



Aktuální vývoj a stav projektu IATCC je pravidelně obsahem stránek Bulletinu IATCC i měsíčníku Strip. Tam jsou publikovány obsáhlé informace z dění v jednotlivých podprojektech (postupy, systémy a stavba) včetně zajímavostí a aktualit, souvisejících s plánem přechodu do nového integrovaného střediska. Jaký je však obsah a reálná podoba uspořádání, které se skrývá pod písmenem „I“ v názvu projektu?

Problém integrace civilního a vojenského provozu je známým fenoménem a např. ICAO tuto záležitost reflektuje v Doc. 9426 ATS Planning Manual, který vychází ze skutečnosti, že z praktických důvodů není vždy možné počítat, že existuje jediné řešení problému koordinace mezi civilními a vojenskými autoritami. Proto definuje 3 hlavní metody přijaté pro řešení tohoto problému, které usnadňují integraci civilního a vojenského provozu. Jsou to:

a) Úplná integrace, kdy služby ATS poskytuje jediná sjednocená služba všem letadlům bez ohledu, zda jsou civilní nebo vojenská.

b) Částečná integrace, kdy služby ATS jsou poskytovány společně oběma autoritami v jednom společném vzdušném prostoru a služba je zajišťována jak civilním, tak vojenským personálem.

c) Oddělený provoz (side by side); v tomto případě jsou ATS poskytovány odděleně civilní a vojenskou autoritou. Nicméně spolupráce a bezpečnost je zajištěna prostřednictvím vhodné koordinace na všech úrovních.

Národní prostředí

V ČR je aplikován třetí princip, kde služby civilnímu a vojenskému provozu jsou poskytovány odděleně. Záměr ČR dosáhnout vyššího stupně integrace při poskytování oblastních letových provozních služeb byl schválen vládou ČR a je předmětem jejího usnesení č. 444 z roku 1996. V reakci na toto usnesení byla v roce 1997 podepsána „Základní doho-

da mezi MDS a MO o vztazích civilního a vojenského letectví v míru“, která mj. stanovila požadavek na postupnou integraci těchto služeb do 31. 12. 2000.

Zásady této integrace jsou pak zakotveny v dokumentu „Cílový stav integrace poskytování oblastních LPS“, který byl podepsán v roce 2001. Ten vychází z aplikace principu, že v jednom vzdušném prostoru jsou poskytovány služby jedním subjektem, jehož personál má srovnatelnou (shodnou) kvalifikaci z hlediska způsobilosti pro výkon dané činnosti. Tolik k historii integrace v ČR. Jaká je současná situace? ŘLP ČR, s. p., od počátku svých úvah a analýz, souvisejících s rozhodováním o realizaci střediska v Jenči zahrnuje integraci jako jeden z prvků, pro který jsou výstavbou střediska připravovány podmínky. Proto ve spolupráci s AČR vypracovalo návrh „Dohody o vytvoření pracovních skupin pro realizaci civilně-vo-

jenské integrace oblastní služby řízení letového provozu v rámci projektu IATCC“, která byla podepsána v srpnu 2002.

Integrace a projekt IATCC

Tato skupina vypracovala první model řešení, založený na koordinaci činností ŘLP ČR, s. p., a AČR, vytvořením pracovišť s doplněnou třetí pracovní pozicí obsazovanou AČR. Z pohledu definice ICAO by tak šlo o model částečné integrace jako předstupeň pro cílovou plnou integraci. Toto řešení, pro něž byly vypracovány technologie práce, postupy a definovány požadované systémové úpravy, bylo však později ze strany AČR zamítnuto. Jako alternativní řešení bylo zahájeno zpracování modelu, kde by AČR poskytovala službu FIC a letové provozní služby veškerému provozu do FL95 z pracoviště TERÉN, a to prostřednictvím systému, který bude v majetku (pokračování na str. 2)

**Nový prst C
na ruzyňském letišti**

čtěte na straně 6

Integrace v IATCC

(dokončení ze str. 1)

AČR. Detailní rozpracování tohoto modelu v rámci činností pracovních skupin však ukázaly některé zásadní aspekty, které byly vzhledem ke své závažnosti v říjnu 2003 indikovány jako rizika integrace v rámci projektu IATCC. Tím byl zejména způsob vy-

dávání důkazů odborné způsobilosti (licencování) vojenského personálu a následně možnost AČR obecně poskytovat služby civilnímu letovému provozu z hlediska stávající platné právní úpravy. ŘLP ČR, s. p., má k dispozici nezávislou právní analýzu, ze které vyplývá, že stávající le-

