



Ve dnech 25.–26. června 2005 se na letišti v Roudnici nad Labem uskutečnil pod záštitou prezidenta republiky Václava Klause již osmý ročník Memorial Air Show. Akce byla opět pořádána na počest pilotů-veteránů 2. světové války, tentokrát v rámci vzpomínek na 60. výročí jejího ukončení. Řízení letového provozu bylo zase u toho.

Memorial Air Show je letecko-společenská akce, která se od svého začátku v roce 1991 koná pravidelně ve dvouletém cyklu a ŘLP ČR, s. p., při ní vždy poskytuje své služby prostřednictvím divize provozní.

Zajištění takového projektu ovšem vyžaduje ze strany provozních a technických složek pečlivou přípravu. Jak uvedl garant akce ing. Alexandr Duda, náměstek ředitele divize provozní: „Při minulém ročníku v roce 2003 jsme s přípravou začínali již v prosinci 2002. Důvodem jsou

Memorial Air Show 2005

striktní požadavky státního odborného dozoru na licencování personálu a certifikaci techniky. Letos jsme využili tehdy získané zkušenosti, ale i tak nám příprava k zajištění zabrala tři měsíce. Naše účast na Memorial Air Show spočívá nejen v personálním zajištění a jeho ad hoc licencování, ale i v zapůjčení techniky ATM včetně kompletní certifikace stanoviště TWR. To vše formou sponzorského daru.“

Letošní akce se zúčastnili čtyři řídicí letového provozu z APP/TWR Praha. Dva, kteří na roudnické věži zajišťovali akci již při minulých ročnících, a dva „nováčky“. Dále pak čtyři kontrolorky traťové přípravy na ohlašovně letových provozních služeb (briefingu) a jeden pracovník zajišťující službu řízení odbavovací plochy (follow me).

Řídicí měli na starost nejen přiletý a odletý spojené s celou akcí nebo vy-

hlídkové lety, ale samozřejmě a hlavně samotnou leteckou show. „Řízení air-show není o zajišťování rozstupů mezi jednotlivými lety v pravém slova smyslu, je to organizace vystoupení tak, aby letadla spouštěla pohonné jednotky, po jíždě, odlétala do stanoveného prostoru, seřadila se a přilétala nad letiště pro ukázkou v domluvených časech,“ upřesňuje ing. Duda.

Hlavním organizátorem akce byl vedoucí leteckého provozu letiště Roudnice pan Vlastimil Dvořák. Ten zajišťoval jak účast jednotlivých letadel a pilotů, tak tentokrát vykonával i funkci letového ředitele. Na scéně s ním spolupracoval ing. Petr Pačes.

Cílem celého organizačního týmu bylo slavnostním způsobem vzpomenout hrdiny – veterány 2. světové války a veřejně jim poděkovat. Proto kromě letecké čas-

ti byla v programu také velká kulturní talk show věnovaná počtům těmto hrdinům. Široké veřejnosti se představily dosud žijící legendy, mezi kterými nechyběly ani nejznámější osobnosti – František Fajtl (*1912) a František Peřina (*1911). V moderovaném dvouhodinovém pořadu také vystoupila řada umělců se svým poděkováním veteránům.

Na Memorálu se představily jak historické stroje, jako například Hurricane, P-51 Mustang, B-25 Mitchell, tak i současná nejmodernější letecká technika. Diváci mohli například obdivovat kolmo startující letouny Harrier nebo dvourotorové obří vrtulníky Chinook. Nechyběly ani stroje JAS-39 Gripen zavedené před nedávnem do výzbroje Armády České republiky.

MICHAEL SEDLÁČEK
OVVMK



Hvězda letošního pařížského aerosalonu

Letošní 46. ročník mezinárodní Air Show se konal na výstavišti – bývalém letišti Le Bourget v Paříži. Přišlo přes tři sta tisíc návštěvníků.

Aerosalonu se zúčastnilo jednačtyřicet zemí, které představily více než dvě stovky letounů a helikoptér. Byly mezi nimi samozřejmě novinky, ale i slavné stroje minulosti jako ve druhé světové válce proslavené stíhačky

Hawk 75, Hurricane nebo Jak-3. Padesátá léta zde reprezentoval čtyřmotorový Super Constellation. Hvězda aerosalonu však byla předem jasná – Airbus A380, největší dopravní letadlo na světě.

Letadlo jsme vám představili ve Stripu 3/2005 pod titulem Airbus A380 startuje novou éru letectví. Připomeňme si, že konkurenční Boeing 747 je o 15 metrů užší, 4 metry nižší a 2 metry kratší. Ve standardní verzi pojme o 139 cestujících méně než Airbus A380.

Přestože musel Airbus první dodávky nového stroje posunout o několik měsíců, stále vede nad svým rivalem, kterého překonal v celkovém počtu prodaných letadel. Během aerosalonu dohodl Airbus například prodej 18 letounů A319 německému nizkonákladovému dopravci Germanwings

a celkově letos již uzavřel zakázky nebo prodal 280 strojů. Boeing má pro letošní rok zaručeno zatím 255 zakázek. V loňském roce skončil tento souboj o zákaznický vítězství 320 : 285 ve prospěch Airbusu.

