



Projekt IATCC Praha dosáhl dalšího velmi významného milníku

Každý, kdo někdy stavěl dům nebo alespoň garáž, si určitě velmi dobře vzpomíná na své pocity, které má s tímto závěrečným schvalovacím aktem spojeny. Radost z dokončeného díla se zpravidla mísí s obavami z toho, že úředníci stavebního úřadu, či jiní účastníci řízení, odhalí nějaký závažný nedostatek v dokončené stavbě nebo v předložené dokumentaci.

Navíc platí jednoduchá rovnice – čím větší stavba, tím víc dokumentace, tím větší obavy. Při kolaudaci tak specifické stavby, jako je objekt nového střediska pro řízení letového provozu IATCC Praha, to platilo úplně stejně. Kromě několika metrů dokumentace byl v našem případě celý proces ještě umocněn termínem kolaudace, která byla zahájena 11. května. V letošním roce je květen jediným měsícem, kdy jeho třináctý den při-

padá na pátek, a tak tedy fakt, že kolaudační řízení proběhlo úspěšně, bude pro náš podnik potvrzením, že pověry tak úplně neplatí.

Celý objekt střediska IATCC přešel tedy z režimu stavby do provozního režimu objektu ŘLP ČR, s. p. Úspěšné dokončení kolaudace je pro většinu investorů signálem k zahájení využívání objektu. My si budeme muset ještě nějaký ten měsíc počkat. Stavební dokončení objektu je v případě IATCC důležitým, ale přesto pouze prvním krokem k jeho plnému provoznímu využití. Stručný popis ostatních činností je důkazem, že i všechny ostatní kroky se provádějí s potřebnou intenzitou.

V provozním objektu střediska probíhá již několik měsíců instalace ATM systémů a technologií, které jsou nezbytné pro budoucí poskytování letových provozních služeb. Postupně se tak zaplňuje sál CST (centrální sál technologií), kde již počet instalovaných stojanů přesáhl magické čís-

lo 100. Na sále ATS byla dokončena montáž konzol a ostatních pracovních stolů pro APP, ACC i RCC, následovat bude instalace jejich vnitřního vybavení, které tvoří převážně monitory přehledových radarových systémů a jejich ovládání, jako poslední budou instalovány prvky komunikačního systému VCS. Na sále ITS (sál integrované technické supervize civilních ATM systémů) jsou již rovněž nainstalovány pracovní stoly, za kterými po zahájení provozu budou zástupci jednotlivých odborností LTS a RIS v praxi naplňovat výraz „integrovaná supervize“. Instalace konzol je dokončena i v prostorách vyčleněných radarovému simulátoru, konzoly jsou naprosto identické s těmi, které jsou umístěny na sále ATS.

Stejným tempem pokračuje i instalace vojenských pracovišť na sále MTS (technická supervize vojenských ATM systémů) a instalace systémů a technologií, které budou provozovány ACR.

Problematika tvorby provozních postupů pro jednotlivá pracoviště letových provozních služeb, umístěných v novém středisku IATCC Praha, odpovídá svým aktuálním vývojem zpracování harmonogramu již popisovaných instalací ATM systémů. Některé z dokumentů jsou již dokončeny a probíhá jejich schvalování, ostatní jsou ve fázi dokončení.

Velmi stručně tedy lze závěrem konstatovat – všechny tři samostatné části projektu IATCC svoji roli plní. Společný harmonogram a vzájemná koordinace činností je zárukou, že od vybraného termínu, počátku roku 2007, bude možno zahájit poskytování letových provozních služeb z nových, reprezentačních prostorů v IATCC Praha na základě schválených dokumentů technologie práce a s podporou kvalitních ATM systémů a technologií.

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC

Kolaudace objektu IATCC



Foto: KP IATCC

Květen 2005

CMAC 05 Praha

Po dvou letech se pražské Kongresové centrum stalo místem setkání nejvyšších představitelů civilních a vojenských slo-

ference). Hlavním tématem jednání více než tří set delegátů z celého světa se stala harmonizace a transformace sou-



Pohled do expozice ŘLP ČR, s. p. v Kongresovém centru

žek řízení letového provozu v rámci mezinárodní konference a výstavy CMAC 05 (Civil – Military Air Traffic Control Con-

ference). Hlavním tématem jednání více než tří set delegátů z celého světa se stala harmonizace a transformace sou-

vých provozních služeb a její další rozvoj zdůraznil ve svém úvodním projevu i náměstek ministra dopravy Jiří Kubínek, který mimo jiné řekl: „Bezpečnost letecké dopravy, její dostupnost a vědomí vzájemné provázanosti uživatelů vzdušného prostoru, poskytovatelů služeb řízení letového provozu a provozovatelů letišť jsou konstantami, které by změnám neměly podléhat za žádných okolností. Jsou také základem pro všechny další úvahy o transformaci a harmonizaci světového systému letecké dopravy.“

Velkou pozornost delegátů konference, mezi kterými byl i generální ředitel EUROCONTROL V. Aguado nebo velvyslanec USA v České republice W. Cappa-

nis, vzbudila expozice ŘLP ČR, s. p., která představila budoucí podobu provozního stanoviště v novém středisku IATCC Praha a také komerční nabídku Letecké školy ŘLP ČR, s. p. Logickým důsledkem proto byl i následný velký zájem účastníků navštívit nové středisko v Jenči.

Konference CMAC 05 v Praze, která byla organizována ve spolupráci ATCA (Air Traffic Control Association) a ministerstva obrany USA byla na závěrečném plenárním zasedání označena jako velmi úspěšná. Slova uznání pronesl prezident ATCA P. Bollinger Jr. i na adresu všech zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., kteří se na jejím zabezpečení podíleli.

