

Zdá se, že téměř dvouleté období extrémních nárůstů provozu je konečně za námi a provoz začíná růst standardním evropským tempem do 5 % meziročně. V měsíci červenci a srpnu jsme mimo jiné poprvé od května 2003 zaznamenali na ACC meziroční pokles zpoždění, v srpnu téměř o 40 % a hodnota zpoždění poklesla na jednu minutu na provedený let. To je ovšem stále minimálně trojnásobek optimálního stavu. Podobná čísla vykazuje předběžně i měsíc září.

V průběhu letních měsíců došlo též k významné změně v systémové podpoře a technologii práce na stanovišti ACC. Po mnohaměsíčním intenzivním testování a ladění byly postupně zavedeny funkce plně elektronického prostředí. Úsilí realizačního týmu vyvrcholilo, po nezbytném souhlasu ÚCL, definitivním ukončením tisku stripů dne 7. září. Že se jedná o změnu vpravdě revoluční, se dozvíte též ve vedlejším článku od osoby považované za pana Zdeňka Janduse.

Konec extrémního růstu provozu?

Pokud se týká letiště Praha, tak i přes významné zvýšení dráhové kapacity na začátku letní sezony, překračuje stále dopolední špička výrazně tuto kapacitu a stanoviště musí pravidelně vyhlašovat v této době řízení toku. Provoz v ostatních hodinách dne se díky upraveným hodnotám kapacity a perfektní práci stanoviště dařilo zvládat a k řízení toku docházelo jen výjimečně. Stanovené kapacity se v průběhu letní sezony podařilo udržet i přesto, že se část pohybových ploch letiště opět změnila na jedno velké staveniště. Pro zvládnutí provozu je mimořádně důležité realistické přidělování letištních slotů, protože jen tak lze omezit výskyt provozních špiček, ve kterých poptávka přesahuje 50 pohybů za hodinu a které nelze zvládnout bez zpoždění. To je však věcí provozovatele letiště a leteckých dopravců a ŘLP nemá na plánování letištních slotů přímý vliv.

Další významná změna, i když na první pohled méně viditelná, nastala v oblasti zpracování a distribuce radarových dat. Uvedením systému ARTAS (Advanced Radar Tracker and Server) do plného řádného provozu jsme získali druhý nezávislý plnohodnotný zdroj kvalitní multiradarové informace, který nahradil dosluhující Eurocat E200 a stal se zdrojem radarových dat pro systém IDP.

Myslím si tedy, že uplynulá letní sezóna se dá považovat za úspěšnou, a proto je mojí příjemnou povinností poděkovat celému týmu pracovníků, který se na jejím úspěšném zvládnutí podílel.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Good-bye Strip, ACC se s tebou loučí

ACC Praha se neloučí s naším časopisem, ale s jeho papírovým jmenovcem s malým „s“

Papírový strip nás jako základní „výrobní“ prostředek k vyhledávání konfliktů mezi letadly provázal od druhé poloviny šedesátých let. Tehdy si zvyšující provoz vynutil zobrazení vzdušné situace pomocí letových proužků – stripů, místo do té doby používané tzv. mapy. Posledními pamětníky mapy jsou již jen Zdeněk Černohous, pracující na RCC, a Luboš Holeček, který se stále podílí na výcviku řídicích na ACC Praha.

Z historie stripu

Ve svých počátcích byl používán systém, kdy každému radionavigačnímu zařízení a letadlu odpovídal jeden strip. To pro let Praha – Holešov znamenalo čtyři stripy: Benešov, Polná, Brno a Holešov. Každý takový strip musela vyplnit příslušná pracovníce nebo řídicí letového provozu v zácviku podle údajů v letovém plánu. Strip obsahoval značné množství dat – radiona-

vigační zařízení, volací znak letadla, typ, rychlost, letiště odletu a předpokládaný čas startu a letiště přistání. Obávané byly v té době obvyklé tzv. „trůplány“. To si posádka podala FPL na celý den, tedy např. let Praha – Holešov a zpět ráno, pak opět dopoledne, další odpoledne a ještě jeden večer. Tedy čtyři „kolečka“ Praha – Holešov. To představovalo 32 stripů. Když začal dálkopis ráno chrlit jeden „trůplán“ za druhým, službě na stripech nebylo co závidět.

„Zelená příšera“

Předepsané stripy se pak odnesly na sektor před službu Flight Data, zvanou podle zeleného označení v rozdělovníku „zelená příšera“. Zde seděl řídicí-žák, který po obdržení zprávy EST telefonem, zaznamenal údaje na vstupní strip a předal telefonem vojákům. Zpoždění předání mělo za následek ztrátu premii. Přitom musel spočítat časy na všechny stripy pro sektory a vypl-

nit příslušné hladiny. Když mu současně zavolal Rhein, Berlín a Varšava a každá služba předala jen dvě letadla, nevěděl dost dlouho kam dřív skočit. Tato služba byla dvanáctihodinová, od sedmi ráno do sedmi večer a bez jakéhokoli střídání. Když byl vedoucí směny „lidumil“ a vystřídal „zelenou příšeru“ na dvacet minut na oběd, tak mohl dotyčný řp-žák mluvit o štěstí. Z toho plynul název této služby.