Obě společnosti se předhánějí v tom, jak získat zákaznický na svou stranu. Evropský Airbus přišel s největším dopravním letadlem světa, Američané představili letoun s nejdelším doletem – Worldliner. Prezident italského Boeingu Rinaldo Petrignani navrhl na setkání šéfů Boeingu prodloužení slavného modelu jumbo 747. To by mohla být zbraň proti A380. Viceprezident Mike Bair k tomu dodal, že zatím je ale předčasně tento nápad považovat za definitivní plán.

(red)

Návštěva z Tchajwanu



Oficiální delegaci tchajwanského Úřadu pro civilní letectví vedenou jeho generálním ředitelem Billy K. C. Changem přijal dne 23. června generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Materna. Tématem jednání byl vývoj letového provozu v Evropě a Asii, včetně programů rozvoje ATM technologií. Tchajwanské představitelé zaujalo především využití A-SMGCS na letišti Praha s ohledem na plánované nasazení tohoto systému na letišti v Taipei. Text a foto: (rkl)

Čestné uznání IATA pro náš podnik

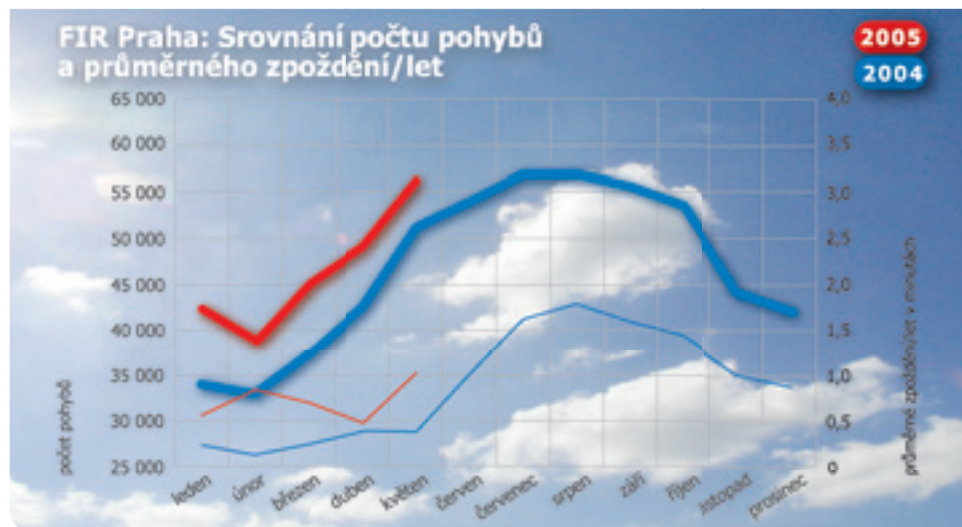
Tradičně na konci května ocenila Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) v Tokiu prestižní cenou IATA Eagle Award poskytovatele letových provozních služeb a provozovatele letišť, kteří nejvíce přispěli k dalšímu rozvoji mezinárodní letecké dopravy. Mezi poskytovateli služeb řízení letového provozu získala cenu společnost AirServices Australia, a to především za uzavření pětileté smlouvy s leteckými dopravci o tvorbě poplatků za navigační služby. Jako letiště s největší produktivitou a zákaznickou orientací byla vyhodnocena letiště Singapur – Changi

a Brisbane. Stejně jako v roce 2004 i letos získalo ŘLP ČR, s. p., společně se švédským poskytovatelem LFV čestné uznání IATA za příznivou cenovou politiku a dlouhodobou podporu leteckých dopravců.

(rkl)

Krátce

Ing. Lubomír Straka nastoupil 1. června 2005 do Kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., jako vedoucí oddělení strategického plánování.



Počet pohybů na letišti Praha KVĚTEN 2004/2005
Zdroj: SPLS Praha

2004	2005
celkový počet	
12 395	14 383
nejvyšší počet/den (20. 5.)	
475	525
nejvyšší počet/hod. (20. 5.)	
41	42

Počet pohybů ve FIR Praha KVĚTEN 2004/2005
Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

2004	2005
celkový počet	
48 013	56 187
nejvyšší počet/den (27. 5.)	
1 900	2 017
nejvyšší počet/hod. (27 a 30. 5.)	
131	149

Statistika provozu

květen 2004/2005

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
květen	48 013	56 187	+ 17,0	0,33	1,03

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

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	
květen	12 395	14 383	+ 16,0	2 582	2 319	- 11,3	1 339	1 362	+ 1,7	1 258	1 452	+ 15,4

Pravidelná linka Brno–Londýn je první vlašťovka, říká ing. Jaroslav Hrdlička

Zvyšuje se atraktivnost Brna i regionu

Před rokem, 1. července 2004, bylo letiště v Brně-Tuřanech převedeno do vlastnictví Jihomoravského kraje. V březnu letošního roku bylo zahájeno pravidelné letecké spojení Brno–Londýn ... Nejen na tyto dvě významné změny jsme se zeptali vedoucího SLNS Brno ing. Jaroslava Hrdličky. Abychom získali ucelené informace o dění na letišti Brno, zúčastnili se rozhovoru i zástupce Letiště Brno, a. s., ředitel ing. Tomáš Plaček a předseda představenstva Jiří Filip.

Můžete popsat, jaké změny nastaly po převedení letiště od České správy letišť do vlastnictví Jihomoravského kraje?