(rkl)

Foto: mis

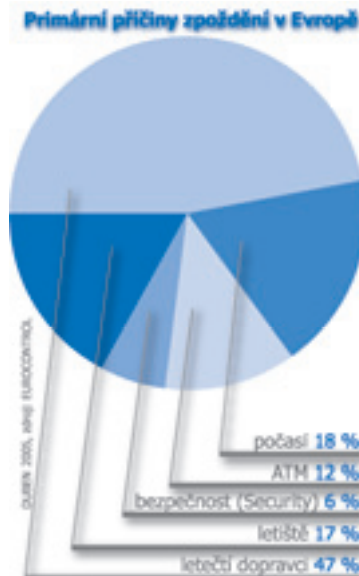
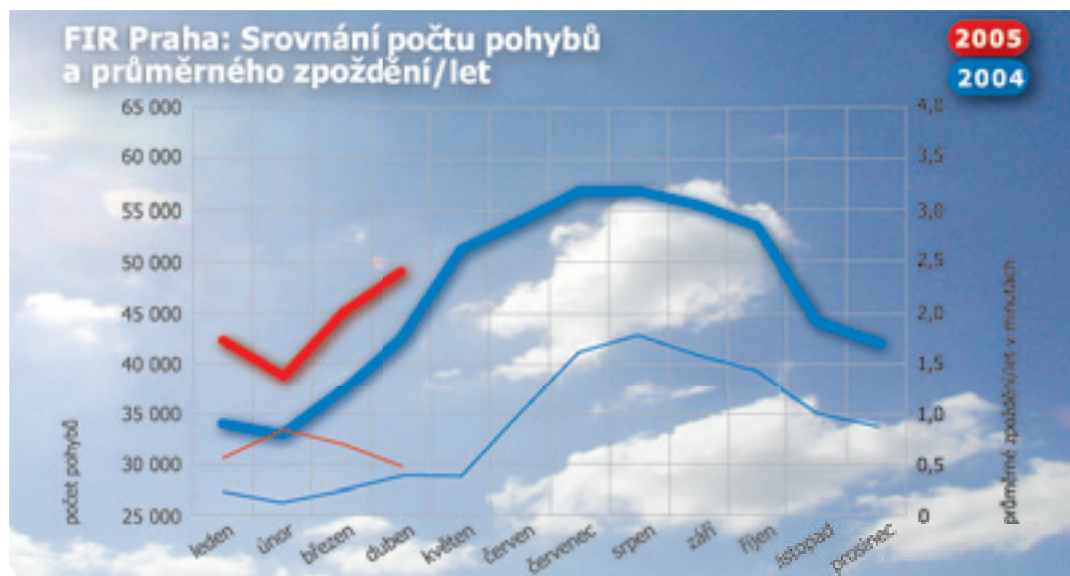
Telegraficky

Dne 1. 6. 2005 se ve Vídni sešli ministři dopravy států CEATS s cílem podepsat rezoluci, která měla stanovit další orientaci tohoto projektu. Na prvním jednání, které bylo k této záležitosti svoláno do Lucemburku na 22. dubna 2005 (jak jsme informovali ve Stripu č. 5/2005), se ministři nedohodli na textu rezoluce. Ani modifikovaná verze rezoluce předložená jednání ve Vídni však nebyla podepsána, a to třemi zúčastněnými státy (Itálie, Slovinsko, ČR). Deklarací, která byla nakonec na tomto jednání přijata, byl vyjádřen záměr států, jež rezoluci podepsaly, po-

kračovat v implementaci střediska CEATS. Formálním nástrojem realizace je nadále projekt CEATS s pravidly stanovenými v dohodě CEATS.

(Oprava: ve Stripu č. 5/2005 v článku „Konference ministrů dopravy“ bylo uvedeno chybně datum konání následné schůzky ministrů 1. 6. 2006. Správné mělo být 1. 6. 2005. Za chybu se omlouváme)

Súčinnosti od 1. května 2005 pověřil generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna vedením Letecké školy PhDr. Radku Blahákovou. (red)



Počet pohybů na letišti Praha

13 110
celkový počet
520
nejvyšší počet/den (29. 4.)
437,00
průměrný počet/den
47
nejvyšší počet/hod. (29. 4.)
18,21
průměrný počet/hod.

DUBEN 2005, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

duben 2005

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění /ACFT v min.	
Měsíc	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
duben	43 101	49 053	+ 13,8	0,39	0,47

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2004	2005	v %
duben	734 959	758 589	+ 4,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika													
		Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	
duben	11 163	13 110	+ 17,4	2 171	2 039	− 6,5	881	1 433	+ 62,7	1 263	732	− 72,5	

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Stěhování do nového střediska je plánováno ve dvou fázích, říká ing. Jaroslav Beňa

Od prvního záběru radlice po dnešek

V minulém čísle Stripu jsme uveřejnili první část rozhovoru s vedoucím Kanceláře projektu IATCC Praha ing. Jaroslavem Beňou, ve kterém jsme se soustředili na historii stavby Národního integrovaného střediska řízení letového provozu ČR v Jenči. V tomto čísle přinášíme dokončení rozhovoru.

Jakou roli v celém projektu měli zástupci firmy Bovis Land Lease – manažera projektu?

Bez jakékoliv nadsázky v problematice vlastní výstavby zcela klíčovou. Již od prvních částí projektové dokumentace s vybraným generálním projektantem přes expertní činnost při výstavbě střediska až po činnosti spojené s přebíráním dokončené stavby a její kolaudací prokazovali všichni zástupci BLL svoji vysokou odbornost a profesionalitu. Navíc musím zdůraznit, že dlouhá doba celého projektu prokázala mimo již zdůrazněné profesionality i vysokou loajalitu zástupců BLL se zájmy našeho podniku ve všech fázích projektu. Při této příležitosti bych rád poděkoval především ing. Petru Beránkovi, který vede celý kolektiv BLL, za jejich každodenní činnost.

