



Kulaté výročí transformace ŘLP ČR na státní podnik, které jsme společně oslavili v krásných prostorách Obecního domu, bylo symbolickým momentem pro všechny přítomné. S jistotou mírou nadsázky lze říci, že jsme hodnotili úspěšnou etapu cesty, na níž se podnik s podporou státní správy v roce 1995 vydal a která se s odstupem deseti let jeví jako velmi úspěšná.

Vytvoření vhodného právního a ekonomického rámce pro naši činnost by však samo o sobě nestačilo. Uplynulých deset let bylo především naplněno pracovním nasazením a profesionalitou zaměstnanců podniku,

10 let státního podniku ŘLP

pro které jejich práce byla, je a bude vždy věcí osobní prestiže i věci srdce. Podnik přitom prošel řadou změn, které v jeho historii neměly obdoby. Bez pochopení a spolupráce řídících letového provozu, techniků i ostatních zaměstnanců by tyto změny nebyly možné.

Výsledkem je i postavení ŘLP ČR, s. p., na mezinárodní úrovni, kde podnik již dlouhodobě patří mezi špičkové poskytovatele letových provozních služeb v Evropě.

Probíhající evropské integrační aktivity proto pro nás neznamenaají hrozbu – naopak představují příležitost, jak prokázat kvalitu a bezpečnost poskytovaných služeb a nastavit latku i pro ostatní. Rozvojové aktivity a zkušenosti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., jsou nejlepší zárukou pro zachování silné pozice podniku při budování jednotného evropského systému ATM. Jsem pevně přesvědčen, že ŘLP ČR, s. p., se i v této nové etapě úspěšně prosadí.

PETR MATERNA
generální ředitel ŘLP ČR, s. p.

Brilantním průvodcem slavnostního večera k 10. výročí vzniku státního podniku Řízení letového provozu byl Marek Eben. K účastníkům promluvil generální ředitel ing. Petr Materna. Fotoreportáž najdete na poslední straně.

Konference ministrů dopravy

Dne 22. dubna 2005 se uskutečnilo jednání ministrů dopravy států CEATS v Lucemburku. Je to v pořadí již druhá konference ministrů, která byla svolána od začátku projektu CEATS, jenž byl formálně zahájen v listopadu roku 1999.

První konference byla svolána do Buda-
pešti v roce 2001 poté, co byl projekt
zmrážen rozhodnutím koordinační sku-
piny CEATS (CEATS Coordination Group)
v důsledku negativního výsledku analýzy
nákladů a přínosů, vypracované externí
konzultační firmou. Na základě rezoluce
přijaté na této konferenci byla realizace
projektu opět obnovena a současně byla
stanovena další strategická orientace pro-
jektu, podmíněná zejména ekonomickým

zdůvodněním implementace střediska
CEATS, včetně dopadů na jednotlivé
státy, a předložením návrhů na efektivní
institucionální uspořádání subjektu, kte-
rý bude ze střediska CEATS poskytovat
služby. Zároveň bylo rozhodnuto o no-
vém závazném termínu pro zahájení po-
čátečního provozu střediska CEATS od
1. října 2007, neboť z vývoje projektu bylo
zřejmé, že původní záměr zprovoznit
středisko v roce 2005, se ukázal jako ne-

reálný. Tento původní termín vycházel
z ekonomické analýzy vypracované v roce
1996, která sloužila jako základní pod-
klad pro rozhodování ministrů dopravy
států CEATS o podepsání dohody CEATS
v roce 1997.

Příprava druhé konference byla za-
hájena ve 2. polovině roku 2004. Hlav-
ním důvodem bylo přetrvávající zpoždě-
ní projektu, v jehož důsledku nebylo
(pokračování na str. 2)

Konference ministrů dopravy

(dokončení ze str. 1)

možno dodržet požadované termíny jak v jeho dílčích částech, tak ani v celkovém termínu zahájení provozu. Navíc nebyl mj. vypracován a předložen ke schválení materiál, který by tak, jak požadovala konference v Budapešti, prokazoval efektivitu realizace CEATS ani dokument, na jehož základě by bylo dosaženo shody na institucionálním uspořádání CEATS. Projekt ani s ročním zpožděním nesplnil veškeré podmínky pro ukončení své definiční fáze. Dalším aspektem, který významně ovlivnil prostředí, v němž je projekt realizován, je skutečnost, že vývoj a stav projektu vedl v řadě případů k rozhodnutím o zahájení národních programů a projektů pro zajištění nezbytných kapacit. Z vývoje a předpovědi poptávky po vzdušném prostoru je zřejmé, že tato rozhodnutí, založená na provozních požadavcích a ekonomickém vyhodnocení, byla správná, neboť umožnil zásadně eliminovat riziko nedostatku kapacity v důsledku propadu časového harmonogramu projektu CEATS. Ten má dnes již minimálně čtyřletý skluz.

Takové kapacity se samozřejmě nebudou na přechodná období, ale s cílem pokrytí provozních požadavků ve středně a dlouhodobém horizontu. Jejich efektivní využití musí být projektem reflekto-

váno. Zcela zásadním novým elementem v realizaci poskytování služeb pak bylo přijetí legislativy Single European Sky v dubnu 2004. Tato legislativa představuje úplně nový komplexní nástroj pro vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru na základě provozních a ekonomických požadavků bez ohledu na hranice států a bez nutnosti specificky konstruovaných dohod, jakou je dohoda CEATS.

Druhá konference ministrů v Lucemburku však nedosáhla shody na znění rezoluce, kterou pro jednání připravil EUROCONTROL. Namísto toho byla vydána deklarace, kterou byla vytvořena tzv. High Level Group, jejímž cílem je zpracovat návrh textu rezoluce, která by měla být předložena následně konferenci ministrů, plánované na 1. 6. 2006.

