftartsverket a NAVI-AIR) při vytváření funkčního bloku vzdušného prostoru NUAC (Nordic Upper Airspace Center), informoval ředitel projektu Thomas Allard. Projekt, který formálně započal v roce 2001, předpokládá vytvoření společného švédského a dánského horního vzdušného prostoru nad letovou hladinou 285 se střediskem řízení v Malmö. Zahájení provozu ze střediska NUAC, které je ve společném švédsko-dánském vlastnictví prostřednictvím vytvořené společnosti s ručením omezeným, je plánováno na červen 2006.

Ochrana životního prostředí

Konference ATC Maastricht 2005 znovu prokázala význam intenzivní spolupráce při poskytování ANS, ve větším měřítku se však začala zabývat i otázkami ochrany životního prostředí. Za jeden ze závěrů konference lze proto označit nejen zajištění trvale udržitelného rozvoje civilního letectví v souladu s požadavky cestující veřejnosti a leteckých dopravců, ale i re-

spektování potřeb ochrany životního prostředí a obyvatel, kteří jsou konfrontováni s negativními vlivy letecké dopravy.

Letecká škola opět zaujala

Společná prezentace Letecké školy ŘLP a jejího rakouského protějšku Austro Control Academy byla pro mnohé návštěvníky výstavy ATC Maastricht 2005 velkým překvapením. Zvětšení výstavní plochy stánku nám umožnilo připravit nové, lepší grafické ztvárnění propagovaných služeb, které nabízejí obě výcvikové instituce. Celá expozice byla obohacena o projekci, umožňující náhled do vzdělávacího procesu řídicích letového provozu v obou střediscích. Vzhledem k tomu, že prezentace byla společná, byla i některá jednání s potenciálními klienty vedena ve smyslu společné spolupráce. Například představitelé islandského CAA, kteří mají zkušenosti s výcvikem v obou zařízeních, myšlenku společné prováděného základního výcviku pro Island vřele přivítali a jejich rozhodnutí očekáváme v brzké době. Nově rodící se spolupráce LŠ ŘLP a Austro Control Academy neunikla pozornosti konkurence a vyvolala tak řadu otázek o nově vznikajícím

uskupení v oblasti provádění výcviku, se kterým je třeba na evropském trhu v budoucnu počítat.

**RICHARD KLÍMA, VOVMK
DAVID TOMAJER, LŠ**

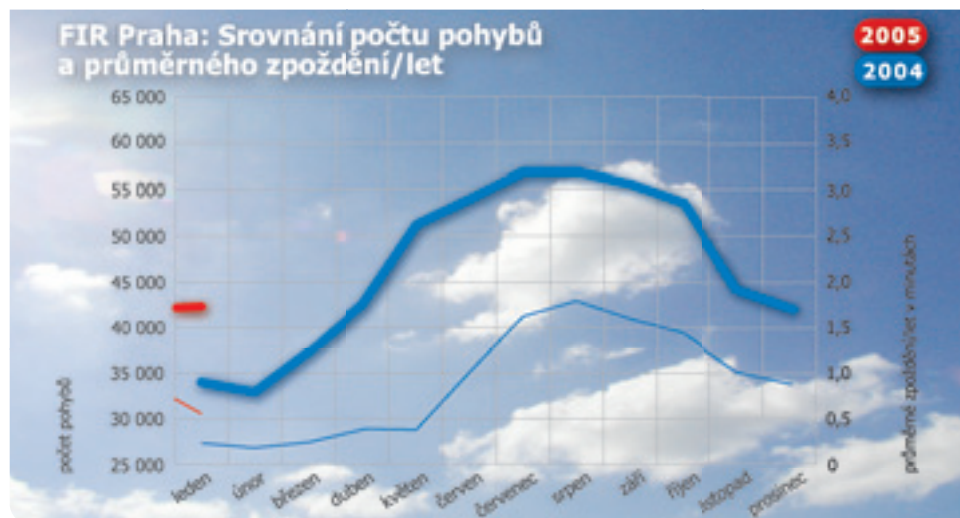


Z jednání v Brně

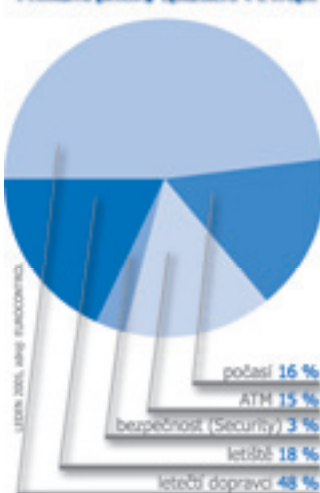
Jednání na regionech

Vzhledem k nedávnému převodu regionálních letišť do vlastnictví krajů se v polovině února uskutečnila jednání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Ing. Petra Materny s hejtmany Jihočeského kraje Stanislavem Juránkem a Karlovarského kraje Josefem Pavlem. V rámci diskuse s představiteli krajů a managementu jednotlivých letišť byly projednány návrhy rámcových smluv o spolupráci na letištích společné působnosti, poplatková politika a představeny rozvojové plány ŘLP ČR, s. p., na regionálních střediscích. Návštěva Moravskoslezského kraje a jednání s hejtmánem Evženem Tošenovským o dalším rozvoji letiště Ostrava-Mošnov je plánováno na březen 2005.