V nedávné době byla stavba zkolaudována. Jaké jsou termíny pro dokončení vnitřního vybavení?

Po dodání nábytku a výběru firmy k zajištění stravovacích služeb bude objekt

připraven na konci roku 2005 k prvnímu kroku přechodu, a to k nastěhování administrativy našeho podniku.

Předpokládáme, že nové pracoviště přinese zaměstnancům komfortnější prostředí.

Tvorbě uživatelského záměru (výchozí podklad pro tvorbu projektové dokumentace) předcházely návštěvy mnoha ATC středisek v Evropě, a proto jsem přesvědčen, že naše středisko je svým vzhledem, dispozičním řešením a vybavením na evropské, respektive světové úrovni. To ukazuje například řešení relaxačních a rehabilitačních prostor, které byly realizovány na základě odborné studie zpracované experty, zabývající se touto problematikou.

Staví se nejen budovy, ale upravuje se celý areál. Co zaměstnanci a návštěvníci mohou čekat v tomto ohledu?

Vzhledem k významu národního střediska jsme samozřejmě kladli důraz i na venkovní úpravy celého areálu. Areál je rozdělen na užitkovou plochu před ob-

jektem, to znamená parkoviště a parkovou plochu, určenou zejména pro možnost relaxace. Z těchto důvodů bude část areálu nového střediska vzájemně propojena i s druhou polovinou pozemku včetně výsadby vhodné zeleně, která obě poloviny propojí.

Jak bude probíhat stěhování do nového střediska?

Stěhování, nebo-li „přechod“, do nového střediska je plánováno ve dvou fázích. První je přechod administrativy, který bude zahájen koncem letošního roku a dokončen začátkem roku 2006. Složitější (druhá) fáze přechodu je stěhování provozního personálu a ta je plánována na přelom roku 2006 a 2007.

Zaměstnanci se musí do práce dostat nejen autem, ale i hromadnou dopravou.

Dopravní obslužnost nového střediska řešíme ve spolupráci s externí firmou, která na základě našich požadavků, jejichž základem byla podniková anketa, zapro-

vala formou projektu návrh na rozšíření stávajících autobusových spojů. Projekt zohledňující obě fáze přechodu a požadavky podniku byl schválen řídící radou projektu IATCC Praha a projednán s krajským úřadem Středočeského kraje. V současné době se již upřesňují konkrétní autobusové linky a připravují se finanční podklady pro jednání rady a zastupitelstva Středočeského kraje.

U současné budovy ŘLP se po osmém hodině ranní nedá prakticky zaparkovat.

Tímto problémem jsme se také „inspirovali“ při tvorbě uživatelského záměru nového střediska a parkoviště v areálu Jeně jsme dimenzovali na 450 parkovacích míst.

Zájem našich i zahraničních delegací o průběh výstavby byl velký. Máte přehled, kolik jich na stavbu zavítalo?

Výčet delegací by překročil stanovený limit rozsahu rozhovoru, proto připomenou pouze ty nejdůležitější, kterými byly například návštěvy ministra dopravy, generálního ředitele organizace EUROCONTROL a hejtmana krajského úřadu Středočeského kraje. Možnost seznámit se s aktuálním průběhem stavby měli také členové Komise pro letectví při hospodářském výboru poslanecké sněmovny Parlamentu ČR, jejíž jednání proběhlo přímo v rozestavěném středisku ...

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK
Foto: IVO LENGÁL

Ing. Jaroslav Beňa

Narozen v roce 1962 v Klatovech. Absolvent střední průmyslové školy dopravní v Plzni a Fakulty provozu a ekonomiky letecké dopravy při Vysoké škole dopravy a spojů v Žilíně. Je ženatý, otec dcery. Pokud mu čas dovolí, rád se začte do knih svých oblíbených spisovatelů, mezi než patří Erich Maria Remarque nebo Karel Klostermann.

Sportu se věnoval aktivně, v současné době bohužel již jen pasivně. Vztah k létání má od malička velmi kladný. Na otázku, zda je gurmán, odpovídá bez zaváhání – samozřejmě.

Mezi jeho koníčky patří myslivost. Oblíbený citát: *Tajemství úspěchu v životě není dělat, co se nám líbí, ale nalézt zálibení v tom, co děláme.*



Objektiv



Dne 2. května 2005 si prohlédl stavbu nového střediska v Jenči hejtman Středočeského kraje Petr Bendl. Průvodcem mu byl generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna a vedoucí kanceláře projektu IATCC Jaroslav Beňa.

Foto: JIŘÍ HOURA



České aerolinie pokřtily 4. května 2005 na ruzyňském letišti dva nové Airbusy A320 a dva letouny pro krátké tratě ATR 42-500. Na snímku (zleva) starosta Benešova Petr Kouba, generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna, finalistka soutěže Miss České republiky 2005 Agáta Hanychová a prezident ČSA Jaroslav Tvrdík při křtu ATR 42-500.

Foto: PETR KOLMANN



Koncem května se do prodeje dostal třetí díl knihy Dopravní letiště Prahy (2001–2005) od Lubomíra Dudáčka. Sběratelé si budou moci pořídit i speciální archivní krabici.

(red)

Konference CANSO AGM 2005 v Irsku

Ve dnech 15.–18. května se v irském Shannonu uskutečnilo 9. výroční zasedání (Annual General Meeting – AGM) a konference ředitelů organizací poskytovatelů letových provozních služeb (LPS) sdružených v CANSO. Konference na téma „Change in ANS Culture“ se zúčastnilo více než 150 zástupců poskytovatelů LPS a dodavatelů ATM technologií z 50 zemí. Účastníci konference byli rozděleni do tří pracovních skupin, které byly tematicky zaměřeny na rozšíření vzájemné spolupráce mezi poskytovateli LNS, harmonizaci ATM technologií a na spolupráci CANSO s organizací ICAO. Návrhy a doporučení vzešlé z jednání těchto skupin budou využity v další činnosti CANSO. V rámci AGM proběhly volby do výkonného výboru CANSO, ve kterých byli novými členy zvoleni Ashley Smout, ředitel Airways New Zealand, Shri K. Ramalingam, ředitel Airport Authority of India, Charles Keegan, viceprezident FAA, a Eamonn Brennan (na snímku), ředitel Irish Aviation Authority.