Je zřejmé, že vývoj ATM prostředí jak z hlediska provozního, tak i legislativního předběhl model CEATS z roku 1997. Můžeme si jenom přát, aby konečně rozhodnutí o dalším směřování projektu nebylo vedeno snahou o naplnění formálních znaků dohody, nýbrž snahou o naplnění jejího obsahu, který je v preambuli, tj. zajistit všem leteckým dopravcům maximálně efektivní poskytování služeb za minimální cenu.

IVAN HUBERT
ředitel kanceláře GŘ



V květnu roku 2000 vyšlo pilotní číslo, a tím odstartoval první ročník. Dnes držíte v ruce 51. číslo Stripu, nepočítaje jeden Strip speciál a jedno vydání v anglické mutaci.

Ohlédli jsme se zpět a podívali se, o čem všem jsme během těch uplynulých pěti let psali. Z následujících ukázek můžete posoudit, jak se nám dařilo držet prsty na tepu doby.

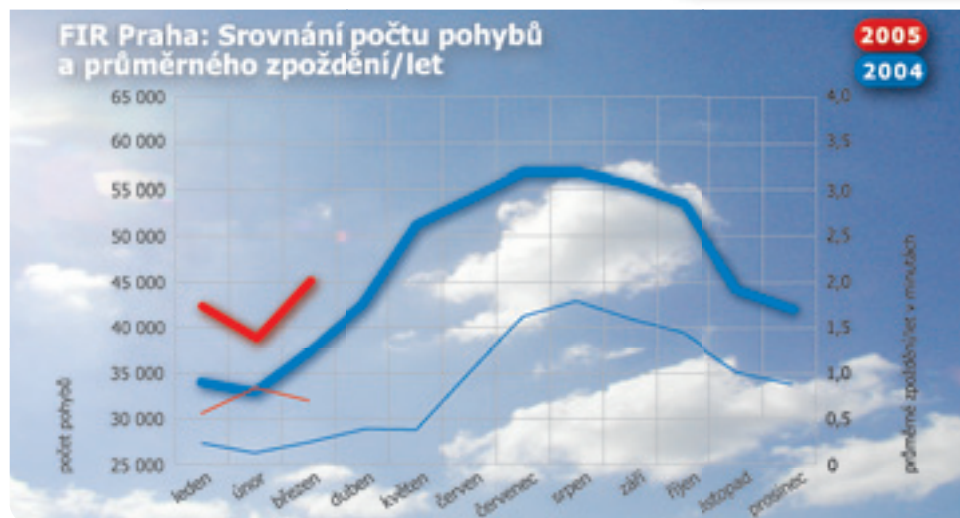
Hned ve zmíněném pilotním čísle jsme v rubrice „Co se bude dít na ruzyňském letišti?“ tvrdili, že **v roce 2004 zahájí provoz kolejové spojení letiště s Masarykovým nádražím v centru města**. První číslo Stripu pak otisklo nadhledovou perspektivu letiště se zakreslenou stanicí rychlodráhy v místě bývalého parkoviště. Ve Stripu 2/2002 jsme zase například citovali skvělou prognózu prezidenta Americké asociace leteckých cestujících (sic!), že v bu-

doucnu **dlouhé fronty odraď ještě více lidí od cestování letadlem** (vzhledem k zavedení bezpečnostních opatření po 11. září 2001).

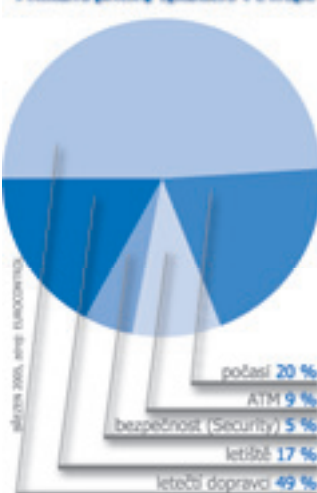
Na druhé straně – třeba na špatný technický stav vládní letky jsme upozorňovali již v pátém čísle v roce 2002, a to citátem mluvčího prezidenta Havla o speciálu Tu-154M: „**Lidé se na něj chodili koukat, fotografovali si ho a ptali se nás, jestli to vůbec lítá.**“

Strip v kostce: Začal vycházet na obyčejném papíře, černobíle s oranžovou doplňkovou barvou, fotografie pro něj pořizoval profesionální fotograf. Od roku 2002 vychází barevně, na křídovém papíře. V současné době vzniká kompletní grafická úprava časopisu včetně fotografií digitálně v RLP a externě je zadáván pouze tisk. Náklad Stripu je 1300 výtisků.

REDAKCE



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Počet pohybů na letišti Praha

12 596
celkový počet
494
nejvyšší počet/den (24. 3.)
406,32
průměrný počet/den
45
nejvyšší počet/hod. (31. 3.)
16,93
průměrný počet/hod.

BŘEZEN 2005, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

březen 2005

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění /ACFT v min.	
Měsíc	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
březen	38 397	45 045	+ 17,3	0,23	0,65

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2004	2005	v %
březen	709 866	730 993	+ 3,0

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
březen	10 336	12 596	+ 21,9	1 243	1 462	+ 17,6	628	1 017	+ 61,9	503	490	- 2,7

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Vedoucí projektu každý den řeší konflikty mezi „časem, penězi a kvalitou“, říká ing. Jaroslav Beňa

Od záměru přes první záběr radlice

V příštím čísle Stripu přineseme informace o kolaudaci stavby Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky v Jenči. Dnes bychom se tedy chtěli soustředit spíše na historii stavby. Požádali jsme proto vedoucího Kanceláře projektu IATCC ing. Jaroslava Beňa o rozhovor, ve kterém jsme se zajímali nejen o to, co předcházelo prvnímu záběru radlice buldozeru na staveništi.

Nejprve snad otázka: jaké funkce jste u podniku zastával, než jste se stal vedoucím kanceláře projektu IATCC Praha?

V roce 1993 jsem byl jmenován do funkce vedoucího investic a v letech 1995 až 2000 jsem byl vedoucím oddělení řízení projektů.