Text a foto: (rkl)



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Počet pohybů na letišti Praha

11 575
celkový počet
468
nejvyšší počet/den (6. 1.)
373,39
průměrný počet/den
45
nejvyšší počet/hod. (6. 1.)
15,56
průměrný počet/hod.

LEDEN 2005, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ ACFT v min.	
Měsíc	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
leden	34 508	42 006	+ 21,7	0,17	0,55

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2004	2005	v %
leden	669 981	689 582	+ 2,9

	Počet pohybů na letištích - Česká republika											
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
leden	8 832	11 575	+ 31,0	854	1 336	+ 56,4	445	819	+ 84,0	163	199	+ 22,1

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Civilní letecká doprava v Evropě prochází velmi pozitivním obdobím, říká Dalibor Štáhlavský

Letecká doprava už není luxusem

Redakce Stripu požádala o rozhovor Dalibora Štáhlavského, náměstka generálního ředitele ČSL, a. s., pro rozvoj a výstavbu. Česká správa letišť a pražské letiště, to je synonymum. Zajímali jsme se jak o projekt Europa, tak i o další plány, které přispějí k rozvoji pražského letiště. Požádali jsme ho i o pohled do budoucnosti.

Regionální letiště v Brně, Ostravě a Karlových Varech přešla pod správu krajů. Co vám tato změna přinesla?

Regionální letiště, která jsou od 1. července 2004 ve správě krajů, jsme předávali v dobré kondici a jak ukazuje poslední vývoj, tak jsou i velmi životaschopná a mohou být pro ekonomiku regionů přínosem.

Projekt Europa je v plném proudu. Můžete nám stručně popsat, co z něj se uskutečnilo a co ještě tento projekt předpokládá?

Nejvýznamnější skutečností je, že projekt postupuje podle harmonogramu a jednotlivé etapy na sebe navazují tak, jak bylo naprojektováno. V tomto období zvažujeme, jestli a jakou část terminálu Sever 2 otevřeme před původním termínem. První nadzemní podlaží spojovacího objektu a prstu C by s největší pravděpodobností mělo cestujícím začít sloužit už od 1. srpna a budova terminálu Sever 2 samého od začátku roku 2006.

Volný pohyb osob ze států, které podepsaly Schengenská dohoda, bude tedy na Ruzyni oddělen od ostatních cestujících?

Terminál Sever 2 je primárně určen k tomu, aby bylo možné cestující z a do zemí ze schengenského prostoru odbavovat odděleně od ostatních cestujících.



Hodně se v poslední době mluví o stavbě paralelní dráhy.

Ta už nespadá do projektu Europa, ale je samostatným projektem, který by měl, právě tak jako výstavba terminálu Sever 2, směřovat k rozvoji letiště Praha a k rozšíření kapacity dráhového systému. Zároveň by měl zlepšit akustickou situaci a snížení provozu letadel přibližujících se na přistání přes hustě zastavěné oblasti Prahy – například sídliště v Praze 5, 6, 11 a 13, kde žije přes 170 000 obyvatel.

Jaké místo zaujímá pražské letiště v rámci nových členských zemí EU?

Podle nejnovějších statistik organizace ACI-Europe je Praha na 30. místě v Evropě co do počtu cestujících, které letiště v roce 2004 odbavilo, a je jednoznačně nejvýznamnější z letišť zemí nově přijatých do EU.

Kolika aeroliniím a jiným dopravcům poskytujete letištní služby?

V letní sezoně očekáváme 61 leteckých společností provozujících pravidelnou ci-

vilní a nákladní dopravu a k nim se navíc řadí charterové dopravci a ti, kteří provozují tzv. general aviation.

Můžete srovnat růst počtu odbavených cestujících v poslední době v Praze a v jiných evropských městech?

Civilní letecká doprava v Evropě prochází velmi pozitivním obdobím. Jsme současně svědky zásadní změny ve vnímání letecké dopravy, která už není luxusem, ale standardním způsobem dopravy, který cestujícím šetří čas a poskytuje jim určitý komfort.

Jaké počty to znamenají v absolutních číslech?

V loňském roce letiště Praha odbavilo 9,7 milionu cestujících. Jde o téměř 30% nárůst ve srovnání s předchozím rokem, který pokračuje více než 28 % v lednu 2005, kdy jsme dosáhli vyššího nárůstu než v silných letních měsících roku 2003.

Rozšiřování letiště má jistě kladný vliv i na rozvoj zaměstnanosti.

Letiště je v první řadě stabilní zaměstnavatel a jeho současný rozvoj provází nově vytvořené pracovní příležitosti. Předběžně plánovaný počet nově přijatých zaměstnanců odhadovaný na 600 se v průběhu prvního čtvrtletí upřesní.

Co připravujete pro budoucnost?

Pro mě budoucnost letiště Praha sahá až za rok 2009, kdy by – za ideálních podmínek – měla být uvedena do provozu nová dráha, souběžná se současnou hlavní dráhou 06/24.

A poslední otázka: jak hodnotíte vztahy mezi ČSL a ŘLP?