Na uvolněný post předsedy výkonného výboru byl následně zvolen Ashley Smout, který tak ve funkci nahradil Bernieho Smithe, bývalého ředitele Airservices Australia. Jednání AGM odsouhlasilo i místo konání jubilejního 10. zasedání. Tím se stala Praha.

Text a foto: (sk)

Pod drobnohledem Det Norske Veritas

DNV je nezávislá nadace založená v roce 1864, jejíž misí je ochrana životů, majetku a životního prostředí. Zaujímá vedoucí postavení v poskytování služeb v oblasti certifikací systémů jakosti a řízení rizik. Má 5762 zaměstnanců ve 300 kancelářích ve 100 zemích světa a zatím vydala 35 970 certifikátů ISO 9001 a 4009 certifikátů ISO 14001 (ochrana životního prostředí).

Auditoři DNV se opět vydali do našeho podniku posoudit, jakým způsobem je udržován a rozvíjen systém jakosti zavedený u Divize provozní, Letecké školy a Letecké informační služby. Jednalo se o druhý periodický audit a dopadl velmi dobře. Dokladovali jsme, že používaný systém jakosti stále vyhovuje podmínkám pro udržení certifikace. Pro připomenutí – v roce 2003 získaly zmíněné ZOÚ a středisko certifikát jakosti podle ISO 9001:2000. Byl tedy popsán, vybudován a v praxi zaveden systém řízení jakosti, který vyhověl všem požadavkům zmíněné normy. Velice zjednodušeně se systém řízení jakosti dá shrnout do cyklu: uvědom si, co děláš; co děláš, popiš; prověřuj, že co jsi popsal, skutečně děláš; cíleně hleděj příležitosti ke zlepšování a ty zaváděj do systému. Aktivně si prověřuj dodavatele vstupů pro svou činnost a zkoumej spokojenost odběratele (zákazníka) s výstupy své činnosti.

Bohužel, takhle jednoduché to ale v praxi nebývá a jistě si ještě vzpomínáme, co úsilí stálo jen zavedení řízení dokumentace, vypracování popisu systému jakosti v příručkách jakosti, popsání procesů a používaných indikátorů výkonnosti procesů.

Je tedy nezbytné udělení certifikát jakosti neustále ověřovat, zda systém jakosti vykazuje stejné nebo lepší parametry. Proto po certifikačním auditu následují v ročních intervalech první a druhý periodický audit a třetí rok je třeba obhájit recertifikaci. Druhý periodický audit proběhl na Letecké škole 14. února, na LIS 15. února a na DPRO 3.–4. května 2005.

V letošním roce bylo rozšířeno hodnocení na 5 kategorií: neshody I. kat. (systémové chyby, jež znemožňují udělení certifikátu), neshody II. kat. (nejedná se o systémové selhání, ale musí se odstranit do 12 týdnů), pozorování (drobné odchylky, které nenarušují funkci systému), příležitosti ke zlepšování (doporučení auditorů) a pozoruhodné úsilí (auditorská pochvala za součásti systému, které fungují velmi dobře).

Periodický audit neshledal žádné neshody, což je velmi pozitivní a vypovídá to o solidním přístupu všech zaměstnanců k řízení kvality. U všech auditovaných útvarů bylo učiněno celkem osm pozorování, bylo doporučeno devět příležitostí ke zlepšování a vyhodnoceno šest pozoruhodných úsilí.

V letošním auditu bylo poprvé uplatněno i prověřování způsobu řízení rizik. Je to novinka v auditorském přístupu a DNV se na ni specializuje. Tolerance vůči selhání při řízení rizik musí být velice nízká. Nedostatky při řízení rizik mohou mít pro organizaci závažné následky a důsledné řízení rizik se tedy stává nezbytností efektivního řízení. Takto prováděný audit přitom sleduje schopnost podniku identifikovat a ohodnotit možná rizika, stanovit jejich vliv na poskytované služby a přijímat opatření k jejich omezení či eliminaci. Tím je také výrazně podporováno zpracování analýz bezpečnosti provozu a Studií bezpečnosti, které jsou nezbytné pro každou novou investici v našem podniku. Právem proto i do této oblasti směřovalo jedno auditorské ohodnocení pozoruhodného úsilí. Na závěr tedy nezbyvá než poděkovat všem, kteří se podílejí na tomto nesporném úspěchu. Nesmí nás to však ukolébát na vavřínech, protože recertifikační audit v příštím roce nám nastaví až nepříjemně podrobné zrcadlo.