K žádné podstatné změně nedošlo, neboť organizace Letiště Brno, a. s., provozuje letiště Brno již od 1. 7. 2002 na základě schváleného pilotního projektu komercializace regionálních letišť v České republice. Pouze byl převeden majetek letiště ze státu na Jihomoravský kraj bez vlivu na provozovatele. Velkou předností vidíme v tom, že při regionálním vlastnictví letiště lze čerpat finanční prostředky EU na jeho rozvojové programy, a to samozřejmě každé regionální evropské letiště nutně potřebuje.

Přineslo zavedení pravidelné linky Brno–Londýn vašemu pracovišti nějaké změny?

Zavedení jedné pravidelné linky denně nezvyšuje podstatně provozní zatížení pracoviště SLNS Brno. Má ale velký význam pro zahájení stabilizace finančních výnosů střediska. Nepravidelná nákladní letecká doprava a sezónní charterová letecká doprava je silně závislá na momentální politické situaci ve světě, koupěschopnosti obyvatel v daném regionu a v neposlední řadě i na dostupnosti zahraničních rekreačních pobytů. Všichni společně věříme, že se bude zvyšovat počet linek i destinací a dosáhneme tak standardu evropských regionálních letišť.

Je vaše pracoviště dostatečně personálně zajištěno?

Personální situace na našem středisku je dlouhodobě stabilizovaná a plně v souladu se současnými i perspektivními potřebami jak letiště Brno, tak prostoru odpovědnosti SLNS Brno. Nový objekt ŘLP ČR, s. p., na letišti Brno zajišťuje optimální prostorové a pracovní podmínky pro současně poskytované letové provozní služby včetně technického zázemí a logistiky a je dobrým příkladem pro ostatní



Zleva Tomáš Plaček, Jiří Filip a Jaroslav Hrdlička

průvodní organizace na letišti Brno v zajištění perspektivních potřeb.

Pravidelné letecké spojení má v Brně svoji historii.

Letiště Brno mělo v minulosti vždy silné stálé pravidelné letecké spojení s Prahou a jinými městy v tehdejší Československu. Nešťastné státní strategické rozhodnutí v 80. letech o zastavení civilního leteckého provozu a následná přítomnost vojenského letectva na letišti způsobila silnou izolaci letiště Brno od potřeb civilního letectví a znovu nastartování pravidelného civilního leteckého provozu se dodnes nepodařilo zajistit v optimální podobě.

Co chystáte pro nejbližší i vzdálenější budoucnost?

Připravujeme další destinace pro pravidelné letecké spojení Brna a jihomo-

ravského regionu se světem podle současně známých požadavků cestujících veřejnosti. Pro vzdálenější budoucnost je naším záměrem vybudovat plně funkční letiště regionálního charakteru tak, jak je to obvyklé v okolních státech s rozvinutou ekonomikou a turistikou.

Jaký význam má pro letiště, resp. region nově zavedené pravidelné letecké spojení s Londýnem?

Ten význam je zásadní, protože je to po dlouhé době pravidelná linka z brněnského letiště. Brno a celý jihomoravský region potřebuje nabídku leteckých dopravních směrů jak pro turistiku, tak samozřejmě pro rozvoj obchodu a podnikatelských aktivit. Londýn je první vlašťovka v této oblasti. Provozní výsledky za první měsíce provozu ukazují, že volba tohoto spojení byla dobrá. Vytíženost linky na 82 % ukazuje na vysoký zájem o toto spojení. Potěšující je i ten fakt, že o tuto linku projevují velký zájem právě cestující z Jihomoravského kraje.

Jak často a jakými letadly je spojení zajištěno?

V tomto letním letovém řádu je to jedenkrát denně letadlem Boeing 737-800 se sedačkovou kapacitou 189 míst.

Jiné pravidelné spojení letiště Brno zatím nezajišťuje.

Jiné pravidelné letecké spojení letiště Brno zatím nemá. Snahou provozovatele je získat co nejvíce pravidelných leteckých spojů. Vedení Letiště Brno, a. s., ve spolupráci s jihomoravským regionem a městem Brnem jedná s řadou leteckých dopravců o možnostech zahájení pravidelné letecké dopravy do mnoha evropských regionů. Veškerá jednání v této oblasti jsou komplikovaná a velice složitá. Je zájem o spojení do Mnichova, Paříže, ale i do Petrohradu a Moskvy a také na Ukrajinu.

Projevily se změny na letišti ve zvýšení zaměstnanosti? Došlo například na letišti k rozvoji a rozšíření služeb?

Samozřejmě, že ano. Každá pravidelná linka přináší nový život na letišti. Zvláště pak, když z Brna létaly jen charterové lety. Linka do Londýna se projevila i ve zlepšení dopravní obslužnosti letiště, neboť Dopravní podnik města Brna zvýšil frekvenci spojů mezi centrem města a letišti. Zvýšil se počet vozidel taxislužby a také na barech a v restauraci je poznat nárůst cestujících. Podstatné zvýšení standardu služeb letiště bude souviset s výstavbou nové odbavovací budovy v roce 2006.

Zvýšený provoz se jistě projeví ve statistikách provozu.

Počet pohybů letadel na letišti a v řízeném prostoru vykazuje trvalý vzestup. Podstatnější ekonomický argument je ale 20% nárůst MTOW proti roku 2004, což dokazuje správný směr činnosti letiště jako celku. Počty pohybů letadel na LKTB jsou pravidelně zveřejňovány ve Stripu.

Jak probíhající změny hodnotí zastupitelé kraje a Brna?

Hodnocení zastupitelů je ve všech směrech pozitivní. Vždyť se přece jedná o zvýšení dostupnosti a tím i zvýšení atraktivnosti Brna a celého jihomoravského regionu.