gislativní základnu pro poskytování LPS civilnímu provozu armádou nelze považovat za dostatečnou. To potvrzuje i důvodová zpráva k novele zákona č. 219/1999 Sb. o ozbrojených silách ČR zpracovaná MO, která vychází ze skutečnosti, že stávající právní úprava umožňuje použít armádu pouze k zajištění letecké služby pátrání a záchrany. Jedním z důvodů navrhované změny tohoto zákona je i vytvoření právního prostředí pro integraci oblastních služeb. Vzhledem k tomu, že současná jednání o cílovém stavu integrace indikují možnost jeho realizace až od roku 2012, je jistota, že služby z IATCC budou do té doby poskytovány v souladu s požadavky stávajícího právního prostředí, zcela zásadní. V tomto smyslu ŘLP ČR, s. p., iniciuje jednání s AČR tak, aby konečné řešení takovému stavu odpovídalo.

IVAN HUBERT, ŘKŘ



Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Petr Materna a obchodní ředitel firmy ERA, a. s., ing. Milan Bernard podepsali na konci srpna smlouvu na nový radarový multilaterační systém P3D-WS, který doplní přehledovou infrastrukturu ŘLP ČR, s. p. (red), foto: R. Klíma

Nepřehlédněte

Komerční banka připravila pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., individuální nabídku, díky které mohou získat slevy při využití produktů platebního styku a úvěrování. Informace o nabídce se dozvíte na intranetu v oddělení nástěnka – nabídka KB pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p. (red)

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ČERVEN 2004/2005

Zdroj: SPLS Praha

2004 2005

celkový počet

13 511 15 063

nejvyšší počet/den

(24. 6.) (17. 6.)

521 568

nejvyšší počet/hod.

(10. 6.) (5. 6.)

42 50

ČERVENEC 2004/2005

2004 2005

celkový počet

14 008 15 261

nejvyšší počet/den

(1. 7.) (14. 7.)

524 544

nejvyšší počet/hod.

(29. 7.) (27. 7.)

45 47

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2004/2005

Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

2004 2005

celkový počet

54 226 58 167

nejvyšší počet/den

(24. 6.) (24. 6.)

2 021 2 148

nejvyšší počet/hod.

(22. 6.) (23. 6.)

138 147

ČERVENEC 2004/2005

2004 2005

celkový počet

58 010 59 979

nejvyšší počet/den

(17. 7.) (15. 7.)

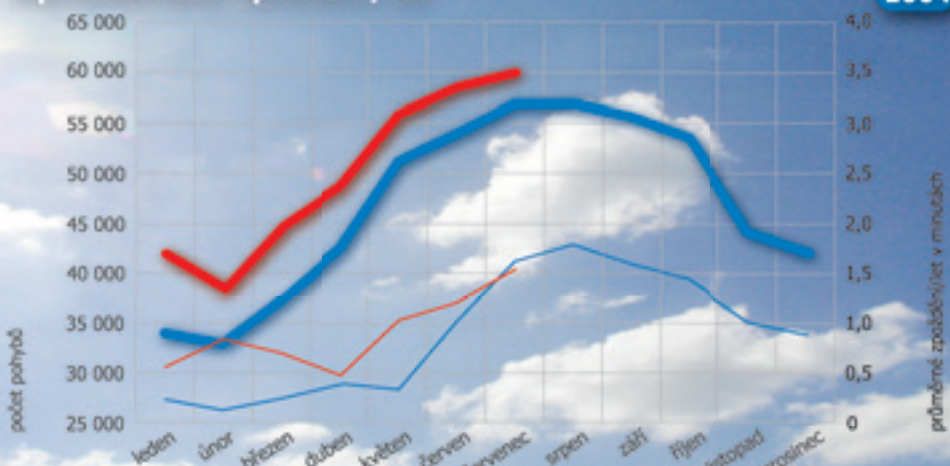
2 018 2 100

nejvyšší počet/hod.

(17. 7.) (28. 7.)

141 139

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů a průměrného zpoždění/let



Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

Statistiky provozu

červen, červenec 2004/2005

Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2004	2005		2004	2005
červen	54 226 58 167	+ 7,3	1,02	1,21
červenec	58 010 59 979	+ 3,4	1,67	1,56

Počet pohybů v evropském regionu		
2004	2005	v %
červen	775 899	815 235 + 5,0
červenec	817 791	843 959 + 3,2

Počet pohybů na letištích - Česká republika											
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
červen	13 511	15 044 + 11,3	2 817	2 210	- 21,5	1 757	1 915	+ 9,0	1 079	852	- 21,0
červenec	14 008	15 261 + 8,9	2 632	2 210	- 16,0	1 214	1 465	+ 20,7	1 479	1 012	- 31,6

Nepříznivé počasí a filmy z archivu byly u zrodu festivalu, říká Milan Mikulecký

Mezinárodní festival leteckých filmů

Řízení letového provozu ČR, s. p., patří mezi dlouholeté partnery festivalu, který pořádá Občanské sdružení Mezinárodní festival leteckých filmů a filmů s leteckou tematikou. Proto jsme požádali o rozhovor Milana Mikuleckého, ředitele festivalu a předsedu nejstaršího leteckého spolku na světě „1. spolku letců - 1. Fliegerverein“, aby nám přiblížil akci, která se koná v Praze od 15. do 18. září 2005.