OLDŘICH STANĚK, AI

Čtvrtý ročník fotosoutěže „3L“ má vítěze

Přinášíme informaci o vítězných snímcích v jednotlivých kategoriích amatérské fotosoutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. **Zvláštní cena poroty** patří **Jaroslavu Lechnýřovi** (CL/OKVT) za obdivuhodný 360stupňový panoramatický pohled z TWR v Karlových Varech (z technických důvodů jej nelze publikovat). **Druhou cenu za všechna tři témata** získal **Vlastimil Volena** (SPLS Praha) za fotografii Věžní simulátor – Langen. Snímek jsme publikovali v minulém Stripu na páté straně. Vzhledem k vysoké kvalitě snímků se redakce bude muset zamyslet, zda při vyhlašování V. ročníku této soutěže, na podzim letošního roku, nevyпустí z názvu slovo „amatérské“. (red)

1. cena za téma ŘLP + Volné téma ↓



IVAN SYNÁK – SPLS/BRNO: BLUDISTE

1. cena za téma „3L“ ↓



IVAN HOLOBRADÝ – ATMS/LTS: „3L“

3. cena za všechna tři témata ↓



ROMAN NEDBAL – ATMS/LTS: KATEŘINA



Do soutěže „3L“ zasílám pravidelně své fotografie již od jejího vzniku. Doposud jsem však vybíral fotografie do volného tématu – „neleteckého“. Několik fotografií s leteckou tematikou jsem sice měl také nafocených, ale pořád jsem si říkal, že „to ještě pořád není ono“. Měl jsem v úmyslu dostat *plně* názvu soutěže – „3L“. Příležitost se mi naskytla loni při výměně motoru na pojízdkovém radaru umístěném na střeše technického bloku ŘLP. „Usadil“ jsem se na střeše parkingu C před odletovou halou a pořídil odtud řadu snímků, mezi kterými byl i takový, který by se dal nazvat „2L“, s Vladimírem Kubitou v detailu u radaru na věži. Ale stále to ještě nebylo „3L“ ... Potom jsem uviděl rolovat letadlo Air Berlin směrem k RWY 31 a uvědomil si, že za pár minut přeletí „těsně“ (alespoň z pohledu teleobjektivu) za věží TB ŘLP. Zaujal jsem místo, zkontroloval expozici i kompozici, a pak jsem už ani nedýchal – letadlo odstartovalo ... následovala série expozic a tu podle mě nejzdařilejší jsem pak bez jakýchkoliv grafických úprav jen podepsal a řekl si, že by „to třeba mohlo být ono“ ... Je o *letadlech*, o *létání* a hlavně je o nám blízkých *lidech*, bez kterých by ani ta další dvě „L“ nebyla vlastně vůbec možná ...

IVAN HOLOBRADÝ, ATMS/LTS

Inspiromat

„To letadlo se přes svou velikost řídí jako kolo.“

Pilot Jacques Rosay, který vedl Airbus A380 během jeho prvního startu (5. 5.)

„Rádi bychom byli u našich zákazníků na prvním místě při výběru leteckého dopravce.“

Marketingová ředitelka ČSA Karla Doležilová (9. 5.)

„Spojení s Prahou bude pilotním projektem, na to budou v případě úspěchu navazovat i další linky.“

Slovenský ministr dopravy, pošt a telekomunikací Pavol Prokopovič k jednání o zahájení provozu pravidelných linek ČSA z Popradu a Žiliny (10. 5.)

„Auditovaný výsledek podle českých i mezinárodních standardů je nakonec vyšší, než společnost očekávala na konci roku.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík o číslu zisku podniku za loňský rok – 324,2 milionu Kč (11. 5.)

„Jedna skupina, dvě letecké společnosti, tři hlavní oblasti působení.“

Hlavní zásada spolupráce Air France a KLM, tzn. správa sítě, společné vytěžování kapacit a koordinace letových řádů nákladních spojů (Dopravní noviny 13. 5.)

„Na to nelze zatím odpovědět.“

Mluvčí ČSA Jitka Novotná k dotazu, zda by mohlo ke spojení ČSA a Travel Service dojít už letos (17. 5.)

„Tento návrh je především o výkupu pozemků pro jednu stavbu.“

Poslanec Jaromír Schling o zákonu, který by měl umožnit prohlásit stavbu nové dráhy v Ruzyni za veřejný zájem (23. 5.)

„Pravidelná mezinárodní linka do Mnichova včera zahájila provoz z letiště Ostrava-Mošnov. Jde o první pravidelnou mezinárodní linku v pětileté historii letiště.“

Hospodářské noviny (24. 5.)

(mis)

Dětenice – brána do Českého ráje

Malebný kraj mezi Turnovem a Jičínem s přírodními zajímavostmi i pamětihodnostmi byl vybrán pro turistickou skupinu seniorů z ŘLP ČR, s. p., moc dobře. Počasí bylo 12. května 2005 chladné, ale dešťové přeháňky byly zanedbatelné.

Prohlídka panství Dětenice byla spojena s návštěvou středověké krčmy (viz obr.), kde v dobovém prostředí připravují jídla na obrovském ohni.

Zdevastovaný areál koupili v roce 1998 manželé Ondráčkovi a po rozsáhlé rekonstrukci zpřístupnili veřejnosti pozdně barokní zámek s expozicí zbraní maltézských rytířů, loveckých trofejí, nábyt-



ku a porcelánu. Naši seniori si prohlédli i zrekonstruovaný a zprovozněný zámekový pivovar.

Možná zde není vše úplně „pinktlích“ historické, ale nabídka k návštěvě je to skvělá a hodná částého následování.

Text a foto: MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER

Co se děje na ruzyňském letišti?

Gastro-Hroch, s. r. o., staví nové centrum



Další stavbu, která se začíná rýsovat na novém letišti poblíž cargo terminálu společnosti Menzies, už nelze přehlédnout. To společnost Gastro-Hroch si staví nové administrativní a provozní centrum.

Catering Gastro-Hroch působí na letišti od roku 1997. Zajišťuje catering pro charterové lety a restaurační provoz v terminálu Jih. Pokud jste letěli s Travel Servisem nebo Fischerem, pochutnávali jste si na palubním menu právě od Gastro-Hroch. Firma zaměstnává kolem 110 zaměstnanců. Roční průměr činí 3500 jídel denně, ale v letním období je to až 8000 jídel za den. V současné době má firma sklady a výroby na Barrandově.

Proto se tedy staví budova na novém letišti. Všechny činnosti budou soustředěny do jednoho objektu, odpadne logistický problém s přepravou hotového jídla z výroby na Barrandově na letiště.