Spolupráce mezi dvěma důležitými subjekty, které na letišti Praha poskytují servis leteckým společnostem, vnímám jako vynikající nejen v rámci podniku, ale i osobně. Ostatně bez dobré spolupráce bychom nedovedli zvyšovat kapacitu současného dráhového systému tak, abychom v letní sezoně 2005 zvládli pokrýt rostoucí poptávku. Letošní výstavbou rychlých výjezdů zvýšíme kapacitu dráhového systému o 3 pohyby v hodině a spoluprací se specialisty řízení letového provozu můžeme dospět k ještě příznivějším výsledkům.

Děkujeme Vám za rozhovor.

(mis)
Foto: ČSL

Ing. Dalibor Štáhlavský

Narodil se v roce 1966 v Kladně.

Je ženatý, otec dvou synů.

Vystudoval stavební fakultu, obor

pozemní stavby na ČVUT v Praze.

Po skončení školy pracoval mimo

jiné jako vedoucí projekce

a realizace staveb pro ČR u firmy

Farmtech, a. s., Tábor.

Do ČSL, a. s., nastoupil v roce 1998

na pozici vedoucího útvaru

Investice a opravy

a od roku 2002 je náměstkem

generálního ředitele

pro rozvoj a výstavbu.

Mezi jeho záliby patří sport,

cestování a letectví, z čehož vyplývá

i jeho velice dobrý vztah k létání.

Preferuje zimní sporty, zvláště

lyžování.



Zaostřeno na IATCC Praha

„Valentýn“ se již tradičně v Jenči činí. Pokud si nepamätujete, rád připomenu – před dvěma roky v Jenči „kácel stromy“, loni komentoval „čilý stavební ruch“ a pro rok 2005 sliboval „zahájení instalací ATM systémů“. Na rozdíl od běžné praxe mnoha našich politických stran „Valentýn“ v Jenči vždy svůj slib dodržel!

Letos „Valentýn“ navíc zasypal Jeneč pořádnou nadílkou sněhu a tak bylo možno pořídít i docela poetické snímky, které ale nic nevypovídají o hektických činnostech uvnitř objektu.



Boční pohled na celý komplex IATCC Praha. V popředí snímku administrativní budova, jejíž „křídlo“ zakrývá pohled na pasáž, provozní objekt s vjezdem do garáží technologických vozidel ATMS a zcela vzadu jeden ze dvou objektů energocentra



Pohled do jedné z nestandardních rohových kanceláří v administrativní části objektu potvrzuje, že i tady je již činnost zaměřena na dokončovací práce



Z tohoto obrázku je patrné, že v provozním objektu je již doslova „vymalováno“. Jsme právě ve 2. NP v prostoru před turniketem pro opuštění provozního objektu (hranice bezpečnostních zón II. a I.) směrem do pasáže a před oběma výtahy

A co uvidí „Valentýn“ v Jenči příští rok? Čilý pracovní ruch, ale nikoliv už stavbařský, ale ten váš! S výjimkou personálu DPRO to tak bude.

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

Mezinárodní ocenění pro CANSO

Odpoledne 1. února byla CANSO – Joint Procurement skupina – oceněna Service Provision Award na ATC v Maastrichtu 2005.

CANSO – skupina Joint Procurement – byla založena v roce 2001, aby celosvětově podporovala provozovatele služeb řízení letového provozu s cílem přispívat ke snížení nákladů při poskytování ATM (Air Traffic Management). Následující počáteční zkouška společného obstarávání zahrnovala „nízkonákladové“ komodity. Později skupina začala svoji činnost orientovat na spolupráci při vytváření společného rámcového kontraktu při společném obstarávání více komplexních produktů a systémů.

Při předávání ocenění Chairman skupiny pan Uli Wismer, vedoucí Procurement ve Skyguide, Švýcarsko, poznamenal: „Toto ocenění reflektuje mnoho hodin tvrdé práce k překonání obrovské právní a obchodní complexity v oblasti mezinárodního společného obstarávání. Moji kolegové i já máme velkou radost z tohoto mezinárodního uznání a dále budeme stavět na základech tohoto úspěchu.“

Pravidelných jednání se společně s Generálním sekretářem CANSO, NATS UK, DFS, LVNL, Belgocontrol, Austrocontrol, Hungarocontrol, Skyguide, Romatsa zúčastňuje i ŘLP ČR, s. p.

LUBOMÍRA HAASEOVÁ, DPLR/VORLNS

XIV. reprezentační letecký ples

Letecká škola ŘLP ČR, s. p., byla generálním partnerem plesu, který pořádalo Sdružení čs. zahraničních letců, Svaz letců ČR a společnost AVIATIK, s. r. o. Letošní ples se konal v rámci oslav 60. výročí ukončení druhé světové války. I proto jste se mohli 12. února 2005 v pražské Lucerně setkat s bývalými československými piloty, kteří za druhé světové války bojovali v RAF. Celý večer provázal orchestr Karla Vlachy se svými zpěváky.

(red)



Pracovně právní poradna

K problematice kolem pracovních cest a bezpečnostních přestávek se vracíme v pokračování poradny z minulého čísla Stripu.

Pracovní cesta a bezpečnostní přestávky

Pro úplnost je třeba uvést, že pro řidiče služebních automobilů apod. také platí ustanovení § 134e zákoníku práce, kde je zaměstnavatel mj. povinen organizovat práci a stanovit a provádět pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci nevykonávali činnosti jednotvárné a jednostranné zatěžující organismus. Takovéto práce mohou být pro zaměstnance zdrojem rizika, a nelze-li takovéto práce vyloučit, musí být přerušovány tzv. bezpečnostními přestávkami.