Děkujeme za rozhovor.

(mis)
Foto: JAN SYNAK

Ing. Jaroslav Hrdlička

je vedoucím střediska letových navigačních služeb na letišti v Brně-Tuřanech od roku 1978 s výjimkou let 1997–1999. V roce 1969 zakončil studia na fakultě elektrotechnické VUT Brno a nastoupil k organizaci Čs. správa dopravních letišť Praha. Tři roky pracoval v oddělení rozvoje vědy a techniky v Praze. Regionální brněnské středisko se stalo jeho pracovním osudem. Je ženatý, vyrovnaná rodina přispívá k naplňování jeho životních snů. Optimistická povaha předurčuje jeho životní styl. Rád cestuje, jak do zahraničí, tak i za poznáním krás naší přírody. Jeho velkými koníčky jsou náladová hudba, motorismus a v poslední době chalupaření.



Zaostřeno na IATCC Praha



U příležitosti dokončení výstavby IATCC Praha uskutečnila stavební firma HOCHTIEF VSB, a. s., 22. června 2005 v objektu slavnostní prezentaci. Dopoledne proběhla tisková konference, kde na otázky novinářů odpovídali (zleva) mgr. Richard Klíma, vedoucí oddělení vnějších vztahů a mezinárodní koordinace ŘLP ČR, s. p., ing. arch. Viktor Tuček ze společnosti STOPRO a ing. Luděk Vondrášek, ředitel provozu stavební výroby HOCHTIEF VSB, divize 8

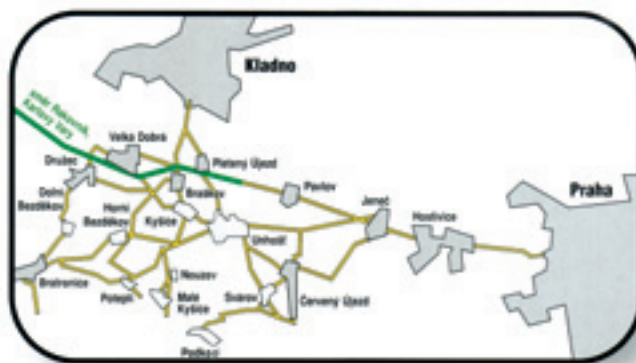


Odpoledne bylo věnováno obchodním partnerům ke kterým promluvili generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Petr Materna (vlevo) a generální ředitel a předseda představenstva HOCHTIEF VSB, a. s., ing. Václav Matyáš



Účastníci prezentace si mohli prohlédnout jak původní model komplexu IATCC, tak se zároveň projít i po skutečné stavbě

Text a foto: (mis)



Půjdeme si protáhnout kostru?

Bohužel, už je to tak, naši nejčastější činností je sezení. A právě umístění nové budovy IATCC v Jenči nám dává příležitost k malé kompenzaci tohoto stavu. Okolí našeho budoucího pracoviště je totiž překvapivě zajímavé a nabízí nám příležitost k podnikání zajímavých výletů na kole i pěšky. V budově je plánována místnost na uskladnění kol a po návratu z výletu bude možno i opláchnout případný pot ve sprchách. A tak by zejména v létě nebylo špatné si občas po práci vyrazit na poznávací výlet po trasách, které vedou zajímavou krajinou od jednoho útulného pohostinství k druhému. Proč spěchat zpátky do vyprahlých měst. Dostala se nám do ruky velmi zajímavá brožurka Okresního úřadu Kladno, která nabízí 21 výchozích míst se zajímavým popisem, jejichž spojnice tvoří jednotlivé trasy. Sami se tedy můžete rozhodnout, kam a kudy se dáte. Všechny cesty jsou schůdné a většina z nich je i sjízdná na horských kolech. Brožurku jsme pro Vás naskenovali i s podrobnou mapou možných tras a máte ji připravenou ke stažení na nástěnce podnikového intranetu pod odkazem rekreace. Možná, že by se tento tip mohl i stát impulzem k založení nějaké stájejší skupinky cyklistů, která by si občas s chutí protáhla kostru.

OLDŘICH STANĚK, AI

Výzva absolventům VŠDS



Absolventi studijního oboru provoz a ekonomika letecké dopravy Katedry letecké dopravy Žilinské univerzity (bývalé VŠDS) se setkají ve dnech 23.–24. 9. 2005.

Prosíme všechny zájemce o toto setkání, aby si laskavě další informace vyžádali na adrese: Katedra letecké dopravy ŽU, Univerzitní 8215/1, 010 26 Žilina, telefon: +421 415 133 451, e-mail: kld@fpedas.utc.sk, <http://www.kld.utc.sk>. (red)

Fotografie (nejen) z dovolené

Pro pořízení zajímavého snímku můžete projet půl světa, ale někdy také stačí, když se po příjezdu do práce rozhlednete kolem sebe, jako to udělal Jozef Beniak (AI). Podařilo se mu zachytit, jak místní firma APC (Animal Parking Control) bezplatně kontroluje viditelné umístění parkovacích karty u ŘLP.