Můžete nám stručně popsat průběh doby, která uplynula od vzniku nápadu postavit nové středisko IATCC po dnešek?

Stručně popsat tak obrovské množství provedených aktivit a úkolů v rámci plnění cíle projektu bude pro mne velice těžké, ale pokusím se o to.

Projekt IATCC Praha (s původním názvem ATCC 2006) byl formálně zahájen schválením logického rámce projektu generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., začátkem roku 2001. Mezi prvními úkoly projektového týmu bylo definování plánovacích a řídicích projektových dokumentů, zpracování uživatelského záměru a provedení výběru lokality pro výstavbu národního střediska.

Následoval výběr firmy k zajištění funkce manažera výstavby, výběr architektonicko-urbanistické studie nového střediska v Jenči a také generálního projektanta. V roce 2002 probíhaly činnosti týkající se zpracování a projednání jednotlivých stupňů projektové dokumentace, nutných k zahájení stavby.

Souběžně bylo nutno definovat uživatelské požadavky na ATM systémy, na základě kterých byla zpracována specifikace jednotlivých ATM systémů, a také bylo zahájeno definování technologie práce na



jednotlivých pracovištích ATS nového střediska.

V roce 2002 byl podepsán kontrakt na dodávku portovaného systému EUROCAT 2000.

Počátek roku 2003 byl ve znamení hodnocení nabídek veřejné obchodní soutěže na generálního dodavatele stavby. Smlouva s vítězem soutěže, firmou HOCHTIEF VSB, a. s., byla podepsána v červnu 2003 a následně 2. července byla zahájena stavba střediska. V tomto roce bylo zahájeno obstarávání ATM systémů a pokračovalo definování technologie práce. Začalo se s realizací prvních tras nezávislých slaboproudých a vysokonapěťových přípojek.

V roce 2004 se vybírali dodavatelé ATM systémů. Museli jsme se vypořádat s novým zákonem č. 40/2004 o zadávání veřejných zakázek, který vstoupil v platnost vstupem ČR do EU. V tomto roce byly dokončeny obě trasy slaboproudých přípojek a první trasa vysokonapěťové přípojky. Byla zpracována projektová dokumentace pro instalaci ATM systémů, byly dokončeny a schváleny dokumenty základních prin-

cipů technologie práce a zejména byla dokončena a připravena provozní část objektu IATCC k zahájení instalace ATM systémů.

Příprava pro instalaci systémů byla započata v lednu 2005 položením potřebné kabeláže, montáží technologických rozvaděčů v centrálním sále technologií a instalací konzol a pracovních stolů v sálech ATS, ITS a SIMU. Tato etapa byla ukončena v plánovaném termínu, tj. k 30. dubnu 2005. V současné době se instalují systémy ve středisku, kontrolují provedené stavební práce a kompletuje se dokumentace pro kolaudační řízení. V rámci definování technologie práce jsou v souladu s plánem dokončovány dokumenty stanovující technologii práce pro jednotlivá pracoviště ATS.

Projekt, který řídíte, sestává z podprojektů a mnoha dílčích projektů.

Projekt IATCC Praha je podle svého organizačního uspořádání členěn na tři podprojekty: ATM systémy, ATM postupy a Stavba.

Základním posláním podprojektu ATM systémy je specifikovat, obstarat, nainstalovat a připravit k provoznímu nasazení všechny požadované systémy. Podprojekt řídí osmnáct dílčích projektů.

Základním posláním podprojektu ATM postupy je stanovit provozní koncepci, definovat technologii práce, postupy a požadavky na výcvik personálu a stanovit provozní požadavky na systém ATM pro potřeby poskytování ATM z národního integrovaného střediska. Podprojekt řídí deset dílčích projektů.

Základním posláním podprojektu Stavba je v souladu s časovým harmonogramem projektu zajistit požadované administrativní kroky k realizaci výstavby národního integrovaného střediska, které vytvoří dostatečné prostorové a technické zázemí pro poskytování ATM, administrativu ŘLP ČR, s. p., a dále zajistit požadované přípojky. Podprojekt řídí dva dílčí projekty.

Je hodně složité vést tým tak rozsáhlého projektu, jako je IATCC Praha?

Vedení každého projektového týmu je zcela odlišné od vedení kolektivu v běžné organizační struktuře. Práva a povinnosti jeho jednotlivých členů musí procházet „napříč“ běžnou organizační strukturou podniku tak, aby bylo možno řešit velké množství úkolů nejen v omezeném čase, ale hlavně v nejvyšší možné kvalitě. Činnosti jednotlivých členů projektu se navzájem musí prolínat, jediné tak může být výsledkem harmonický celek. V našem případě požadavky „postupů“ a „systémů“ ovlivňovaly již od počátku „stavbu“ nového střediska, stanovené „postupy“ vytvářejí základní zadání na „systémy“ atd.

No a vedoucí projektu musí být tím, který rozhoduje o prioritách celé řady někdy i protichůdnných požadavků a musí každý den řešit konflikty mezi „časem, penězi a kvalitou“. Že to není činnost jednoduchá, asi nemusím čtenáře Stripu dlouze přesvědčovat ...

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: IVO LENGÁL, YOUR ARTILLERY
(dokončení v příštím čísle)



Zaostřeno na IATCC Praha

Fakt, že se dokončení nového střediska blíží, je na stavbě vidět na každém kroku. Dubnové počasí udělalo konečně tečku za zbytky sněhu a umožnilo tak pokračovat v parkových úpravách v okolí IATCC.