Na řidiče z povolání a ostatní zaměstnance, kteří nemají tento druh práce, tj. řízení vozidla sjednané ve své pracovní smlouvě (tzv. řidiči referenti), se vztahuje nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, jež je povinen zajistit zaměstnavatel při provozování dopravy dopravními prostředky. Zde podle přílohy č. 1 bodu 3 platí, že u zaměstnance, který řídí dopravní prostředek a na kterého se nevztahuje zvláštní právní předpis, je zaměstnavatel povinen zajistit:

aby zaměstnanec nepřekročil maximální dobu řízení, která činí 4,5 hodiny; za dobu řízení se považuje i přerušování řízení na dobu kratší než 15 minut,

po uplynutí maximální doby řízení byla zaměstnanci poskytnuta tzv. bezpečnostní přestávka v trvání nejméně 30 minut, následuje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směny nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu (bezpečnostní přestávka může být rozdělena do dvou částí v trvání nejméně 15 minut zařazených do doby řízení),

zaměstnanec během bezpečnostní přestávky nevykonával žádnou činnost vyplývající z jeho pracovních povinností, a to kromě dozoru na vozidlo a jeho náklad (zde platí, že bezpečnostní přestávky a přestávky na jídlo a oddech je možné slučovat),

vedl v listinné podobě nebo technickým zařízením denní evidenci o době řízení dopravního prostředku a o čerpání bezpečnostních přestávek.

DIVIZE PERSONÁLNÍ

Posledního lednového dne 2005 zemřel pan Josef Beneš

Znali ho skoro všichni. Na výcvikovém středisku, kde učil celé generace řidičích základem leteckého zeměpisu a navigace, za obrazovkou radaru na APP Praha a v posledních letech i na středisku pátrání a záchrany. V našem okolí převažují v poslední době lidské vlastnosti, které zpravidla začínají písmeny ze začátku abecedy – arogance, ambice, bezohlednost. Ty jeho byly z úplně opačného konce – spolehlivost a skromnost. Tak jsem ho znal mnoho let já, všichni kolegové a kolegyně z APP/TWR Praha, ale určitě i všichni ostatní.

JAROSLAV VLASÁK

Uzávěrka fotosoutěže je 31. března

Soutěž zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., kteří mezi své koníčky zahrnují i fotografování, probíhá průběžně celý rok. Uzávěrka letošního, IV. ročníku se již pomalu blíží.

Připomínáme stručně pravidla fotosoutěže, kterou redakce Stripu vypisuje pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p. Soutěží se celkem ve třech kategoriích. První je nazvána „3L“ – lidé, letadla, létání. Druhá se věnuje řízení letového provozu, a to jak obo-ru, tak i podniku. Třetí, volné téma, specifikované na poslední straně v minulém vydání Stripu, je opravdu velice široké. Do soutěže také můžete poslat třeba archivní snímky z dění okolo vás, v ideálním případě doplněné (pro srovnání) současným pohledem z přibližně stejného místa.

Všechny v termínu dodané snímky posoudí odborná porota složená ze zástupců ŘLP ČR, s. p., a profesionálních fotografů. Porota zhodnotí nejen originalitu



pojetí, ale i kompozici a estetickou kvalitu snímku a následně určí vítěze jednotlivých kategorií. Jeden ze soutěžních snímků bude také oceněn zvláštní cenou. Na autory vítězných snímků čekají ceny v podobě šeků na odběr libovolného fotografického zboží v celkové hodnotě 14 000 korun.

Výstava, sestavená nejen z vítězných snímků, ale doplněná o další zajímavé fo-

tografie ze soutěže, bude na podzim přístupná všem zájemcům nejen v Praze, ale i v Brně, Ostravě a v Karlových Varech. Otiskujeme snímky z loňské soutěže. Horní je z kategorie „3L“ – **Jak 55 od Stanislava Černého** (DPER), z kategorie řízení letového provozu je spodní snímek **Vlnovody** autora **Jiřího Láně** (LŠ).

(mis)

Info: Michael Sedláček, linka 3209

APP Praha poskytl sponzorské dary

V průběhu prosince roku 2004 se podíleli členové organizace CZATCA – regionu APP Praha na předání dvou významných sponzorských darů.

V prvním případě byla poukázána částka 160 000 korun na účet Českého svazu ochránců přírody. Nikdo asi nepochybuje, že finanční dary právě do této oblasti míří správným směrem.

V druhém případě členové regionu APP uhradili nákup speciálního přístroje – EME Infant flow advance – určeného pro podporu dýchání novorozenců ve Fakultní nemocnici v Motole.

Přístroj byl zakoupen díky celé řadě lidí z regionu APP Praha, který zahrnuje personál APP/TWR Praha, ARO a ROP.



(red)

Inspiromat

„Kraj by jediné regionální letiště, kde mohou přistávat i zahraniční letadla, mohl využívat pro své účely, i jako zázemí pro pražské letiště Ruzyň.“

Miroslav Rohel, starosta města Bystřice, které je provozovatelem letiště v Nesvačilech, o jeho budoucím rozvoji (9. 2.)