Stavba byla zahájena na podzim roku 2004 a bude dokončena koncem roku 2005. Na 8000 m² plochy budou soustředěny všechny technologie pro přípravu až 15 000 jídel denně. Budou tam výroby teplé i studené kuchyně, cukrárna, dietní kuchyně, vegetariánská kuchyně, odpovídající sklady a chladírny a zázemí pro 100–150 zaměstnanců. Vše bude odpovídat nejnovějším přísným normám Evropské unie.

Možná, že se s výrobky z této budovy setkáme i v IATCC. Firma Gastro-Hroch se zajímá o výběrové řízení pro zajištění stravování a zásobování v naší nové budově v Jenči.

OLDŘICH STANĚK, A/

Foto: autor a archiv



A-SMGCS n

Tento rok se letiště Praha Ruzyně zařazuje mezi první letiště v Evropě, která zajišťují letištní provoz pomocí systému A-SMGCS.

Systém A-SMGCS (Advanced Surface Movement and Guidance Control System) je systém, který poskytuje řídicímu přehled o pohybech letadel i vozidel na provozních plochách letiště. Celý systém se skládá z přehledových čidel, jednotky fúze dat, modulu Safety Nets, interface na okolní systémy a z pracovních stanic umístěných na stanovišti TWR.

Jako přehledová čidla jsou v Praze Ruzyni použity: pojezdový radar, pasivní systém P3D-AS od české firmy ERA, a. s., a systém E2000.

Dodavatelem jednotky fúze dat, pracovních stanic a záznamového zařízení je norská firma Park Air Systems AS. Typové označení systému je NOVA 9000.

Pasivní systém P3D-AS

Systém P3D-AS (v zahraničí jsou podobné systémy označeny jako MLAT) se skládá z patnácti přijímacích stanic rozmístěných v areálu letiště, kontrolního odpovídače a centrální procesorové skříně. Oproti pojezdovému radaru je nevýhodou pasivních systémů jejich složitá instalace, kterou provází komplikované smluvní jednání s vlastníky pozemků jednotlivých stanovišť. Tato nevýhoda je vyvážena lepší přesností a především identifikací cíle, kterou pojezdový radar není schopen poskytnout.

Umístění přehledových čidel

Pro instalaci přijímacích stanic byly vybrány objekty, které jsou ve správě organizací, s nimiž ŘLP ČR, s. p., dlouhodobě spolupracuje. Přijímací stanice jsou umístěny na pozemku a budovách ŘLP ČR, s. p., ČSL, s. p., ČSA, a. s., ČHMÚ a Policie ČR. Systém zpracovává signály palubních odpovídačů módu S a na základě různé doby příchodu signálu na jednotlivá přijímací stanoviště vypočítá polohu cíle. Přesnost určení polohy je velmi

Seriál: Evrops

Koncept FUA jako součást Single European Sky

Koncept pružného využívání vzdušného prostoru (FUA) je v ČR zaveden od roku 1996. Tento koncept je založen na základním principu společného vzdušného prostoru pro všechny jeho uživatele s pružným a dočasným charakterem přidělování částí vzdušného prostoru jednotlivým uživatelům.

Na základě balíčku nařízení pro Single European Sky (SES), přijatých 10. března 2004 Evropským parlamentem a Radou Evropské unie, vydala Evropská komise Eurocontrolu mandát pro zpracování návrhů implementačních pravidel s cílem zajistit jednotnou aplikaci SES všemi státy EU.

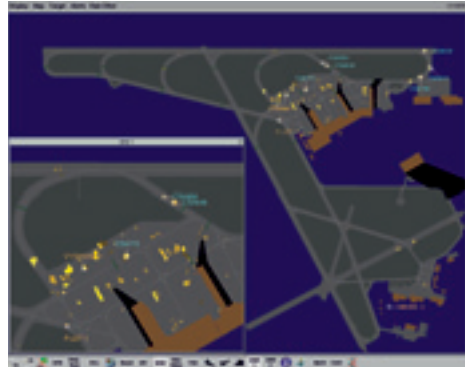
Vývoj evropské normy pro pružné využívání vzdušného prostoru

Díky svému rozšíření v Evropě a bohatým zkušenostem s jeho aplikací, stal se koncept FUA základem návrhu implementačních pravidel pro jednotné uplatňo-

a letišti Praha-Ruzyně

vyšoká, na pražském systému byla naměřena přesnost určení polohy do 3,5 m na RWY a TWY.

Na letišti Ruzyně se pohybuje stále velký počet letadel, která nejsou vybavena odpovídacím módem S nebo jejichž posádky používají nesprávný postup při obsluze palubních odpovídáčů. Proto je v systému začleněn pojezdový radar. Pojezdový radar detekuje cíle na ploše letiště s odraznou plochou větší než 1m. Nevýhodou rada-



ru je to, že neposkytuje identifikaci cíle a je ovlivněn počasím. Husté sněžení, nebo silný déšť může vytvořit množství falešných cílů.

Princip systému A-SMGCS

Vstupními interface do systému A-SMGCS jsou FDP systém ESUP, který do A-SMGCS posílá data letových plánů. Na základě kódu A je pak letadlu přiřazen konkrétní volací znak. Dalším vstupem je systém AMS.2, ten předává informace o stavu stoppříček, a poslední interface je na systém jednotného času.

Všechny informace jsou zpracovávány v jednotce fúze dat. Jednotka fúze pracuje jako tzv. pozemní multitracker, stanovuje nejpravděpodobnější polohu cíle ze všech přehledových systémů. Tim jsou častěji eliminovány nedostatky jednotlivých přehledových čidel. Např. letadlo bez odpovídáče je zachyceno pojezdovým radarem a naopak nepřesná poloha z pojezdového radaru je opravena polohovou informací z pasivního systému. Systémem stanovená poloha cíle je pak řídicímu zobrazena na mapě letiště.