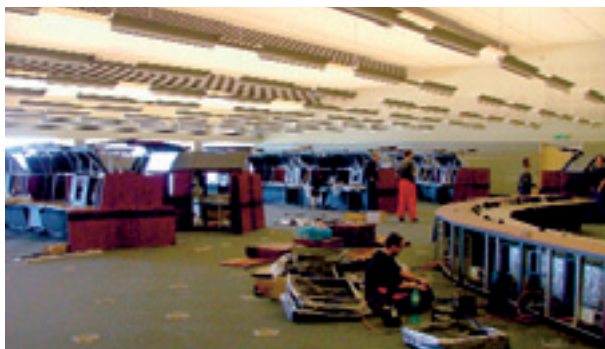
Interiér střediska dostává každým dnem svoji novou podobu, která se stále více již blíží té konečné. Barevné odstíny malby a podlahových krytin v administrativních prostorách, ale i kombinace použití tropického dřeva a skla jako základních materiálů v pasáži tak oživuje představy a záměry architektů, dosud schované ve výkresech projektové dokumentace. Kompletní prosklení prostoru pasáže, spojující provozní a administrativní část střediska, vytváří pocit volnosti a umožňuje opticky propojení interiéru s bezprostředním okolím. Jarní sluníčko, které teď prostor pasáže prosvětluje, tento dojem pouze umocňuje.



Jsmo v pátém nadzemním podlaží administrativní budovy, v prostoru před výstupy z obou výtahů. Panoramatické výtahy spojují všechna podlaží administrativní budovy, včetně suterénu



Tak tady je budoucí „království“ DPRO/ATMS. Společný sál technické supervize našich klíčových ATM systémů umožňuje nejen vizuální kontakt s děním na sále ATS, ale i přímý vstup do prostoru tohoto sálu



Pohled do sálu ATS, kde pokračuje montáž konzol a instalace jejich vnitřních technologií. Do doby, než z tohoto prostoru zazní první letové povolení, je ještě daleko, již teď je ale zřejmé, že se pro pracoviště ATS podařilo vytvořit důstojné prostředí

Je toho strašně moc, co bychom vám chtěli z IATCC ukázat, místa v této rubrice je ale jen pro tři snímky. Tak tedy zase až příště. Jo a držte nám palce - v první polovině května se IATCC kolauduje!

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

CMAC 2005 Praha

Po dvou letech bude Praha opět hostit významnou konferenci CMAC (Civil Military Air Traffic Management Conference) pořádanou ministerstvem obrany USA ve spolupráci s ATCA (Air Traffic Control Association). Konference, která je tradičně doprovázena výstavou největších světových výrobců ATM technologií, se bude konat v pražském Kongresovém centru ve dnech 23.–25. května 2005 a jejím hlavním tématem bude problematika transformace a harmonizace světového leteckého dopravního systému. Program konference předpokládá vystoupení téměř čtyř desítek předních ci-



vilních a vojenských odborníků z oblasti ATM.

ŘLP ČR, s. p., představí na doprovodné výstavě svoji expozici zaměřenou na budoucí poskytování služeb řízení letového provozu v novém středisku IATCC Praha – viz obrázek. (rkl)

Ekonomické výsledky podniku za rok 2004

Výsledky hospodaření podniku za rok 2004 jsou velmi příznivé. Obrát podniku dosáhl historicky nejvyšší částky a dosažený zisk nebyl rozhodně zanedbatelný. Hlavním faktorem pro dosažení vyššího zisku byl samozřejmě nárůst výkonů letového provozu, pozitivní vliv však měla i rozpočtová kázeň, tedy plnění rozpočtu jednotlivými základními organizačními útvary.

Ke zvýšení výkonů v roce 2004 došlo jak v oblasti traťových služeb řízení, tak i na všech určených letištích ČR, kde ŘLP ČR, s. p., poskytuje letové provozní služby.

Obrát (mil. Kč)	2 335,2
Čistý zisk (mil. Kč)	378,5
Počet přeletových jednotek (tis. PJ)	1 729
Výnosy z traťových služeb řízení (mil. Kč)	1 493,4
Počet t MTOW (tis. t MTOW)	3 827
Výnosy z přiblížovacích a letištních služeb (mil. Kč)	794,7

Dlouhodobě úspěšný vývoj podniku dokládá prodloužení ratingového hodnocení finanční stability podniku uděleného ratingovou agenturou CRA RATING Agency, a. s., jediným afilačním partnerem mezinárodně uznávané agentury MOODY'S INVESTORS SERVICE. Z časového hlediska získal podnik dlouhodobý CRA Rating na stupni **A+/czAaa** a krátkodobý CRA Rating na stupni **czP-1**. V České republice nelze dosáhnout vyššího stupně.

Jedním ze stěžejních úkolů divize finanční v roce 2004 byla aplikace nových daňových předpisů souvisejících se vstupem České republiky do Evropské unie do vnitropodnikových informačních systémů a vnitropodnikových norem. Dalším milníkem minulého roku bylo zajištění financování nosného projektu podniku – výstavby „Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky – IATCC Praha“. V roce 2004 byla postavena rozhodující část budovy nového střediska a byla zahájena fáze instalace technologií.

V souvislosti s tímto investičním projektem vyhlásil ŘLP ČR, s. p., v březnu roku 2004 obchodní veřejnou soutěž na poskytovatele úvěru na financování výše zmíněného projektu, do níž se přihlásilo 10 bankovních institucí. S vítězem obchodní veřejné soutěže, jímž se stala Komerční banka, a. s., podnik uzavřel v srpnu 2004 úvěrovou smlouvu.

Údaje za první měsíce tohoto roku zatím indikují příznivý vývoj i pro rok 2005. Doufáme, že tento příznivý vývoj bude přetrvávat i v následujících měsících. Pozitivní výsledky hospodaření však, jak již bylo uvedeno výše, nesouvisí jen s vývojem provozu, ale i s vývojem nákladů a s rozpočtovou kázní.

LENKA ZIMMEROVÁ, IVAN ZBEJVAL, DFIN/MA

Doslechl jsem se zprávu, že na podzim roku 2004 nás ve věku 71 let navždy opustil pan **Zdeněk Kašpar**.