„Pokud si Praha podrží současné tempo růstu, převezme do tří až čtyř let pozici Vídne na trhu letecké dopravy. Stane se tak hlavním leteckým uzlem v regionu střední a východní Evropy.“

Ředitelka společnosti Jet Consult Dagmar Grossmann (11. 2.)

„Nové nařízení považují aerolinie za nevyvážené. Znevýhodňuje totiž letecké podnikání proti jiným druhům dopravy.“

Mluvčí ČSA Jitka Novotná k povinnostem leteckých dopravců platit vysoké odškodné za zrušené lety (14. 2.)

„Podle našich informací se obdobné nařízení připravuje u Evropské komise i pro železniční dopravu.“

Marek Škrna z odboru civilního letectví ministerstva dopravy (28. 2.)

„Chtěli bychom získat 15 procent na evropském trhu oprav letounů typu Boeing a až deset procent oprav letadel typu Airbus.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík k přípravě projektu multifunkčního opravárenského centra (16. 2.)

„Společnost Fraport, druhý největší evropský provozovatel letišť, má zájem o účast v případné privatizaci České správy letišť.“

Předseda představenstva německé společnosti Wilhelm Bender (21. 2.)

„Zhruba za patnáct minut je letiště naprosto prázdné.“

Anna Kovaříková, mluvčí České správy letišť o případné evakuaci (22. 2.)

„Zástupci 15 ministerstev a úřadů by měli koordinovat českou účast na evropském projektu satelitní navigace Galileo.“

Zpravodajství ČTK (23. 2.)

„Uchazeči o studium mají zájem o prestižní obory, jako pilot, řízení letového provozu nebo velitel průzkumných jednotek.“

AGORA, studentské noviny, o zájmech o studium na brněnské Univerzitě obrany (23. 2.)

„Úřad v současné době žádné správní řízení v této věci nevede.“

Kristián Chalupa, mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, k údajnému spojení ČSA a Travel Service (28. 2.)

(mis)

Rubrika čtenářů: Fotografie (nejen) z dovolené



„Stěrače stírají! Ostříkovače stříkají!“

„Že se Vám do toho pletu pane Pařížek, ale ty stěrače, ostříkovače, to nemusíte hlásit, to přece vidíte.“ Tyto klasické věty z filmu Vrchní, prchni jistě vytanuly na myslí Milanu Johnovi (APP/TWR), když pořizoval snímek pilota, pečlivě si zajišťujícího dokonalý výhled.

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) 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?

Letišti bylo v mrazivém sevření pěkně horko

Jako by si zima chtěla vynahradiť ten pozdní příchod a teď předvádí kousky, které si připomíná už jen pár pamětníků.

Ve středu 16. února udeřila na celou republiku sněhová bouře, která ochromila i ruzyňské letiště na 10 hodin. Již v noci začal boj o udržení dráhového systému v provozu, po osmé hodině se ještě podařilo odstartovat vládnímu letadlu Challenger s prezidentem Klausem na palubě, ale bouřlivý vítr s vířícím sněhem udělal těžkou za marnou snahou o udržení ranveji v provozu. Protože ale bouře přišla ráno, na letišti neparkovalo mnoho letadel, a tak byla zvolena strategie odklízit sněh z odbavovací plochy a dráhy uklidit až po uklidnění bouře. Tak veškerá dostupná technika odklízela sněh z odbavovací plochy a odvezla ho 220 000 tun. V odpoledních hodinách po částečném uklidnění vichru se započalo s úklidem ranveji, ale na nich leželo 20 cm sněhu a v mnoha



Bílá tma na RWY 06/24 – v tomhle se těžko jezdí, natož létat!

úsecích daleko vyšší návěje. Po odhrnutí sněhu se na krajích vytvořily až 2 m vysoké valy. To byl úkol pro sněhové frézy a právě ta nejvýkonnější, která odhodí 2000 tun/hod na vzdálenost 40 metrů, se porouchala. Pro zbylé frézy byly tak vysoké valy příliš velké sousto, a tak se letiště mohlo otevřít až kolem páté hodiny odpoledne. Za jediný den vydala ČSL za úklid 2 miliony korun. Provozní ztráty letiště ze zrušených 71 letů však budou daleko vyšší.



V úterý 22. února si nachystala zima další úder. Tentokrát se začal sypat sněh dopoledne a letiště bylo plné letadel. Bylo důležité letiště uvolnit, aby se mohl sněh odstranit z odbavovací plochy. Vědělo se totiž o nastupující vlně mrazů, a pokud by se sněh na stáních ujezdil a zmrzl, žádná technologie by jej neodstranila. A tak, ačkoliv dráhy byly od 13.30 hod. uklizeny a schopné provozu, bylo letiště otevřeno pouze pro vzlety. Pro přílety se otevřelo až kolem 20 hodiny. Průběh obou krizových dnů je nyní vyhodnocován s cílem odstranit některé nedostatky, které se projeví. Také se bude řešit i nová organizace zimního úklidu, měla by být vytvořena speciální skupina na úklid odbavovací plochy, doplněna zimní technika. Ruzyňské letiště to bude potřebovat i pro chystanou paralelní dráhu.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: ČSL

Airbus A380 sta

Další významný mezník v historii civilní letecké dopravy se uskuteční v příštím roce, kdy se počítá s nasazením dvoupodlažního letounu Airbus A380 do pravidelného provozu s cestujícími.