Součástí systému jsou i funkce Safety Nets, které poskytuje softwarový modul RIMCAS. Systém je schopen monitorovat dráhu před přistávajícím letadlem, před startujícím letadlem, provoz na křižujících se drahách apod. V případě potřeby je pak řídicí upozorněn na nebezpečí hrozícího konfliktu. V současnosti jsou funkce Safety Nets předmětem testování, využívána je pouze funkce monitorování přejetí rozsvícené stoppříčky.

Pro zajištění identifikace všech vozidel, která se pohybují na pohybových plochách letiště Ruzyně, je použito zařízení SQB. Jedná se o malý vysílač módu S, který byl vyvinut pro sledování vozidel na ploše letiště. Tímto vysílačem je v současnosti vybaveno více než 50 vozidel pohybujících se po provozních plochách letiště.

JAN KUBÍČEK, DPLR/ORLNS

Foto: ERA, a. s.

(pokračování v příštím čísle)

Rozvoj elektronických letenek

Možnost objednat si služby u leteckých společností prostřednictvím internetu boří naši tradiční představu o klasické letence v papírové formě. Elektronickou formu letenky – e-ticket nebo etix – nemůžete rozhodně vzít do ruky, jedná se totiž o kód, který si přečtete na monitoru svého počítače po provedení rezervace. Při odbavování na letišti pak nahlásíte zmíněný rezervační kód, prokážete se průkazem totožnosti (někde i platební kartou, kterou jste letenku platili apod.). Zjednoduší se tak vaše odbavení nebo případná změna rezervace. Předností je, že elektronickou letenku si obstaráte pohodlně doma nebo v zaměstnání od počítače. Další z výhod spočívá v tom, že letenku nemůžete ztratit.

K rychlému rozvoji elektronických letenek přispívají především nízkonákladové letecké společnosti, protože to výrazně šetří jejich náklady. A jaká je situace u některých „klasických“ aerolinií?

U **British Airways** si můžete letenku rezervovat na webové adrese www.ba.com. Službu lze využít pro většinu destinací.

Etix na českém trhu nabízí **Lufthansa**. Pomocí mobilního telefonu se můžete odbavit již cestou na letiště na adrese wap.lufthansa.com. Na letišti můžete použít k odbavení samoobslužný terminál Lufthansa Quick Check-in.

Prodej elektronických letenek poskytují také **České aerolinie** na adrese www.csa.cz/etix. Počet míst ve světě, do kterých je možné s takovou letenkou cestovat se neustále rozšiřuje. ČSA připravují instalaci tzv. odbavovacích kiosků na největších evropských letištích.

(mis)

ká integrace ATM – Single European Sky

vání konceptu pružného využívání vzdušného prostoru v rámci SES. V úvahu byly vzaty rovněž plánované harmonizační kroky vyplývající ze Strategie ATM 2000+ a související Strategie pro vzdušný prostor. EUROCONTROL v loňském roce po zpracování úvodních návrhů organizoval důkladné neformální a formální připomínkování za účasti zainteresovaných organizací a složek civilního i vojenského letectví. Na podzim 2004 EUROCONTROL předložil Evropské komisi (EK) konečný návrh implementačních pravidel pro aplikaci FUA spolu se závěrečnou doprovodnou zprávou. EK po jeho posouzení a dalším připomínkování schválí konečnou podobu implementačních pravidel formou nařízení nebo směrnice EK ještě v tomto roce.

Očekávaný obsah evropské normy pro aplikaci FUA

Tato norma bude obsahovat souhrn jasných a závazných implementačních pravidel, která zajistí jednotnou aplikaci FUA státy EU a dále umožní rozvoj civilně-vojenské spolupráce ve využívání vzdušného prostoru bez ohledu na státní hranice. Rozdělení implementačních pravidel v této normě by mělo být následující:

Prostor aplikace. Státy EU budou mít povinnost aplikovat pravidla a postupy pro FUA v celém vzdušném prostoru, ve kterém mají odpovědnost za poskytování ATS.

Principy FUA. Vzdušný prostor je považován za jeden celek, ve kterém jsou pružně a pouze dočasně přidělovány části vzdušného prostoru jednotlivým uživatelům. Státy mají povinnost spolupracovat s okolními státy s cílem umožnit aplikaci FUA přes státní hranice. Musí být jednoznačně stanovena odpovědnost civilních a/nebo vojenských stanovišť ATS za zajišťování rozstupů mezi civilními a vojenskými lety (týká se rovněž aplikace FUA přes státní hranice).

Uspořádání vzdušného prostoru (ASM – Airspace Management). Zde jsou stanovena pravidla pro ASM na strategické, předtaktické a taktické úrovni. Strategickou úroveň tvoří společný civilně-vojenský orgán, odpovědný za definování národního uspořádání vzdušného prostoru, koordinaci svých aktivit s podobnými orgány sousedních států, pravidelné vyhodnocování uspořádání vzdušného prostoru, požadavků uživatelů a využívání přidělených prostorů s cílem dále optimalizovat struktury vzdušného prostoru. Předtaktickou úroveň představuje společné civilně-vojenské pracoviště pro uspořádání vzdušného prostoru (AMC – Airspace Management Cell). Toto pracoviště odpovídá za shromažďování požadavků, jejich vyhodnocení a rozhodování o přidělení vzdušného prostoru v rámci své pravomoci pro období den předem. Výsledek je publikován v Plánu využití vzdušného prostoru (AUP – Airspace Use Plan) a jeho změny ve Aktuali-

zovaném plánu využití vzdušného prostoru (UUP – Updated Airspace Use Plan). Taktická úroveň je zajišťována každodenní koordinací mezi civilními a vojenskými stanovišti ATS.