Jak vznikla myšlenka na pořádání festivalu?

Vlastně náhodou, na letišti vždy přijdou chvíle, kdy se nedá létat, skákat s padákem, prostě nic. V jednom z takových dní jsme uklízeli ve skladu a objevili staré instruktažní filmy z padesátých let a uspořádali jsme první „letištní promítání“, které se setkalo s nečekanou odezvou. Tak vznikla pravidelná každoroční akce. Jak postupně přibývalo filmů i diváků, přestal stačit letištní hangár. Pronajali jsme si tedy sály ve čtyřech kinech a začali promítat filmy pro široký okruh diváků.

Kolikátý ročník Mezinárodního festivalu leteckých filmů se letos uskuteční?

Náš festival není prvním pokusem na toto téma. Tím vůbec prvním, a na dlouhou dobu také posledním, byla I. mezinárodní přehlídka leteckých filmů, která proběhla v roce 1970 v Karlových Varech. Vznikla díky několika nadšencům z karlovarského aeroklubu. Návštěvníci mohli v průběhu 6 dnů na plátně filmového klubu zhlédnout 34 leteckých filmů. V době tuhnoucí normalizace komunistického režimu v Československu již nebyla pro další ročníky ta správná atmosféra. My jsme uspořádali v roce 2001 nultý ročník, takže letos proběhne oficiálně čtvrtý ročník festivalu.

Jaký je hlavní cíl festivalu?

Akce je jednak určena lidem, kteří sami aktivně létají, staví modely letadel nebo

se zajímají o historii letadel a létání. Naším druhým cílem je získat pro létání nové lidi, kteří by se k této tematice jinak těžko dostávali. Těm chceme ukázat, že svět letadel a létání má své kouzlo a letecké filmy se neomezují pouze na stupidní katastrofické pohádky typu Air Force One.

Kolik dní, kdy a kde se bude letošní ročník konat?

Festival je čtyřdenní a uskuteční se od 15. do 18. září 2005 ve dvou sálech pro 70 a 130 diváků moderního kina Atlas na Florenci (bývalé kino Sokolovo). Široké veřejnosti bude přístupný v pátek, sobotu a neděli. Promítá se od 10 hodin dopoledne do půlnoci.

Můžete nám stručně přiblížit program festivalu?

Budeme promítat filmy hrané a dokumentární. Z těch hraných je to například „československý Top Gun“ z roku 1983 *Pod nohama nebe* (s unikátními záběry MiGu 21), *Skleněná oblaka* (1958) Františka Vlášila, *Modrý den* (1953) Františka Vlášila a Vladimíra Sise s komentářem Stanislava Neumanna a Karla Högera, dále pak film Howarda Hughese *Pekelní andělé* (1930), *Jet Pilot* (1957) s Johnem Waynem a další.

V sekci dokumentárních filmů budou moci diváci zhlédnout například Instruktažní a propagandistické filmy německé Luftwaffe z dob druhé světové války.

Seznam všech filmů najdete zájemci na internetové adrese www.le-



teckefilmy.cz. Kolik filmů bude v rámci festivalu promítáno?

Vzhledem k tomu, že dokončujeme zkušební projekce, kdy stále musíme vyřazovat ty filmy, které z technických důvodů již bohužel není možné uvést, bych nerad uváděl přesné číslo, ale tak jako každý rok půjde o několik desítek filmů.

Kolik přišlo při minulých ročnících diváků a kolik jich očekáváte letos?

V minulých ročnících přišlo na filmové projekce vždy více než 4000 diváků, letos se festival koná v menším kině, ale i tak jistě budeme počítat diváky na tisíce.

Kdo bude letošní Tvář festivalu a z jakého důvodu?

Každý rok představujeme jinou tvář. Při druhém ročníku to byl Josef Franta, vloni legendární zkušební pilot ing. Rudolf Duchoň a letos budou tváře dokonce tři. Fotografie, která bude návštěvníky provázet, vznikla v roce 1937 na IV. ročníku mezinárodního leteckého mítinku

ve švýcarském Curychu a zachycuje členy „rychlостní letky“ (zleva rotmistr Jaroslav Šnobl, poručík Jaroslav Hlado a rotmistr František Peřina).