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



Amatérská fotosoutěž zaměstnanců

S vítěznými fotografiemi ve všech kategoriích fotosoutěže „3L“ jsme vás seznámili v minulém čísle Stripu. Dnes si můžete prohlédnout dva snímky z kategorie Volné téma, které sice nezískaly ocenění, ale budou součástí podzimní výstavy. Ta bude instalována v Praze a na krajských letištích v Brně, Ostravě a Karlových Varech. (red)



OLDŘICH KRABEC – CL/OKVT: PŘED STARTEM



EVA PELIKÁNOVÁ – LIS: KOUPEL



Vážná hudba na ruzyňském letišti



- Máte rádi hudbu?
- Hrajete na nějaký hudební nástroj?
- Zpíváte?
- Hledáte dobrou partu stejně zaměřených lidí?
- Hrajeme hudbu od středověké po současnou.

Zkoušky 1x týdně.
Programy – jarní a vánoční.
Rádi přivítáme mezi sebou každého, kdo má o tuto činnost vážný zájem.
Uvítali bychom zejména hráče na housle, violu a violoncello, zpěváky (bas).

Kontakty: Ing. Miroslav Novotný, vedoucí souboru,
tel. 22011 4117, e-mail: miroslav.novotny@csa.cz
Iva Chourová, tel. 22037 4101, e-mail: i.chourova@centrum.cz

Inspiromat

„Díky tomu dostanou šanci děti ze sedmi dětských domovů z celé České republiky studovat angličtinu a učit se víc vzájemně komunikovat.“

Modelka Tereza Maxová stručně představila při křtu Boeingu 737 na ruzyňském letišti projekt Pod křídly ČSA (7. 6.)

„Letiště Ferihegy v Budapešti letos očekává nárůst výkonů o 18 procent oproti loňskému roku. Do konce roku by mělo přepravit zhruba 7,7 milionu cestujících, což je podle odborníků na hranici jeho kapacity.“

Zpravidajství ČTK (9. 6.)

„Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA loni zařadila ČSA k nejrychleji rostoucím leteckým dopravcům.“

Jaroslav Tvrdík, prezident a předseda představenstva ČSA (27. 6.)

„Dne 15. července zahájíme lety na lince do slovenské Žiliny. Letouny ATR 42 pro 46 cestujících budou z Prahy do Žiliny a zpět létat každé odpoledne s výjimkou soboty.“

Mluví ČSA Jitka Novotná (29. 6.)

„U příležitosti svých pátých narozenin aliance SkyTeam rozhodla o přijetí prvních čtyř asociovaných členů: Air Europa (Španělsko), Copa Airlines (Panama), Kenya Airways (Keňa) a Tarom (Rumunsko).“

Dopravní noviny (30. 6.)

„Německé aerolinie Deutsche Lufthansa dostaly od Evropské komise podmíněčný souhlas ke koupi švýcarského rivala Swiss International Air Lines.“

Hospodářské noviny (7. 8.)

(mis)

Malíř s nezaměnitelným projevem

Byl celkem hezký jarní den, pracovní, zdálo by se, že jako každý jiný. A přece ne. Měla se podepisovat smlouva, kterou náš podnik neuzavírá často. Smlouva autorská na vytvoření uměleckého díla – obrazů v architektuře. Tak to říkají slova smlouvy. Moc poeticky to nezní, ale poetické to bude!

Jeli jsme za Zdeňkem Sýkorou do Loun trochu nervózní, plní napětí, ale hlavně zvědaví. Jeho jméno je totiž v uměleckém světě hodně známé, a to nejen v České republice, ale i za hranicemi Evropy.

Seděl v kuchyni na židli za velkým, ale opravdu velkým stolem. Byl to vysoký, mohutný, příjemný se usmívající muž. Prohlížel si nás, my jeho. Konverzace taková ta obyčejná, jako když se lidé neznají. Vyřídili jsme úřadování se smlouvami a pak jsme se osmělili, jestli můžeme vidět jeho obrazy. Viděli jsme je, ale nejen to, my je i cítili! Možná to vzrušení způsobila i skutečnost, že jejich autor byl s námi a doprovodil svou tvor-

bu i slovem. Na vlastní oči jsme viděli, z čeho čerpal celý život, jak říkal, od kolébky až po současnost. Bylo to České středohoří. Ten pohled byl neuvěřitelně úchvatný. Z obrovského okna ateliéru se před námi rozprostřela daleká sytá květinová zeleň a nad ní neúnavně bleděmodro. Nepopsatelná krása české krajiny. Dole tekla řeka, prostě bylo české jaro v celé své nádhře. Tak tady to vše vznikalo, vyvíjelo se, zde jsou kořeny toho abstraktní, které bude zdobit vstupní aulu ve středisku řízení letového provozu v Jenči. Laici, jakými jsme, by těžko našli nějakou souvislost, ale není proč pochybovat. Možná, bude-li chvíli čas, stojí za to i vám zamyslet se před „obrazy“ a zkusit nalézt spojení mezi realitou a vyjádřením autora. I když se pokus nepodaří, tak zamýšlení a okouzlení zcela ojedinelým lidským vnímáním světa kolem nás se určitě dostaví.

JANA MAŠKOVÁ, PV
Foto: DARINA NAGYOVÁ, PV



Zdeněk Sýkora se narodil 3. února 1920 v Lounech. V letech 1945 až 1947 studoval na Vysoké škole architektury a pozemního stavitelství ČVUT a na Pedagogické fakultě UK v Praze, kde dlouhá léta působil jako pedagog. Jeho dílo je zastoupeno například v pražské Národní galerii, v amsterdamském Stedelijk Museum, berlínské Nationalgalerii nebo v bochumské Städtische Kunstgalerii a v mnoha dalších

Co se děje na ruzyňském letišti?