Evropský projekt

Rozhodnutí o výrobě padlo v roce 2002. V roce 2003 začala montáž prvních konstrukčních částí a v květnu 2004 proběhly statické zkoušky. Pak se již začalo s montáží prvního letounu. V programu A380 je v mnoha podobách Airbusu po celé Evropě zapojeno přes šest tisíc pracovníků. Kompletace a pozemní zkoušky Airbusu A380 probíhají ve francouzském Toulouse v areálu o rozloze 50 ha. Hlavní montážní hala je dlouhá zhruba 500, široká 250 a vysoká téměř 50 metrů. Jednotlivé komponenty jsou dodávány z mnoha evropských států. Motorové gondoly se vyrábějí ve Francii, křídla a motory v Británii, svislá ocasní plocha ve Španělsku, části trupu v Německu ... Na výrobě se podílejí i české firmy. Například Frencken Brno dodává přesné mechanické díly z hliníku, nerezových ocelí a titanu firmě Airbus Deutschland. Pražský Letov vyrábí komponenty pro dveře.

Nastupme si

Vstupovat do trupu letadla budeme dvěma prostornými vestibuly, situovanými v přední a zadní části hlavní paluby. Postupujeme zepředu. Projdeme první a obchodní třídou, která má tři řady sedadel po šesti vedle sebe. Oddělení je uzavřeno malou šatnou. Za ní je ekonomická třída s řadami osmi sedadel vedle sebe a dvěma uličkami. Prostornější spodní paluba je členěna podobně, v ekonomické třídě jsou ale řady po deseti sedadlech. Prostory jsou samozřejmě doplněny toaletami, umývár-

Seriál: Evropská



Vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru nad FL 285 je jedním ze základních principů legislativy Single European Sky (v tomto případě nařízení č. 551/2004/EC), jehož cílem je vytvořit optimální podmínky pro poskytování služeb řízení letového provozu v evropském prostředí.

Základní principy

Jedním z modelových příkladů, jak lze úspěšně v rámci mezinárodní spolupráce vytvořit FBA nového typu, který by nebyl zatížen institucionálními a politicko-legislativními problémy (NUAC Maastricht, CEATS), je společný projekt švédského (Luftfartsverket) a dánského (NAVIAIR) poskytovatele služeb řízení letového provozu pod názvem NUAC.

Projekt NUAC byl formálně zahájen v roce 2000 dvoustrannou švédsko-dánskou úmluvou, která obsahovala následující základní principy:

Vytvoření společného horního vzdušného prostoru nad FL 285;

Středisko řízení v prostoru NUAC se sídlem ve švédském Malmö;

harmonizace spodního vzdušného prostoru na letištích Malmö Sturup, Kodaň Kastrup a Kodaň Roskilde;

startuje novou éru letectví

nami a šatnami. V základním provedení má osobní verze kapacitu 555 sedadel. Uspořádání prostoru je však variabilní. Na přání může být vybaveno fitness centrem, prostornými ložnicemi, obchody, službami nebo třeba kasiny a posilovnou, jak chce letadlo vybavit společnost Virgin Atlantic. Charterová verze naproti tomu přepraví až 800 cestujících. Nákladní verze unese až 150 tun nákladu, který se bude nakládat a vykládat z horní paluby

rozměrnými dveřmi na levém boku trupu a z hlavní paluby v zadu. Pilotní kabinu dvoučlenné posádky najde me v mezipatře.

Ekonomická stránka projektu

Celý projekt Airbusu A380, nazývaného „superjumbo“, přišel na více než 10 miliard eur. Po prodeji prvních 250 letadel by měla být výroba zisková. Zatím má firma po-

tvrzeno na 140 objednávek od 14 leteckých společností. Nejvíce – 45 strojů – si objednala společnost Emirates. První Airbus A380 se vznesl pod vlajkou Singapore Airlines. Cena jednoho stroje je zhruba 280 milionů USD.

Jsou letiště připravena?

Většina mezinárodních letišť zatím není vybavena tak, aby byla schopna cestující a zavazadla z A380 odbavovat. To totiž předpokládá dvoupodlažní rampy pro nástup a výstup a dostatečnou kapacitu pásů pro zavazadla 550 pasažérů z jednoho letadla. Londýnské letiště Heathrow prý bude od příštího roku připraveno, pařížské Charles de Gaulle, přes ložiskové problémy se zřícením části terminálu, kde mají být právě Airbusey odbavovány, bude také připraveno. Novému superletadlu budou muset své terminály přizpůsobit zejména velká americká letiště.

Airbus a pražské letiště

Letiště Ruzyně se řídí závaznými osmnácti Annexy k úmluvě ICAO, do českého jazyka přeloženými jako předpisy L1 až L18. V nich je řešena i problematika rozměrů drah pro kategorii letadel F, kam spadá i Airbus A380. Šířka stávajících drah je 45 metrů. Dráha 06/24 má navíc 2 x 7,5 metru široké boční pásy. Plánovaná paralelní (bis) dráha bude mít také šířku 45 metrů a navíc 2 x 15 metrů široké boční pásy. Pojezdové dráhy jsou projektovány v šířce 25 metrů.