Právě tato náročná letecká soutěž ve Švýcarsku byla jakýmsi měřítkem úspěšnosti evropských leteckých sil a na jejím IV. ročníku československé barvy zářily nejjasněji. V této soutěži rotmistr Jaroslav Šnobl získal páté a třetí místo, poručík Jaroslav Hlado jedno čtvrté a dvě druhá místa a rotmistr František Peřina druhé, třetí a čtvrté. Celkově Československo obsadilo druhé místo za vítězným Německem, třetí byli Švýčari, čtvrtí Francouzi, pátí Poláci, šestí Belgičané, sedmí Britové, osmí Italové atd.

Proběhnou kromě promítání filmů další akce?

Například první den festivalu budou soutěžit žáci škol nesoucích jména generála Peřiny a generála Fajtla na leteckém simulátoru z druhé světové války. V pátek 16. září se bude konat přednáška Borise Osyatinského, který zachraňuje ztracená letadla především z druhé světové války. Nalezené stroje renovuje a zalétává. Jedná se o takové unikáty jako například Polikarpov I-16 a I-153, Messerschmit 109E-3 nebo sovětská Aircobra, kterou – pro zajímavost – pan Osyatinskij našel v jezeře naprosto kompletní i s dvěma lahvemi vodky, konzervami s hovězím z Leand-leasu a bohužel také s ostatky pilota. Součástí přednášky bude i promítání fotografií a filmů, které uvedou na pravou míru skutečnosti okolo vyhledávání a vy-zvedávání těchto skvostů. To bude, myslím, pro fanoušky velice zajímavá akce.

Dále se i letos uskuteční, jako součást mistrovství České republiky, letecké souboje na simulátoru, kterých se každoročně zúčastňují desítky zájemců. Nebude chybět ani virtuální soutěž v letecké akrobacii aj.

Děkujeme za přiblížení této zajímavé akce.

(mis)
Foto: archiv

Zaostřeno na IATCC Praha



Od 21. července 2005, kdy byla v Pavlově oficiálně zahájena dostavba chybějícího desetikilometrového úseku rychlostní komunikace R6 z Prahy na Karlovy Vary, probíhá stavba, která nahradí nevyhovující průjezd Hostivicemi, Jenčí a Pavlovem. Budovaná trasa počítá s výjezdem u Jenče i zakrytou částí pod přistávací dráhou letiště Praha-Ruzyně. Pro dobrou dopravní přístupnost nového areálu IATCC má tato stavba rozhodující význam.

Text a foto: (mis)



Pocta ing. arch. Viktoru Tučkovi ze společnosti STOPRO – kombinací kamene, kovu a skla vytvořil v prosvětlené hale budovy velmi příjemné prostředí.

(mis)

Foto: YOUR ARTILLERY

Vládní ano privatizaci DFS

Spolková vláda odsouhlasila privatizaci německého poskytovatele letových provozních služeb DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), která byla až dosud majetkem státu. Podle stávajícího návrhu by mělo být prodáno 74,9 % společnosti, zbývající část zůstane i nadále ve vlastnictví státu.

Dne 10. srpna 2005 přijal německý spolkový kabinet návrh nového jednotného zákona o řízení letového provozu. V tomto návrhu jsou již zapracovány nové rámcové podmínky, které odpovídají evrop-

skému standardu, a jejichž cílem je liberalizace a harmonizace služeb poskytovaných provozovateli ANS. Vláda doufá, že návrh projde parlamentem dříve, než bude 18. září před nadcházejícími volbami rozpuštěn.

Tato privatizace vychází vstříc nejen evropské legislativě, ale dokonce ji i předstihla. DFS jakožto poskytovatel ANS, který má osvědčení dané evropskými předpisy, se tak stane konkurenční firmou a může své služby nabídnout i německým regionálním letišťům. (ih)

Informace o oznamovací povinnosti

Přinášíme vám stručnou informaci o oznamovací povinnosti do registru pojištěnců nemocenského a důchodového pojištění.

S účinností od 1. července 2005 vznikl registr pojištěnců nemocenského a důchodového pojištění, který vede Česká správa sociálního zabezpečení. Registr slouží k provádění sociálního zabezpečení a plnění úkolů plynoucích z práva Evropských společenství, z mezinárodních smluv a k provádění sociálního zabezpečení. Všichni zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., byli zaregistrováni na příslušné správě sociálního zabezpečení ke dni 1. 7. 2005.