Bezpečnost. Jakákoliv změna ve stávajících systémech a postupech týkajících se aplikace FUA musí být předmětem vyhodnocení bezpečnosti.

Závěr

Vzhledem k tomu, že koncept FUA je v ČR již zaveden a aplikován od roku 1996 a mechanismus ASM na všech třech úrovních je nastaven a je funkční, nebudou v našich podmínkách nutné podstatné provozní změny. Zatím nebylo rozhodnuto, jestli bude norma vydána jako nařízení nebo směrnice. Z toho bude vyplývat rozsah nutných legislativních změn. V oblasti systémů ATS se připravují změny ve výměně letových dat mezi civilními a vojenskými systémy. V budoucnosti bude kladen stále větší důraz na vyhodnocování efektivnosti uspořádání vzdušného prostoru (efektivní využití přidělených prostorů) a na přeshraniční civilně-vojenskou spolupráci v oblasti využívání vzdušného prostoru s cílem další optimalizace struktur vzdušného prostoru.

ZDENĚK NOHAVA
DPLR/OPLNS

Čtyři pohledy do nového objektu IATCC

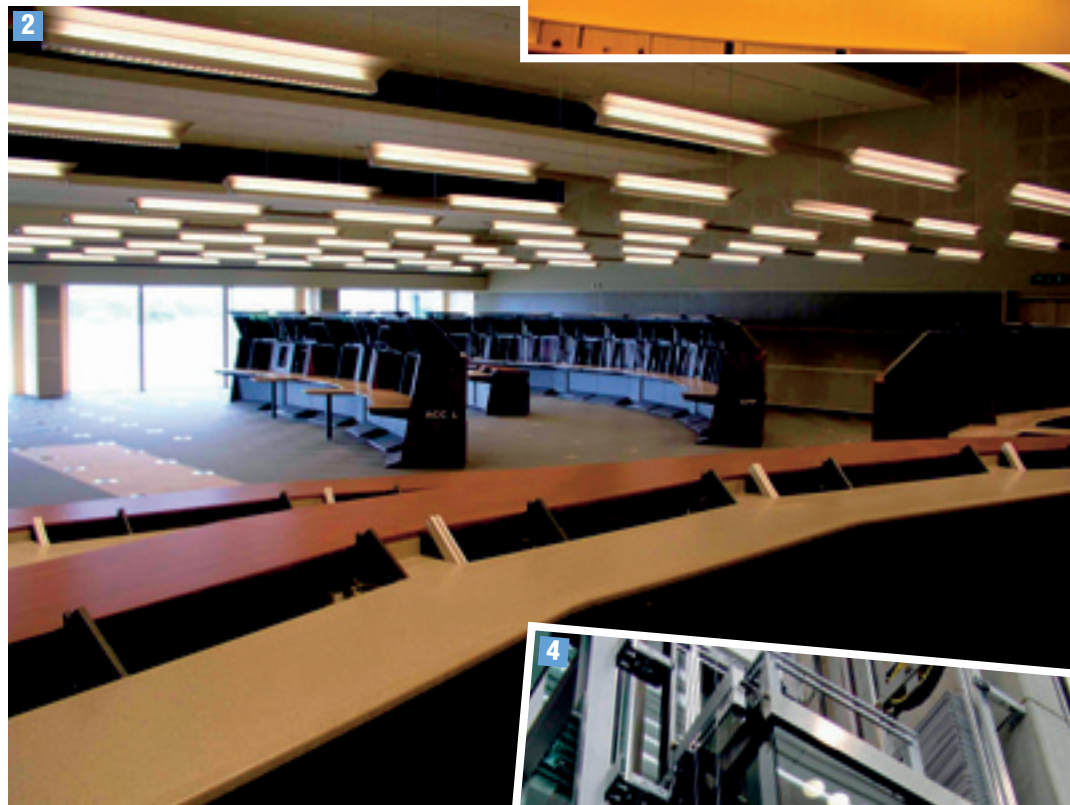
1 Pohled z provozního sálu ATS na nadzemní galerii. Výhradně z ní budou moci návštěvníci Národního integrovaného střediska řízení letového provozu sledovat práci v sále ATS.

2 Takto uvidí část pracoviště ACC Praha a APP Praha ze svého místa vedoucí směny. Zatím nejsou nainstalovány monitory radarových systémů.

3 Při výstavbě bylo pamatováno i na odpočinek a relaxaci. K tomu budou sloužit například masážní vany, které umožňují výběr z několika relaxačních programů.

4 Pokud nepoužijete schodiště, nabídně vám prosklený výťah trochu jiný pohled do hlavní pasáže i na její prosklenou střechu.

(mis), foto: KP IATCC



Misheard English

LET YOUR LOVE FLOW (Bellamy Brothers)

Touto písničkou z roku 1975 se zpívající lékaři z Floridy prosadili – Howard je veterinář a David psycholog.

V textu jsou čtyři slovní záměny.

There is a reason for the
sunshine sky
There is a reason why I'm
feeling so high
It's the season when that love
light
Shines all around us.
So let that feeling grab you deep
inside
And send you reeling
Where your love can't hide
And then go stealing through
the moonlit night
With your lover.
Just let your love flow like
a mountain stream
And let your love grow with the
smallest of dreams
Let your love show and you'll
know
What I mean – it's the season.
Let your love fly like a bird
on a wing
And let your love bind you to all
living things
And let your love shine and
you'll know
What I mean – that's the
reason.
There is a reason for the warm
sweet nights
There is a reason for the
candlelight
It must be the season
When those love lights
Shine all around us.
So let that gander take you into
maize
And lay you under its loving
embrace
Just feel the blunder as it warms
your faith
You can't hold back.

❖❖❖

Řešení z minulého Stripu:
JUDGED not MUGGED.

(ak)