Zvyšování kapacity dráhového systému pokračuje

Nápor provozu na pražské letiště pokračuje. Terminály praskají ve švech a ČSL se na svých webových stránkách omlouvá cestujícím veřejnosti za nepohodlí a neslušně dlouhé čekací doby (sic!). Ale začíná se blýskat na lepší časy. V srpnu se má otevřít prst C a spojovací modul na původní terminál a počátkem roku 2006 úplně nový terminál SEVER 2.



Vrásky na čele letištních manažerů i našich řídicích provozu však vyvolává kapacita dráhového systému. Počty pohybů na letišti Praha vytrvale rostou, tempo se sice poněkud zvolnilo na zhruba 17 % meziročního přírůstku, ale i to je hodně. V dubnu to bylo 13 110 pohybů, v květnu 14 383 pohybů a spirála se roztáčí dál. Jediným řešením problému je stavba paralelní dráhy, která se sice plánuje, ale na realizaci si ještě chvíli budeme muset počkat. A tak zatím ČSL provádí všechna možná dílčí řešení, která mohou přispět ke zvýšení plynulosti pohybů letadel po dráhovém systému. V polovině května byly uvedeny do provozu nové rychlé odbočky z RWY 06/24. Zprvu však na ně piloti nebyli zvyklí a dělali si rozpočet na přistání jako dřív. Pak dobrzdili brzo a na rychlou odbočku D stejně dojžděli pomalu. Runway Safety Team, ve kterém jsou i zástupci našeho podniku, na tuto praxi reagoval vydáním velmi přehledné brožurky, která piloty seznamuje s možnostmi, jak maximálně zkrátit čas obsazení dráhy. A skutečně, piloti začínají doporučení aplikovat v praxi a plynulost pohybu na RWY se zvyšuje. Dalším významným krokem ke zvýšení propustnosti dráhového systému je otevření nové pojezdové dráhy GOLF souběžné s ALFA k 24. 6. a pojezdové ZULU s novou odmrazovací stojánkou k 27. 6. Tohle konečně umožní efektivní řazení letadel na start z RWY 24 a vykrížování letadel, které z různých důvodů musí měnit po-



řadí v řazení. Bohužel, řídicí se z toho nestačili dlouho radovat a už se zase zavřela ALFA, protože se dodělávají spojky mezi pojezdovou Hotel, Alfa a novou částí Golf. Zároveň se mezi ALFA 1 a Golf začne budovat další odmrazovací stojánka, po AA a ZULU už třetí v blízkosti prahu 24. To má zmírnit další úzké hrdlo – odmrazování letadel v zimě. Doufáme, že i handlingové společnosti doplní počty odmrazovacích automobilů a zproduktivní proces odmražení. Při návštěvě provozní plochy je na první pohled vidět, jak se vše mění a modernizuje. Stírá se rozdíl mezi tím, co můžeme vidět na velkých letištích západní Evropy a co máme doma. Nicméně je jasné, že skutečnou úlevu přinese až nová dráha.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: ČSL, s. p.

Letiště Praha-R

V červnu 2005 se letiště Praha-Ruzyně zařadilo mezi první letiště v Evropě, která začala zajišťovat letový provoz systémem A-SMGCS.

První seznámení s možnou podobou budoucího systému proběhlo v roce 1996 v Hannoveru při prezentaci projektu European Commission DEFAMN.

V rámci diskuse o tomto systému zde poprvé ŘLP ČR, s. p., dostalo nabídku na spolupráci letiště Praha-Ruzyně na dalším projektu zabývajícím se touto problematikou. Letiště Praha-Ruzyně mělo v té době denní provoz okolo 250 až 300 pohybů. Tak vznikla spolupráce ŘLP ČR, s. p., ČSL, s. p., a ČSA, a. s., na novém projektu European Commission „BETA“. Šlo o první projekt, který ověřoval všechny části systému A-SMGCS v reálném letovém provozu. Současně s tím byl zástupce ŘLP ČR, s. p., i v pracovní skupině ICAO, která pracovala na manuálu A-SMGCS.

Projekt BETA na ruzyňském letišti

V průběhu projektu BETA v letech 2000 až 2002 již nárůstal letový provoz na letišti Praha-Ruzyně a management ŘLP ČR, s. p., společně s ČSL, s. p., začal vážně uvažovat o instalaci tohoto systému. Výsledky testů projektu BETA na letišti Praha-Ruzyně poměrně jasně prokázaly, jaké zdroje polohových informací jsou pro systém A-SMGCS reálné a které softwarové produkty pro řešení konfliktů na letišti a plánování pohybu letadel ještě nejsou zralé pro praktické použití (konflikty na TWY). Hlavním přínosem projektu BETA pro Letiště Praha-Ruzyně, bylo rozhodnutí managementu ŘLP ČR, s. p., instalovat na tomto letišti systém A-SMGCS. V té době mělo letiště průměrný denní provoz okolo 350 pohybů. V letech 2003 a 2004 vzrostl letový provoz o 34 %, proto lze toto rozhodnutí považovat za velmi prozíravé. Bylo rozhodnuto, že výběrové řízení vyhlásí ŘLP ČR, s. p., a ČSL, s. p., se bude spolupodílet na realizaci systému A-SMGCS. Po vypracování zadání na výběrové řízení bylo v roce 2003 toto výběrové řízení vyhláše-

Seriál: Evropská



V roce 2004 byla schválením základních právních norem projektu Single European Sky vytvořena výchozí regulační a institucionální báze pro jeho vlastní realizaci. Program SESAME (European Air Traffic Control Infrastructure Modernisation Programme) lze proto označit za nástroj implementace projektu SES v technické oblasti. Jedná se o iniciativu, která byla zahájena z popudu dodavatelského ATM průmyslu a poprvé ve světovém civilním letectví počítá s úzkou spoluprací všech důležitých partnerů – leteckých dopravců, provozovatelů letišť, poskytovatelů letových provozních služeb, vojenských složek a dalších partnerů.