Pro organizace byla zákonem stanovena **osmidenní lhůta** pro hlášení změn v údajích o zaměstnancích. V této souvislosti je důležité tedy připomenout, že **všichni zaměstnanci jsou povinni bezodkladně ohlašovat na divizi personální změny, které nastaly v jejich osobních údajích** (např. změna příjmení, rodinného stavu, narození dítěte, adresa trvalého bydliště apod.). K tomuto účelu slouží formulář „Hlášení změn osobních údajů zaměstnance“, který zaměstnanci naleznou na podnikových intranetových stránkách v sekci „Nástěnka“ nebo „Informace útvarů“ – „Divize personální“. Vyplněný a podepsaný tiskopis musí být doručen na divizi personální.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPER

Aktuálně

Ministr dopravy Milan Šimonovský ve středu 24. srpna definitivně jmenoval Hanu Černochovou generální ředitelkou České správy letišť.

Letiště Praha, s. p., je od 1. září 2005 nový název České správy letišť, s. p.

Středočeský kraj výrazně posílí síť autobusových spojů z Prahy do Jenče na Praze-západ. Stane se tak na žádost Řízení letového provozu, s. p. Veřejnou dopravu budou využívat nejen jeho zaměstnanci, ale i běžní cestující. (red)

Fotografie (nejen) z dovolené

Trochu netypická fotografie z dovolené. Výprava na jednu z nejkrásnějších pláží řecké Kréty – Elafonisi – neskončila, jak by se dalo očekávat, mezi tisíci lidmi pod slunečníkem. **Oldřich Krabec (CL/OKVT)** se místo slunění a koupání věnoval fotografování přírody. Arachnofobikům se autor omlouvá.

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



Letní měsíce v rekreačních objektech ŘLP

Ledeč nad Sázavou

Jistota pro rodiče a děti – LTD v Ledči

Během letošních letních prázdnin se na dětském táboře v Ledči nad Sázavou – Zlaté zátoce vystřídalo 186 dětí ve věku od šesti do patnácti let ve čtyřech čtrnáctidenních turnusech.

Letní dětský tábor našeho podniku si během let svého působení vybudoval velmi dobrou pověst, která je založena na

běhů se zúčastnilo přes čtyřicet dětí. Je potěšující, že stále stoupá počet dětí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., které tráví prázdniny na podnikovém táboře. Tvořily přibližně čtvrtinu účastníků letního tábora.

V letošním velmi deštivém a chladném počasí byla nejvíce užívána velká provozní budova se zastřešenou a proti větru chráněnou terasou. Dále byla využívána ke hrám i prostorná jídelna, kde se občas i topilo. Rozmary počasí se zapsaly také



jistotě, že všechno „klapne“. To je možné pouze proto, že provoz tábora zajišťují dlouhodobě lidé (není jich málo ani z ŘLP), kteří jsou ochotni obětovat svůj čas i „cizím“ dětem. Jen striktní hygienické předpisy jsou příčinou, že je nutné některé děti odmítnat a omezit počet mladých rekreatantů maximálně na padesát v každém turnusu.

Největší zájem byl jako obvykle o červecové turnusy, ale i obou srpnových

do pečlivě vedených zdravotnických deníků, kde převládaly informace o nachlazení, vyskytla se bohužel i angína.

V sobotu 27. srpna 2005 odjel poslední autobus s dětmi a tábor začala „boudat“ sebraná parta z CL.

Jako důkaz všeobecné spokojenosti je možno uvést skutečnost, že (skoro) všichni pojedou příští rok rádi znovu.

MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER

Foto: JITKA NOVOTNÁ ml.

Buchtův kopec

Deštivé léto prálo spíše houbařům

Letošní léto se na Buchtově kopci vystřídalo 104 rekreatantů – 59 zaměstnanců a 45 cizích.

Celé rekreační zařízení bylo souvisle využito, až na menší mezery. Rekreatanti uvítali nové prolézačky pro děti a v hezké dny, kterých bylo letos sporadicky, využívali nový bazén. Zato deštivé léto prálo houbařům, ti si přišli na své. Chceme pozvat ty zaměstnance i jejich přátele, kteří zde ještě nebyli, aby nás navštívili, neboť Buchtův kopec leží v nejkrásnější části Českomoravské vysočiny. Každý, kdo k nám jednou přijede, se rád vrací.

Rekreatanti se často dotazují na cestu z Daňkovic. Tak tedy: směrem od Sněžného je v Daňkovicích po levé straně kulaté dopravní zrcadlo, u kterého odbočíte doleva. Potom pojedete mírně do kopce, minete dvě požární nádrže po pravé straně a na drátěném plotě u cesty uvidíte šipku s nápisem REDA, která směřuje doleva. Pojedete po cestě z dlažebních kostek do kopce a ta vás dovede až k nám.