Na pražském letišti již dnes přistávají letadla velikosti Airbus A380, například AN124 Ruslan nebo o jednu kategorii větší AN225 Mrija. Jejich pohyby – stejně jako již v současnosti uskutečňované čtyři pohyby týdně Boeingu 747 China Airlines – jsou možné, avšak letiště kvůli odbavovací kapacitě terminálů s pravidelnými linkami A 380 nepočítá.

(mis)

Počítačová grafika: AIRBUS



oská integrace ATM – Single European Sky

Seznam ATM infrastruktury využívané střediskem NUAC; **vytvoření** společnosti s ručením omezeným NUAC s 50% majetkovým podílem každé smluvní strany; **certifikace** a kontrola švédským úřadem pro civilní letectví.

Vlastní realizace projektu NUAC byla v souladu s požadavky Evropské komise založena na provedené analýze nákladů a jejich návratnosti, která prokázala roční úspory ve výši 10,2 mil. eur po uvedení střediska do provozu, včetně nárůstu kapacity o 27 %.

Důvody úspěchu

Významným úspěchem managementu bylo i čerpání finančních prostředků z 6. rámcového programu pro vědu a výzkum Evropské komise, které přispělo k včasnému ukončení definiční fáze projektu NUAC. Neméně důležitým faktorem úspěchu byla i praktická aplikace principu „bottom – up approach“, tedy rozhodující pozice poskytovatelů ANS při vytváření a definici provozních postupů. Současně byla maximálně využita vzájemná důvěra a spolupráce poskytovatelů ANS se složkami státní správy ve Švédsku a Dánsku, která průběžně přispívá k bezproblémovému vytváření regulačně-kontrolního rámce. Vzájemnou mezivládní dohodou byla pravomoc kontrolovat poskytování služeb a certifikovat používané technologie v rámci NUAC delegována na švédský úřad pro civilní letectví, zatímco dánskému úřadu zůstaly zachovány pravomoci mimo tento definovaný rámec. Vytvoření společnosti s ručením omezeným NUAC, která je ve společném vlastnictví švédského i dánského státu, je

zase předpokladem pro standardní poskytování služeb ANS z hlediska finančního, investičního a lidských zdrojů.

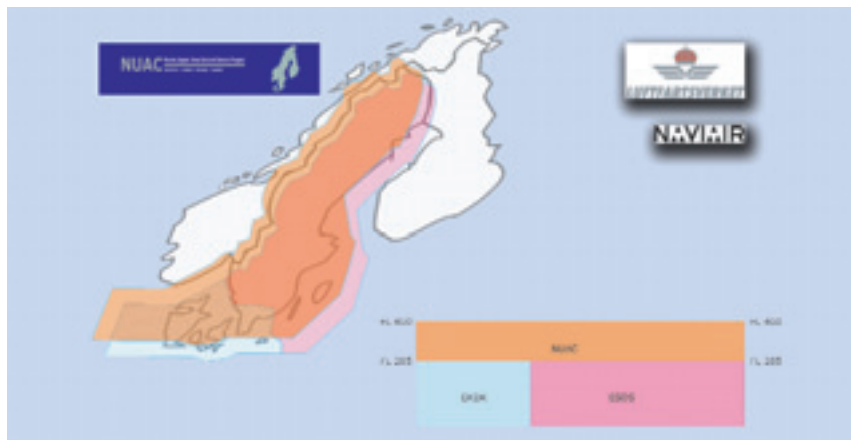
Zajištění civilně-vojenské spolupráce je předmětem řady koordinačních dohod a také pravidelné činnosti společné pracovní skupiny civilních a vojenských zástupců obou stran, která bude pravidelně vyhodnocovat dosažený stav v této oblasti, včetně předkládání návrhů na řešení případných problémů.

Organizaci EUROCONTROL byla vymezena pouze metodická a asistenční pozice, zajišťující potřebný soulad se strategickými plány rozvoje ATM v Evropě.

Další postup

Zahájení řízení letového provozu ve vzdušném prostoru NUAC ze střediska v Malmö je plánováno na červen 2006. Rychlost postupu implementace projektu NUAC a jeho pozitivní výstupy jsou i příčinou rostoucího zájmu sousedních zemí, zejména Finska a Norska, na přistoupení k této úmluvě. Kromě toho jsou praktické zkušenosti, získané z dosavadního průběhu projektu NUAC, konzultovány se zástupci ANS poskytovatelů z pobaltských a balkánských zemí, které v současné době zahajují přípravné práce na obdobných projektech ve vlastních regionech.

RICHARD KLÍMA, VOVMK



Mistrovství mužů a žen v atletice

V atletické hale Otakara Jandery v pražské Stromovce se ve dnech 19. a 20. února 2005 uskutečnilo finále 31. halového mistrovství České republiky mužů a žen v atletice. Řízení letového provozu ČR, s. p., bylo významným sponzorem této sportovní akce.

Přinášíme tři pohledy na šampionát, který se v této hale konal už podvacáté. Pro české atlety to tentokrát byla jedna z posledních možností pro splnění limitů na blížící se halové ME v Madridu, které se koná v prvním březnovém týdnu.

Diváci v hale byli svědky mnoha výborných sportovních výkonů. Například v kouli chybělo Stehlíkovi z Dukly do 20 metrů 11 cm a při ženské dálce změřili rozhodčí Ščerbové z Vítkovic 640 cm.