Program SESAME kombinuje technické, ekonomické a regulační aspekty a při využití legislativy SES bude synchronizovat vývoj a zavádění nových technologií takovým způsobem, aby bylo navigační vybavení na palubách letadel konzistentní s vývojem v pozemních řídicích střediscích.

a-Ruzyně zavedlo systém A–SMGCS (I.)

no. V zadání na systém A–SMGCS pro letiště Praha-Ruzyně byl požadavek na systém A–SMGCS Level II s multilaterací. Do výběrového řízení se přihlásilo 6 firem. Některé nabízely pouze části systému A–SMGCS, tři firmy nabízely kompletní systém A–SMGCS. Výběrová komise vyhodnotila jako nejlepší nabídku firmy PAS, v níž byla i nabídka na multilaterační systém P3D-S od české firmy ERA. Tento multilaterační systém byl již částečně odzkoušen v rámci projektu BETA, kdy se též vyzkoušela aplikace vysílače SQB na vozidle; velmi se osvědčila.

Spolupráce s firmou PAS

Během další spolupráce s firmou PAS při tvorbě technických a provozních požadavků na systém mělo ŘLP ČR, s. p., poměrně velkou výhodu z účasti na projektu BETA. V rámci tohoto projektu, který řešil jak technickou, tak i provozní problematiku aplikace systému A–SMGCS, měli technici ale i řidiči možnost se poměrně dobře seznámit s tímto systémem a hlavně s jeho provozním využitím pro letiště Praha-Ruzyně. To bylo v době, kdy se ještě nepředpokládalo až 45% nárůst letového provozu během let 2004 a 2005.

Safety analýza na provozní využití systému A–SMGCS na letišti Praha-Ruzyně vypracovalo Oddělení bezpečnosti a kvality, které vycházelo z poměrně úzké a dobré spolupráce se Safety group EUROCONTROL.

Provozní postupy byly vypracovány s využitím dokumentů EUROCONTROLU týkajících se problematiky A–SMGCS a hlavně s využitím zkušeností se systémem na letišti Heathrow a Zurich.

Firma PAS vyškolila 6 instruktorů řízení letového provozu a 6 techniků, kteří potom zajistili vyškolení veškerého ostatního personálu.

Protože na letišti byl doposud nainstalován SMR pouze pro informaci bez provozního využití, bylo rozhodnuto, z důvodů udržení zručnosti řidičů s obsluhou tohoto systému, nainstalovat po doškolení všech techniků systém A–SMGCS na řídicí TWR pouze pro informaci bez provozního využití. Toto rozhodnutí bylo velmi přínosné,

protože jsme získali hodně podnětných návrhů a připomínek od řidičů letového provozu, které mohly být řešeny ihned po jejich vyhodnocení.

Některé návrhy vyžadující zásah firmy PAS byly součástí prvního bloku našich požadavků na úpravu systému A–SMGCS.

Postup nasazení systému A–SMGCS

Rozhodlo se, že systém A–SMGCS bude nasazen ve dvou krocích. Po získání certifikace systému od ÚCL bude nasazen systém A–SMGCS Level 1 a po prověření systému RIMCAS bude pravděpodobně postupně nasazen Level 2. Od 1. 1. 2005 platí na letišti Praha-Ruzyně zákaz vstupu vozidel na RWY nebo křižování RWY, pokud vozidlo není vybaveno vysílačem SQB. Koncem dubna mělo tento vysílač přibližně 40 vozidel. Příslušný AIC stanovoval, že od 1. 1. 2006 jím musí být vy-

bavena veškerá vozidla pohybující se po provozní ploše letiště. Toto rozhodnutí je spojeno s dobudováním obvodové komunikace, která odvede větší část provozu vozidel mimo provozní plochu letiště a nebude nutné tato vozidla vybavovat odpovídačem SQB. Multilaterační systém instalovaný na letišti Praha-Ruzyně obsahuje v současné době 15 přejímacích stanic s dvěma interrogatory. V této konstelaci zajišťuje multilaterační systém přesnost polohy antény na převážně části provozní ploch do 2 m a v některých částech maximálně do 5 m a mezi jednotlivými prsty je přesnost polohy do 20 m. Po doinstalování dalších tří stanic, po dostavbě nového terminálu, lze předpokládat určité zpřesnění polohy.

MIROSLAV TYKAL, DPLR/OPLNS

Foto: ERA, a. s.

(pokračování v příštím čísle)



Evropská integrace ATM – Single European Sky

Samotná realizace programu SESAME je rozpracována do čtyř fází, z nichž první dvě lze označit za fáze vývojové (2005–2010) a následující dvě jako fáze implementační v rozmezí let 2010–2020.