A parte? Asi nám ho zapomněli poslat... Možná zvažovali, zda patří více tam dolů než nahoru. Ale o mrtvých jen dobře! Nemohu soudit, co mi nenáleží, ale za jeho profesní život na oddělení APP/TWR Praha mohu, myslím, čestně a bez obav prohlásit, že patří tam nahoru. Proto mi dovozte krátce vzpomenout za všechny, koho tento pohodový supervisor, instruktor a inspektor na své celoživotní pouti leteckým světem učil a naučil být dispečerem. Děkujeme, pane Zdeňku.

VLASTIMIL VOLENA, APP/TWR Praha

Odborná porota posoudila snímky „3L“

Poslední březnový den uzavřel letošní, čtvrtý ročník soutěže „3L“. V pátek 6. května 2005 posoudila odborná porota jednotlivé snímky, které zaměstnanci Řízení letového provozu ČR, s. p., přihlásili do fotoamatérské soutěže „Lidé, letadla, létání“.

V porotě se sešli profesionální fotografové Václav Jukl a Libor Hajský, za oddělení vnějších vztahů a mezinárodní koordinace jeho vedoucí mgr. Richard Klíma, ing. Věra Škopová, mgr. Lenka Pištěková a šéfredaktor Stripu Michael Sedláček. Předsedou poroty byl ředitel kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Ivan Hubert.

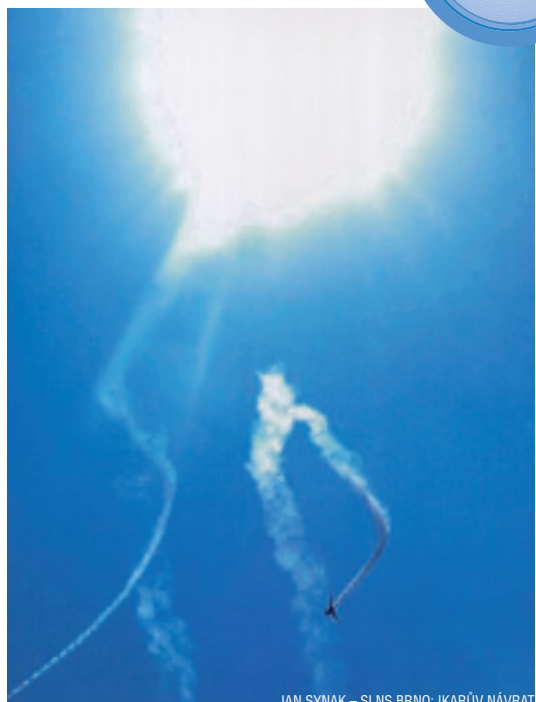
Porotci ocenili nejlepší fotografie ve všech třech obelázaných kategoriích – „3L“, ŘLP a Volné téma. Vybírali ze 65 snímků, které splnily zadané podmínky soutěže.

Uděleno bylo celkem pět cen: **1. cena** za téma „3L“, **Zvláštní cena poroty** za celkově nejlepší snímek ze všech kategorií, **1. cena** za téma ŘLP a za Volné téma, **2. cena** za všechna tři témata, **3. cena** za všechna tři témata. Výsledky přineseme v příštím čísle Stripu.

Nejen vítězné snímky, ale i mnohé z těch, kterým letos o pověstný vlásek ocenění uniklo, vytvoří expozici, která bude na podzim letošního roku tradičně zpřístupněna v Praze a na krajských letištích v Brně, Ostravě a Karlových Varech. (red)



VLASTIMIL VOLENA – SPIŠSKÁ PRAHA: VĚŽNÍ SIMULÁTOR – LANGEN



JAN SYNAK – SL NS BRNO: IKARŮV NÁVRAT



ROSTISLAV BRODA – SL NS KARLOVY VARY: VILAVA

Inspiromat

„Neexistuje jediný důvod, proč by se České aerolinie nebo Česká správa letišť neměly privatizovat právě prodejem na kapitálových trzích.“

Stínový ministr průmyslu a dopravy za ODS Martin Říman (8. 4.)

„Jsem přesvědčen o tom, že letadla nové generace s ultradlouhým doletem jako Boeing 787 a 777 nás postaví zpět na první místo ve výrobě letadel.“

Randy Tinseth, ředitel obchodu a marketingu komerčních letadel americké firmy Boeing (8. 4.)

„Soustředíme se na letiště, která budou letiště mezinárodními do budoucna. Jsou to tři krajská letiště, Karlovy Vary, Brno, Ostrava, a letiště Praha.“

Ministr dopravy ČR Milan Šimonovský v odpovědi na interpelaci ve sněmovně (13. 4.)

„Mezi Brnem a Charkovem by měla létat pravidelná linka. Snad do konce roku.“

Rovnost – Brněnský deník (13. 4.)

„Projekt jednotného evropského nebe zruší v Evropě vzdušné hranice a zefektivní řízení letového provozu.“

Generální tajemník Sdružení evropských aerolinií (AEA) Ulrich Schulte-Strathaus v rozhovoru pro deník Právo (18. 4.)

„Celkem bude příplatek činit sedm eur (asi 210 korun). Na dálkových letech pasažéři zaplatí 18 eur (540 korun), což je o osm eur víc než dosud.“

Mluví ČSA Jitka Novotná ke zvýšení palivového příplatku k cenám letenek (19. 4.)

„Zatím ale ještě není jasné, zda metro povede až na letiště. Magistrát by uvítal, kdyby na tento poslední úsek přispěla třeba i Česká správa letišť.“

Zpravodajství TV Praha (21. 4.)

„Americká vláda hodlá požadovat na zahraničních leteckých společnostech seznam cestujících i u linek, které jen přelétávají nad americkým územím.“

The Washington Post (21. 4.)

„Vybudováním rychlých odbočení zkrátí dobu pobytu letadel na dráze. V opačném případě by letiště nemohlo plynule vyhovět poptávce dopravců a zavinilo by zpoždění letů.“

Náměstek generálního ředitele ČSL pro úsek letištního provozu Petr Hloušek (25. 4.)