Text a foto: mis



Misheard English

FRANCOIS VILLON (1431-?)

Francois Villon po mnoha odsouzeních za krádeže zlata a stříbra z kostelů a katedrál a za loupeže spáchané na mniších, za které byl několikrát odsouzen k trestu smrti oběšením a stejně tolikrát si na rozdíl od svých skutečně pověšených kumpánů vyškemral milost od svých bývalých šlechtických sponzorů, poté raději v Paříži vystupoval pod příjmením svého strýce kněze Villona, který jej vychoval a díky kterému vystudoval na Sorbonně teologii. Po odchodu ze Sorbonny svůj život střídavě trávil v palácích svých sponzorů (jeden z nich se stal Ludvíkem XI.), v putykách a věznicích, ve kterých napsal v „cele smrti“ svoji nejznámější sbírku Testament – to nejlepší ze života a to nejlepší ze smrti inspirovaly jeho nejkrásnější verše. Jeho nevázaný život byl jediným zdrojem jeho poezie. V harmonických verších melancholicky lituje svých skutků, misty je dojemný, ale nikdy sentimentální, protože jeho ironie a děsivý, až morbidní smysl pro humor převažují. Roku 1465 jej z trestu smrti omilostnil dokonce parlament s tím, že bude na 10 let vykázán z Paříže. Od té doby již o něm nikdo neslyšel.

Ballad of the Ladies of Old (Ballade des dames du temps jadis)

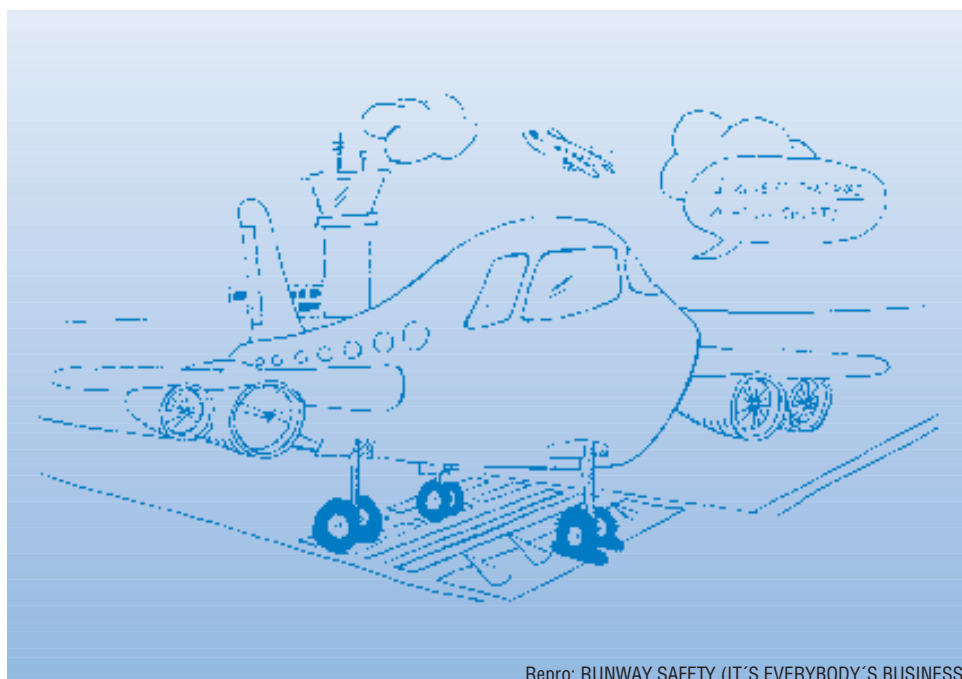
V angličtině harmonie této melancholické básně o zašlé kráse dam nevynikne, báseň však obsahuje nejslavnější otázku ve francouzské literatuře: „Mais où sont les neiges d'antan?“ („Where are the Snowdens of yesteryear?“), mimochodem ústřední citát knihy Hlava 22 Josepha Hellera).

V úryvku je jedna slovní záměna:

Tell me in what land is Flora, lovely
lady of Rome? (slavná kurtizána)
Archippa and her fair cousin Thais
(milanka Sofokla, milanka
Alexandra Velikého)
Where is the noble queen of
Burgundy
Who gave command that Buridan
(učenec, který se zapletl
s vévodkyní vražednicí)
Be cast in sack into the Seine?
Queen Blanche with skin so lily white
(matka sv. Ludvíka)
Who sang as sweet as any herd
And Joan the sweet girl from
Lorraine
Burned by the English at Rouen?
(Johanka z Arku, upálená 1431)
Where are they now
When time has passed
Let this refrain be your response:
Where are the snows of years
long-gone?

Řešení z minulého Stripu: tall towers
NOT ball towels, build NOT gild, breasts
NOT breaths, Head NOT thread,
twisted rocks NOT fisted flocks, stay
NOT pay, telling jokes and news NOT
felling blokes and news, singing
songs NOT swinging prongs, away
NOT round, Run NOT pun, play NOT
prey, bow NOT brow, reel NOT eel, cast
NOT blast, bass NOT rust, dawn NOT
fawn, light NOT plight, lying NOT laying,
twist NOT whisk, turn NOT fur.

(ak)



Repro: RUNWAY SAFETY (IT'S EVERYBODY'S BUSINESS)