MARIE JUDOVÁ, RIS/BUKOP

Albrechtice

Turistické i cyklistické výlety v horách

Nedávno zrekonstruovanou podnikovou rekreační chatu v Albrechticích v Jizerských horách využilo k pobytu v červenci a srpnu letošního roku celkem nejen 41 zaměstnanců, ale také 27 ostatních rekreatantů.

JANA HORELOVÁ, DPER

Ledeč letos opět pod vodou

Kdepak, nepropadejte zděšení, dětský tábor v Ledči nad Sázavou stojí v suchu a Sázava pokojně plyne ve svých březích. To jen potápěči z pražského klubu Mersores Pragenses opět uspořádali vodní den pro děti. V sobotu 20. 8. bylo celkem pěkné počasí, příjemná změna po předchozím chladném a popršeném týdnu. A tak bylo možno dětem předvést bohatou ukázkou potápěčské výstroje a vysvětlit jim základy tohoto sportu.

Řada dětí byla krásně opálená po návratu z dovolené s rodiči u různých moří a mnoho z nich se již i zkusilo potápět s ploutvemi a maskou ve vysloveně atraktivních potápěčských lokalitách nejen v Evropě. Proto naše informace o správném použití této výstroje, o vyrovnávání tlaku v uších, o bezpečném provedení ponoru na nádech i o možných rizicích a prevenci padly na úrodnou půdu. Byla vznesena i spousta dotazů a některé hodně zaslíbené. Však nás řada dětí potkala už podruhé, a tak i praktická část v rybníku Kouty měla hodně zájemců. Bohužel, voda byla po předchozích deštích chladnější a hlavně zkalená, takže viditelnost byla téměř nullo-



vá. I v těchto zhoršených podmínkách si řada dětí s nadšením vyzkoušela plavání s malým potápěčským přístrojem, samozřejmě při dodržení bezpečnostních pravidel. V 5 hodin odpoledne se však zatáhlo, začalo krápat, a tak jsme urychleně zabalili a vrátili se do tábora. Tam se otevřelo

nebe a akce zakončila pořádná průtrž, snad na připomenutí, že letošní způsob léta byl poněkud nešťastný.

Ale potápěčům, byť jen těm dětským, nějaká ta kapka nemůže uškodit.

Text a foto: **OLDŘICH STANĚK, AI**
(člen Mersores Pragenses)

Inspirovat

„Nejde o hromadné propouštění – měníme strategii firmy a část našich zaměstnanců převádíme do dceřiných firem.“

Marcela Hrdá, výkonná ředitelka pro transformaci Českých aerolinií, a. s., o přípravách k převedení firmy na holding (27. 7.)

„České aerolinie zvýšily v prvním pololetí přepravu cestujících na pravidelných i charterových linkách o 18 procent na 2,3 milionu lidí.“
Mladá fronta DNES (27. 7.)

„V Evropě v letech 1998 až 2015 vyrostlo či vyrostlo osm nových letišť v hodnotě přibližně 15 miliard USD, tedy asi 360 miliard Kč.“
Dopravní noviny (28. 7.)

„Obdrželi jsme souhlas antimonopolního úřadu s potenciálním spojením obou firem. Na konci příštího týdne bychom mohli začít znovu s Travel Servicem jednat.“
Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík (2. 8.)

„Za první pololetí přes ČR přeletělo 288 490 strojů, to je o 14,4 procenta víc než loni.“
Tiskový mluvčí ŘLP ČR, s. p., Richard Klíma pro ČTK (5. 8.)

„Policie připravuje na letišti Brno-Tuřany výstavbu nové letecké základny s nepřetržitým provozem, ze které bude schopna rychle poskytovat služby všem složkám integrovaného záchranného systému po celém území státu.“

Vladimír Panenka, ředitel letecké služby Policie České republiky (8. 8.)

„Že by byla příčinou leteckých nehod pouze technická závada, to je naprosto výjimečné.“
Viceprezident technického úseku Českých aerolinií Tomáš Heczeko ke katastrofě Boeingu 737 kyperské společnosti Helios Airways (15. 8.)

„Bezpečnost letového provozu a výborný technický stav letadel ČSA jsou naší prioritou.“
Tisková mluvčí ČSA Jitka Novotná (18. 8.)

„Je to dopravní stavba roku, vzdušný přístav i obchodní dům.“
Milan Šimonovský, ministr dopravy a spojů ČR, o terminálu Sever 2 (25. 8.)