„Ta letenka byla levnější jak ten tiket od toho autobusu.“

Spokojená anglická cestující na pravidelné lince Londýn–Brno v rozhovoru pro ČT 1 (25. 4.) (mis)

Mošnov má příležitost k rozvoji

Ofsetové programy, které přinesou České republice investice za pronájem švédských letounů Gripen naší armádou, dává ostravskému regionu významnou šanci na rozvoj.

Na mošnovském letišti by měla během dvou tří let vzniknout největší evropská oprava dopravních letounů Saab. Údržbové centrum by mělo v nově postaveném hangáru převzít opravy všech letounů Saab 340 a následně i Saab 2000 z celé Evropy. Investorem projektu bude skupina CCG, a. s., pro kterou je tento projekt jednou ze součástí komplexních služeb, poskytovaných v Ostravě. K jejím dalším aktivitám patří provozování leteckého výcvikového střediska Let's Fly, držitele oprávnění pro nejvyšší typy leteckých výcviků. Členem skupiny CCG, a. s., je i společnost Job Air. Ta připravuje projekt zajištění leteckého spojení Ostravy nejen s Prahou, ale i dalšími evropskými městy. Díky uvedeným aktivitám by měla do tří let na mošnovském letišti vzniknout více než stovka nových pracovních míst. (mis)

Krátce

České aerolinie přepravily za první čtvrtletí 964 tisíc cestujících, což bylo o 17 procent více než loni. Zároveň vzrostl počet letů a vyšší byl i objem přepraveného zboží a pošty.

Airbus A380 – největší dopravní letadlo světa – odstartovalo 27. dubna 2005 k prvnímu zkušebnímu letu z francouzského letiště Toulouse-Blagnac. Let trval téměř 4 hodiny. V okolí letiště sledovaly start a přistání desítky tisíc lidí a v přímém televizním přenosu miliony Francouzů. (mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Jedna ranvej mezi mnoha staveništi

Stavební ruch, který je vidět z pohledu cestujícího na pražském letišti, se příchodem jara rozšířil i na část vyhrazenou letadlům – airside, a to způsobem, který nutí před všemi, kteří to plánují, provádějí a zajišťují, smeknout klobouk. A také vyseknout poklonu pracovníkům APP/TWR Praha, kteří na tomhle „staveništi“ zvládají zajišťovat bezpečný letecký i pozemní provoz. Někdy je to na infarkt, jako když 21. 4. na hodinu a půl zablokoval jediný přístup na dráhu 31 airbus s prasklou levou pneumatikou na předáku. Za ním se hned udělala fronta tří dalších letadel, která bylo nutno odtlačit tahači zpět na křižovatku s dráhou 22, aby mohla najet na start. Guma musela být měněna přímo na místě, takže skutečná provozní lahůdka.



Vybouraný beton na RWY 24 je nahrazován vrstvou asfaltobetonu

Od 1. dubna do 16. května je uzavřena RWY 24, RWY 31 je zkrácena na 2950 m, aby se mohlo rozběhnout nejméně 5 velkých akcí. Přebudování stávající TWY DELTA na rychlé odbočení, vybudování nové rychlé odbočky LIMA, výstavba nové pojezdové dráhy GOLF paralelní s ALFA, budování nové odmrazovací stojánky ZULU u prahu RWY 24 a výměna betonového povrchu RWY 24 za asfaltobetonový od TWY D v délce 700 m a šířce 30 m. Navíc se ještě do RWY 24 instalují zvláštní oranžová návěstidla, která budou indikovat pilotům polohu rychlých odboček. Tato návěstidla ještě nejsou ani požadována předpisem L14, ale letiště chce být připraveno na změnu. Plánek letiště s vyznačenými staveništi můžete najít ve Stripu 3/2004.



Stavba rychlé odbočky Lima

Po uvedení rychlých odboček do provozu výpočty předpokládají zvýšení hodinové kapacity ze současných 37 na 41 pohybů v hodině.

Oprava povrchu dráhy i rychlé odbočky mají být ukončeny k 16. 5. 2005. Při pohledu na situaci v terénu se to zdá téměř neuvěřitelné, ale šéf odpovědný za tohle „nadělení“, pan ing. Forman ze Správy letiště, nás ujistil, že termín by mohlo ohrozit jen deštivé počasí, které by zdržovalo pokládky povrchů.

Text a foto:

OLDŘICH STANĚK, AI

Pravidelné lety

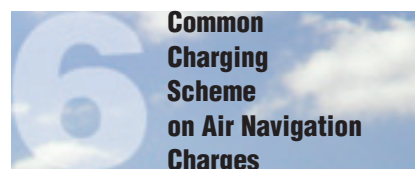
Brno je od 24. března druhým českým městem, odkud je přímé letecké spojení s Evropou. Jedná se o linku do Londýna, kterou bude provozovat největší evropská nízkonákladová letecká společnost Ryanair.

Jde o další příklad toho, jak se letecká doprava v Česku velmi dynamicky rozvíjí. Letiště v Praze, Karlových Varech, Ostravě a Brně odbavila v roce 2004 celkem de-



Historicky první start Boeingu společnosti Ryanair – 3. března 2005 – před zahájením pravidelného spojení Brno–Londýn

Seriál: Evropská



Budoucnost systému letových poplatků – nová pravidla pro zpoplatnění LPS v členských státech EU

Evropský kontinent je co do hustoty letového provozu jednou z nejzatíženějších oblastí na světě a současně v porovnání s ostatními částmi světa oblastí velmi složitě spravovanou, ať už s ohledem na odpovědnost za řízení jednotlivých národních vzdušných prostorů, jednotlivé národní legislativy v oblasti letecké dopravy či na předpisy v oblasti zpoplatnění LPS. Je to dáno historickým vývojem, kdy geografické členění Evropy zapříčinilo rozdělení vzdušného prostoru do odpovědnosti jednotlivých národních států.