Fáze definiční – v této fázi, která již byla zahájena na úrovni EUROCONTROL, se stanoví oblasti činností, včetně věcného a časového harmonogramu jejich naplňování. Důležitým aspektem bylo zabezpečení dostatečného množství finančních prostředků, neboť pouze náklady v rámci definiční fáze se odhadují na 60 milionů EUR. Tyto prostředky byly zajištěny z finančních zdrojů Evropské komise TEN – T (Trans European Network – Tran-

sport). Definiční fáze bude ukončena v roce 2007 a je řízena společným konsorciem, ve kterém jsou zastoupeny výše uvedené subjekty.

R&D fáze – výzkum a vývoj nových technologií pro jejich vhodné a včasné využití v evropském systému ATM. Některé z těchto technologií jsou již dnes známy (např. Controller Pilot Data Link Communication), musí však být důkladně vyzkoušeny před provozním nasazením a certifikovány tak, aby byly připraveny k plnému nasazení od roku 2010.

Implementační fáze – nasazení nových technologií za podmínek trvale probíhajícího aplikovaného výzkumu. Předpokládá se kontinuální modernizace technologií a je-

jich provozního „modus operandi“, které jsou vyvíjeny v současných podmínkách.

Poslední fáze by měla zajistit výzkum a rozvojové aktivity vyplývající z technologických a softwarových řešení, která budou známa na základě vědeckotechnických pokroků v roce 2020. Poslední tři fáze budou představovat každý rok náklady ve výši 200 – 300 milionů EUR.

Důležité jsou i úkoly, které stojí před jednotlivými partnery v programu SESAME:

Letečtí dopravci – vytvářejí požadavky, definují provozní a technické potřeby, provozní a ekonomické limity.

Letiště a poskytovatelé ANS – aplikace nových technologií, účast na výzkumu, implementace výsledků SESAME.

ATM průmysl – specifikace a rozvoj palubních i pozemních systémů na základě požadavků ostatních partnerů

Sociální partneři – konzultace ve všech stadiích SESAME (zajištění výcviku, pracovních podmínek atd.)

EUROCONTROL – koordinace v rámci definiční fáze.

Evropská komise – legislativa, regulace a financování.

RICHARD KLÍMA, VOVMK

Ilustrační foto: archiv



Aviatická pout' – Pardubice 4.–5. června

Misheard English

ERICH MARIA REMARQUE (1898–1970) Poslední romantik

Mezi jeho vrstevníky patřili Bertolt Brecht, Federico Garcia Lorca, Antoine de Saint-Exupéry, Albert Camus či John Steinbeck.

Erich M. Remarque měl u dam status věrohodného muže, třebaže během bouřlivého manželství s krásnou Jutts měl aféru i s Marlene Dietrich a s pozdější nacistickou filmařkou Leni Riefenstahl. S Jutts se rozvedl, po osmi letech se s ní znovu oženil a opět rozvedl, aby se mohl v roce 1958 oženit s filantropkou Paulette Goddard.

V románě *All Quiet on the Western Front* (1929) emotivně prostým jazykem popisuje krutosti války z pohledu 18letého gymnazisty, který byl na frontu odvelen se všemi svými spolužáky. Remarque byl pětikrát zraněn, jednou velmi těžce – v době, kdy se léčil v nemocnici, mu zemřela matka a na frontě padl jeho nejlepší přítel.

Tento pacifistický román jej vymrštil mezi prominentní veřejné nepřátele nacismu – již v roce 1929 se stal terčem útoků nacistů a jejich četných přívrženců, kteří mu nadávali do zbabělce (památná věta studentského frontového veterána: „When it comes to dying for your country, it's better not to die at all.“) a osočovali jej jako židovského sabotéra, který úmyslně podryvá morálku německého národa (ve skutečnosti si jeho židovský původ nacisté vymysleli – pocházel z chudé rodiny římského katolíka). Kniha se stala přes noc světovým bestsellerem, byla v USA zfilmována – americký snímek znamenal přelom v americké kinematografii a v roce 1930 vyhrál Oscara. Goebbels tento film uvrhl do klatby jako protiněmecký – v Německu se mohl promítat až v 50. letech, ale zakázali jej i Poláci jako „příliš proněmecký“ a ze stejného důvodu až do roku 1962 i Francouzi! Proslýchalo se, že román dostane Nobelovu cenu za literaturu, takže různé německé důstojnické „vlastenecké“ instituce apelovaly na Výbor pro udělení Nobelovy ceny, aby ji Remarque nedostal.

Citáty a úryvky (v textu je slova slovní záměna):

1. Iron Youth! We are none of us more than 20 years old but young? That's long ago. We are old soaks. War doesn't make boys men, it makes men dead. A hospital alone shows what war is.

2. He fell in October 1918, on a day that was so quiet on the whole front, that the army report confined itself to the single sentence: „All quiet on the Western Front.“

Řešení z minulého Stripu:

wonder NOT gander, space NOT maize, thunder NOT blunder, face NOT faith.

(ak)



1

Českou premiéru měly na letošním ročníku Aviatické pouti stroje Jak-3 a Jak-9. Řízení letového provozu ČR, s. p., bylo stejně jako v minulých letech jedním ze sponzorů.

Po celý sobotní den vládlo na pardubickém letišti nepříznivé počasí, vytrvali diváci si i přesto přišli na své.

Na pardubické Aviatické pouti se každoročně setkávají letadla z různých časových období, nejínak tomu bylo i letos.

Text a foto: PETR KOLMANN



2



3



4