„Armáda se dohodla s Českými aeroliniemi na přepravě ústavních činitelů. Smlouva začne platit 1. září 2005.“
Jan Pejšek z tiskového odboru ministerstva obrany (31. 8.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Slavnostní otevření prstu C

Dne 1. září 2005 byla za přítomnosti předsedy vlády, zástupců ministerstva dopravy, představitelů organizací civilního letectví a řady významných hostů slavnostně otevřena první část projektu EUROPA - nástupní prst C s 10 nástupními mosty a spojovací modul, který propojí novou výstavbu s původním terminálem SEVER z roku 1968. Po 26 měsících od položení základního kamene začnou cestující využívat nové prostory vybavené vším, co je k vidění i na moderních letištích západní Evropy. Velké vzdálenosti lze překonat na jezdících chodnících, které jsou lemovány obchody s kosmetikou, hračkami, sklem, luxusním zbožím, kavárnami a restauracemi. Ve spojovacím modulu je i velké kongresové centrum, které dosud letišti citelně chybělo. Celkové množství prstů tedy vzrostlo na 27, což překonalo i současný počet na letišti Vídeň, průchozí kapacita se zvýšila o třetinu. Současný počet odbavovacích přepážek bude možná stěží stíhat svou práci. To se však rázem změní po otevření nového terminálu Sever 2, které je plánováno na leden 2006.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis



Tisková konference v nové konferenční hale



Slavnostní přestřižení pásky – zleva Pavel Bém, primátor hlavního města Prahy, Jiří Paroubek, předseda vlády ČR, a Milan Šimonovský, ministr dopravy ČR



Interiér nového prstu C

Letiště Praha-

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

(Dokončení z minulého čísla)

Toto rozhodnutí ohledně povinného vybavení vozidel odpovídací SQB nám umožnilo poměrně významně potlačit citlivost zobrazení primárních cílů a tím v maximálně možné míře snížit výskyt falešných primárních cílů. Toto bylo částečně ověřeno již během zimních mě-



Seriál: Evrops



Interoperabilita je termín, který se v poslední době objevuje stále častěji. Ve smyslu toho, o čem pojednává tento článek, se dá tomuto termínu rozumět jako komunikaci mezi automatizovanými systémy. To v sobě zahrnuje harmonizaci systémů jak na úrovni technické (aby se systémy mohly vůbec propojit prostřednictvím datových sítí), tak i na úrovni aplikační (aby interpretace vyjmenovaných dat byla u všech partnerů shodná).

Interoperabilita není nic, co by se objevilo až nyní ve spojitosti se Single European Sky (SES). Harmonizace datové výměny a stanovení standardů bylo podstatnou částí aktivit EUROCONTROL (Common Implementation programme, CIP, EUROCONTROL standardy apod.) Co nového tedy SES přináší do této oblasti?

V roce 2004 Evropská komise (EC) vydala v rámci SES nařízení (Regulation) číslo 552 (Interoperability Regu-

Praha-Ruzyně zavedlo systém A-SMGCS (II.)

sící při silném spadu sněhu a tvorbě postranních sněhových valů okolo RWY.

Falešné alarmy

Předpokládáme, že s požadovanou novou funkcí, trvalým rušením nepohyblivých falešných odrazů (letištní znaky), budeme mít minimum falešných alarmů při aplikaci hlášení konfliktů na jednu RWY. Samotný systém RIMCAS navíc obsahuje funkci TCPA (Time of Closest Point of Approach), který sám o sobě snižuje počet alarmů na hlášení skutečných předpokladů srážky.

Letiště Praha-Ruzyně má křižující se RWY, které časově využívá a bude využívat k pokrytí narůstajících požadavků na letový provoz. Je možná jedno z prvních letišť, kde se předpokládá plné využití hlášení konfliktů na křižujících se drahách. Právě zde systém RIMCAS s využitím TCPA prezentuje pouze State 2 „Alert“ bez State 1 „Information“.

Tento způsob prezentace konfliktů bude nutné podrobně prověřit před schválením do řádného využívání.

Vysoká kvalita poskytovaných informací

Vzhledem k starému zobrazení provozu na letišti na HMI pojezdového radaru, je zobrazení HMI A-SMGCS nesrovnatelně kvalitnější a na podstatně vyšším stupni poskytovaných informací. První poznatky od řídicích jsou velmi pozitivní. Mít, při pořadí 8 až 10 letadel na odlet, možnost přesné a jednoznačné informace o pořadí všech letadel na vzlet je velkým přínosem. Tato výhoda oproti očekávání nutí řídicí k zvýšenému počtu manuálního označování letadel. Stejně tak je velmi přínosné auto-

matické označení vozidel na provozní ploše. Určitý problém tvoří délka označení, které někdy překrývá označení letadla. Z tohoto důvodu se diskutuje o určitém zkrácení názvů pro vozidla tak, aby ještě vystihly jeho volací znak. Na letišti Praha-Ruzyně se v současné době pohybuje cca 80 % letadel vybavených odpovídačem Modu S. Z těchto 80 % letadel je přibližně 25 %, která nevyužívají odpovídač v souladu s ustanovením v AIP ČR.