Principy zpoplatnění definované ICAO

Pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb platí v současné době jednotné principy stanovení nákladové báze a ceny poplatků definované ICAO. Tyto principy jsou plně aplikovány všemi členskými státy EUROCONTROL, kterými jsou až na výjimky všechny evropské státy. Pro předpisy pro oblast zpoplatnění přibližovacích a letištních

Letecké spojení Brno – Londýn

set a půl milionu cestujících. Letos to má být o další dva miliony víc.

Pravidelná letecká doprava z Brna fungovala už v devadesátých letech. Pět let létala denní linka do Curychu. Později přišly České aerolinie s linkou Praha–Brno, kterou ale využívalo velmi málo lidí, proto byla na jaře roku 2003 zrušena. Uvažovalo se i o pravidelném spojení do Mnichova, ale zůstalo jen u plánů. Hlavním problémem byly peníze. Linky nebyly vytištěné a nevydělyaly na sebe.



Irská nízkorozpočtová letecká společnost věří, že cestujících bude mít dostatek. Nabízí zajímavou cenu letenky, která začíná na dvaceti euro. Pro první lety byla stanovená zaváděcí cena padesát devět korun plus letištní poplatky. Velká část letenek se prodává přes internet. Cestující se však musejí spokojit jen se základním servisem. Na trase bude létat Boeing 737, nejnovější generace, řady 800, pro sto osmdesát devět lidí. Přistane v Brně každý den odpoledne v 17.20, na osmnáctou hodinu je stanoven odlet.

Do „konkurzu“ na provozování linky bylo zapojeno celkem sedm letišť. Společnost Ryanair, která létá na dvě stě dvacet letišť v devatenácti zemích Evropy, si nakonec vybrala Brno. Této moravské metropoli dlouhodobě chyběla pravidelná doprava a cestující museli jezdit do Prahy, do Vídně, případně do Bratislavy. Navíc situace na dálnici D1 v současné době v dopravě působí spíše jako negativní faktor, a tak přímé letecké spojení přinese lidem z jihu Moravy v dopravní obslužnosti výrazné zlepšení.

Primátor města Brna Richard Svoboda je přesvědčen, že byl učiněn první krok pro to, aby se brněnské letiště „rozlétalo“, zavedlo pravidelné linky, a mělo tak spojení na všechny důležité evropské destinace. Zavedení linky Praha–Londýn bude pro Jihomoravský kraj přínosem především v oblasti cestovního ruchu, a to oběma směry, protože létat do Londýna za necelých dvacet euro je zajímavé i pro studenty. Počítá se, že lidí, kteří přijedou do tohoto regionu jako turisté, bude za rok sto tisíc a to znamená odhadem vznik asi sta nových pracovních míst.

Tomáš Plaček, ředitel Letiště Brno, a. s., je přesvědčen, že tato linka nastartuje zájem jak Ryanairu, tak i dalších společností létat nejenom do Londýna, ale třeba do Francie, Německa, Itálie, případně dál na východ.

(mis)

Foto: JAN SYNAK, SLNSTB/ESR

Několik dat z historie létání na Moravě

V roce 1919 byl založen Moravský areoklub. Svoji aktivitu vyvíjel především v Olomouci. Až v roce 1923 začala jednání aeroklubu s ministerstvem veřejných prací o zřízení státního letiště v Brně. V říjnu 1924 vznikly první plány, následující rok se začalo stavět a v květnu 1926 byly odbavovací hala s čekárnou, bufetem, čítárnou, policejní strážnicí, celním úřadem i správní budova uvedeny do provozu. Dne 24. května 1926 poprvé přistál na letištní ploše Farman-Goliath, který přivezl z Prahy dvanáct cestujících. V létě téhož roku zahájila polská společnost LOT provoz na pravidelné mezinárodní lince Krakov–Brno–Vídeň. Ve 2. světové válce využívala letiště německá armáda. V říjnu 1944 poškodily areál americké bombardéry, v dubnu 1945 sovětské a americké bombardování zřídilo letiště završilo. Dne 1. srpna 1945 bylo ministerstvem dopravy zřízeno Státní letiště Brno. Pravidelný letecký provoz Brno–Praha byl zahájen v březnu následujícího roku. Rozvíjející se doprava si vynutila stavbu nového letiště, které v Tuřanech zahájilo provoz v roce 1954. Nejprve pouze pro vojenské účely, ale v dubnu 1958 i pro civilní provoz. V roce 1967 byla postavena nová odbavovací hala, v roce 1973 budova „K“ s novou řídicí věží a v lednu 1975 získalo Brno opět statut mezinárodního letiště. V roce 1991 je převzala Česká správa letišť. Stavba současné TWR byla dokončena v roce 2001. Dne 1. 7. 2004 bylo letiště převedeno do vlastnictví Jihomoravského kraje.

(mis)

Evropská integrace ATM – Single European Sky

služeb však taková jednotná politika v současné době neplatí, což má za následek mj. různou definici vymezení pojmu přibližovacích a letištních služeb v jednotlivých evropských státech a hlavně různý způsob kalkulace poplatků za tyto služby s odlišnou definicí základní kalkulační jednotky. ŘLP ČR, s. p., aplikuje ICAO principy (hlavním principem je mj. nediskriminace a rovný přístup ke všem odběratelům) i v oblasti stanovení ceny za přibližovací služby, přičemž kalkulační jednotky, pro kterou je stanovena cena za tyto služby, je 1 tuna MTOW (max. vzletové hmotnosti) letadla.

Tyto rozdílné přístupy jednotlivých národních států v oblasti zpoplatnění LPS byly jedním z hlavních důvodů pro rozhodnutí Evropské komise vytvořit normu, zabývající se unifikací předpisů pro zpoplatnění LPS – „Common Charging Scheme for Air Navigation Services“. Jedná se o subprojekt v rámci Single Sky iniciativy. Mandátem pro zpracování byl pověřen EUROCONTROL, kromě dalších mandátů v oblasti Single Sky iniciativy.