Změny reliéfu letiště v systému

V době uvádění A-SMGCS do řádného provozu bylo bohužel těžké nutně měnit reliéf letiště z důvodů výstavby rychlých odbočení na RWY 24. Takováto změna reliéfu nás v roce 2005 čeká ještě při zahájení provozu nového prstu C, nové části prodloužené TWY G a nového Holdingu na RWY 24. Začátkem roku 2006 by měl být otevřen nový terminál a nová odbovací plocha, což si vyžádá další změnu reliéfu letiště v systému A-SMGCS. Další změny reliéfu budou pravděpodobně již spojeny s výstavbou nové paralelní RWY 06R/24L. Do výstavby paralelní RWY uvažuje ŘLP ČR, s. p., se zkvalitněním systému A-SMGCS o systém AMAN/DMAN a s tím spojené využívání EFS. Letiště Praha-Ruzyně je jedno z letišť v rámci projektu EC EMMA, kde se bude testovat systém A-SMGCS Level 1, 2, 3 a 4. Právě v rámci tohoto projektu se předpokládá testování EFS a AMAN/DMAN. Testování ADS-B v rámci projektu EMMA by chtělo ŘLP ČR, s. p., využít pro zavedení do vlastního systému A-SMGCS, hlavně pro kvalitnější informaci o poloze vozidel ve stínu jednotlivých objektů.

Případné rozšíření systému A-SMGCS o Level 3 a 4, bude velmi záležet na schopnosti průmyslu, ale v každém případě se s dalším rozšířením systému A-SMGCS o Level 3 a 4 počítá až po dostavbě paralelní RWY 06R/24L.

MIROSLAV TYKAL, DPLR/OPLNS

Foto: LETIŠTĚ PRAHA, s. p., ERA, a. s.

ská integrace ATM – Single European Sky

lation). Toto nařízení definuje rámec pro další postup v oblasti datové výměny ATM systémů. Ale nejen to, obsahuje i postupy a požadavky platné pro celkový rozvoj ATM systémů. Ve zkratce by se dalo říci, že definuje tři základní oblasti.

Jak se bude postupovat při vytváření dokumentů stanovujících budoucí „standards“ pro výměnu dat mezi ATM systémy. Definuje dva druhy dokumentu:

Implementing Rule (IR) – tento dokument by měl stanovit předmět: co je předmětem regulace, pravidla validace, časový plán implementace. Implementace požadavků vyjádřených v IR je povinná, kontrolována EC,

Community Specification (CS) – stanovuje, jak toho dosáhnout, popisuje způsob konkrétní technické aplikace (např. OLDI standard apod.). Použití CS není povinné, nicméně jejich použití je všestranně výhodné.

Principy a postupy validací ATM systému, a to pro dvě úrovně:

Úroveň komponent ATM systémů (např. MTCD), kde

by měla být povinnost dodavatele provést tuto práci a dodat příslušnou dokumentaci;

Úroveň celého ATM systému. Tato úroveň zůstává na poskytovateli letových provozních služeb.

Základní požadavky na ATM systémy (Essential Requirements)

Splnění pravidel požadovaných tímto dokumentem bude vyžadováno a kontrolováno EC.

A jaký je současný stav uvádění tohoto nařízení do života?

Jsou vydány pro první tři interoperability IR. Týkají se základní úrovně OLDI datové výměny, komunikačního protokolu pro datovou výměnu mezi FDPS a základní zpracování dat letového plánu. Tyto první IR nepřinášejí nic převratného, v podstatě legalizují, co už bylo dříve definováno v rámci EUROCONTROL a v značném rozsahu i implementováno.

Ve fázi zpracování jsou další IR a připravuje se návrh na vypracování prvních CS.

Dopad tohoto nařízení na systémy pro IATCC? Nařízení se především musí promítnout do způsobu validace a schvalování ATM systémů pro IATCC.

Co říci na závěr? Novým prvkem, který SES přináší v oblasti ATM systémů a interoperability, by měl být především daleko vyšší stupeň vymahatelnosti plnění požadavků daných v IR, než bylo dříve u harmonizačních aktivit řízených organizací EUROCONTROL. S trochou nadsázky by se dalo říci, že přecházíme z doby dobrovolnosti (CIP) k době moudrého diktátora. To může znamenat v kladném případě efektivní cestu k vytvoření účinného evropského ATM systému. V záporném případě může hrozit zpomalení rozvoje ATM systému. Závisí to na tom, jak moudrý tento diktátor bude.

VLADIMÍR ČÍZEK, DPLR/ORLNS