Výsledkem je materiál, který Evropská komise představila 8. 4. 2005. Navrhovaný materiál nemění současně platná pravidla EUROCONTROL pro oblast zpoplatnění traťových služeb, tato pravidla se však nyní stanou zákonnou normou EU. Zcela novým faktorem je sjednocení pravidel pro zpoplatnění přibližovacích služeb, opět v rámci zákonné úpravy EU.

Návrh projedná SES Committee

Expertní diskuse k materiálu proběhla v roce 2004 a byla ukončena v říjnu téhož roku a poté byl materiál oficiálně předán Evropské komisi. Nyní bude projednán v SES



Committee. K našemu překvapení byl pro jednání v SES Committee předložen materiál, jehož znění je odlišné od verze, která byla k dispozici pro projednávání na expertní úrovni. Většina odlišností není zásadní, nicméně materiál byl přestrukturalizován. Zásadní změna oproti původně zpracovanému a odsouhlasenému materiálu je v definici kalkulační jednotky pro zpoplatnění přibližovacích služeb. Původní návrh spočíval v definici této jednotky jako váhového faktoru přeletové jednotky, používané pro výpočet poplatku za traťové služby (tedy 2. odmocnina podílu, získaného jako počet tun MTOW/50), modifi-

fikovaný návrh (podíl, získaný jako počet tun MTOW/50, umocněný na 0,7) konvenuje Francii, protože ona tento systém už používá. V zásadě se jedná o kompromisní řešení mezi systémy používanými v současné době Německem a Francií. Pro ŘLP ČR, s. p., je významný návrh zakotvený v obou návrzích materiálu, týkající se nákladů na zajištění LPS letům osvobozeným od poplatků. Tyto náklady budou určitou formou kompenzovány poskytovateli LPS ze strany státu.

MILAN VANĚČEK, DFIN/VLP
Ilustrační foto: mis

Koncert „Strings in the Air“ k 10. výročí

Misheard English

VICTOR HUGO (1802–1885)

Syn Napoleonova generála, byl známý již jako -náctiletý mezi zlatou mládeží období restaurace (monarchie), protože se svými bratry vydával literární časopis, ve kterém jako 16letý napsal: „Mnohý velký básník je jen literární žirafou – zdá se být velký, ale je malý.“ Jako 17letý překládal Virgilia, pranyřoval otroctví v USA, napsal úvahu o trestu smrti a prohlásil: „Buď se stanu Chateaubriandem, nebo ničím.“ (Chateaubriand mu později napsal: „Já odcházím, Monsieur, Vy přicházíte.“)

Victor Hugo se však stal sebou samým – vytvořil vlastní verzi historického melodramatického románu.

V letech, kdy mu bylo 20 a něco, politicky kolísal mezi monarchistickým legitimistou a bonapartistou (za své milostné ódy, o kterých Paul Verlaine prohlásil, že jsou ve stylu „I like you – You yield to me – I love you – You resist me – Clear off“, sbíral obdiv a tučné honoráře od Ludvíka XVIII.).

Victora Huga proslavila předmluva k jeho hře Cromwell (1827), ve které napsal, že „romantismus je liberalismem literatury“, a rozpoutal tak debatu mezi stoupenci klasicismu a romantismu, jehož návrat požadoval. Hugo se tak stal „drzým liberálem“ a roajalisté jej přestali mít rádi. 1840 v dopise příteli snil o „vytvoření velké Evropy – (samozřejmě) s hlavním městem Paříží“, 1848 se stává poslancem republikánského ústavodárného shromáždění a 1851 po puči Napoleonova synovce Hugo píše významný politický pamflet, ve kterém pučistu nazval Napoleonem Malým Policejním – z exilu na ostrově Jersey je jako „politický Antikrist“ vyhoštěn na ostrov Guernsay, kde zasadil dub se jménem „Dub Spojených evropských států“. 1876 byl v Paříži zvolen senátorem a jeho grandiózního pohřbu, zorganizovaného jeho věrným obdivovatelem Emilem Zolou (později pohřbeným v Pantheonu vedle Huga), se zúčastnily dva milióny lidí.

Victor Hugo je autorem druhé nejdelší věty ve francouzské literatuře (Bídnicí, 823 slov) – nejdelší větu na světě obsahuje román Bohumila Hrabala Taneční hodiny pro starší a pokročilí, 13 955 slov.

Citáty Victora Huga s jednou slovní záměnou:

1. People must be mugged by their opportunities.
2. Adversity makes men and prosperity makes monsters.
3. Popularity is glory's small change.
4. 40 is the old age of youth, 50 is the youth of the old age.
5. There is a great spectacle and that's the sea. There is a greater spectacle than the sea, and that's the sky. There is yet a greater spectacle than the sky, and that's the soul.
6. La vie est une phrase interompue.

Řešení z minulého Stripu: Weary NOT Fairy, Found NOT Dumbed. (ak)

Slavnostní večer u příležitosti desátého výročí založení státního podniku ŘLP ČR spojený s koncertem „Strings in the Air“ se uskutečnil 29. dubna 2005 ve Smetanově síni Obecního domu v Praze.

Moderátor večera Marek Eben uvedl na jeviště vynikající interprety vážné hudby, kteří přednesli klasická díla našich i světových skladatelů. Nejprve za doprovodu Luboše Brabce (4) a pak klavírního doprovodu Kataríny Bachmanové (1) zazpívala Gabriela Beňačková (na obr. 1 vpravo), za doprovodu Pražského Collegia zahrála Gabriela Demeterová (2) a večer zakončilo vystoupení Pavla Šporcla (3). Slavnostní pocity z koncertu jistě zůstaly ve všech účastnících minimálně po zbytek společenského večera (5).

Text a foto: (mis)