Strip se v sedmdesátých letech stal i předmětem sázek. Skoro pokaždé, když se na sektor doručil strip s Cubanou 476, která létala dvakrát týdně do Prahy s Bristolem Britannia a zpoždění několik hodin u ní nebylo výjimkou, ale pravidlem, vypukla sázková horečka. Na základě předpokládaného času startu z Ganderu (Newfoundland – Kanada) se sázelo, kdy bude letadlo na Chebu a kdo byl nejbližší skutečnosti, ten bral celý bank.

(pokračování na str. 2)



Good-bye Strip, ACC se s tebou loučí

(dokončení ze str. 1)

Prostory pro výcvik

Výcvik v té době probíhal na starém letišti v bývalé dřevěné zahraniční budově, přezdívané podle svého šéfa LUJOVO (Letecké učiliště Josefa Vosádky). Žák a instruktor seděli v různých místnostech oddělených prkenou stěnou. Přes tu bylo všechno slyšet, takže jsme si, jako instruktoři, vyslechli hodně nespisovných výrazů, když se žákovi začala situace vyvíjet z rukou. Stalo se třeba, že si žák uvědomil chybu, a pod dojmem toho, že pustil letadla proti sobě, vzteky mrštil stripem do tabule. Následoval hromový rachot a desítky stripů v plastových držácích se zřítily na zem a bylo po „přesilovce“. Výcvik potom přešel do tehdejšího výcvikového střediska, dnes letecké školy. Zde už žák a instruktor seděli v téže místnosti a žák si přítomnost instruktora uvědomoval.

1 let – 1 sektor – 1 strip

Strip byl v roce 1975, v období po ukončení provozu radaru OR-2, do doby, než byl zahájen provoz sekundárního radaru AIL, jediným prostředkem k zobrazení polohy letadla. Přestože tehdy za den létalo 300 až 400 letadel, byly to služby hrůzy. I po třiceti letech si vzpomínám, jak jsme odcházeli z práce s propocenou košilí.

Další zlom nastal v roce 1993, když jsme v souvislosti s přechodem na EUROCAT 200, změnili systém na 1 let – 1 sektor – 1 strip. Tehdy narůstající provoz znemožňoval řidičům dělat něco jiného než stále tzv. „pytlovat a vypytlovávat“ (umísťovat a odstraňovat z držáků) stripy. Proto se množství stripů snížilo pouze na jeden pro každý let (pro příslušný sektor). Nyní při 2000 letech denně (ve špičce) je prakticky nemožné dělat u každého letu všechny úkony na papírových stripech a tyto se staly pětiletí. Z papírových stripů se v současném množství provozu vyhodnocovat konflikt prakticky nedá, k tomu nyní slouží radarové zobrazení IDP a vyvinuté elektronické stripy a jejich nezávislá záloha.

Strip v proměnách

Strip se celou dobu vyvíjel, od původních dvoubarevných - červený pro let ku Praze a černý od Prahy - přes jednobarevné, odlišené barvou plastových držáků, až po současné se všemi údaji tištěnými tiskárnou. V počátcích, kdy existovaly jen čtyři letové cesty a všechny přes Prahu, to ještě vyhovovalo. Ale zkuste určit, jestli let OKX (Frýdlant) - OKG (Cheb) nebo TUSIN (přibližně Třinec) - SUMEK (přibližně Valtice) je letem od Prahy nebo ku Praze. Proto se, s přibývajícím množstvím letových cest, musely změnit i barvy držáků na současné

modré pro lety na východ, respektive v lichých hladinách a žluté pro lety na západ, respektive v sudých hladinách. Vývoj postupně pokračoval od manuálního zpracování, přes automatizované systémy APROS, ARAS, ASTA k dnešnímu ESUP. Každý systém ulehčoval práci řidičům - velkou pomocí bylo samotné tištění údajů tiskárnou, protože někdy bylo skoro nemožné vyloučit údaje o letech, psané ručně a ve spěchu. Dnes elektronické stripy nejen zobrazují všechny údaje jako jejich papírový předchůdce, ale umí ještě mnohem více a každá změna je záležitostí sekund. Např. seřazení stripů při otevírání sektoru - dříve práce nejméně na 2 minuty - je nyní otázkou jednoho kliknutí myši. A tak by se dalo dlouho pokračovat.

Doufám, že se v případě elektronických stripů nepotvrdí teorie kolegy Tondy Klímy: „Každý «ejčar» (ejčar, od anglického HR, správněji HW = stroj), který má více než dvě součástky, nestojí za nic a určitě se porouchá. A když inženýři tvrdí, že pravděpodobnost poruchy je jednou za 100 let, tak si můžete být jistý, že tu bude porucha nejspíše do roka. Jediným spolehlivým strojem je dvouramenná (nebo i jednoramenná) páka, ale ta se nedá moc použít a stejně se může zlomit.“

Sbohem papírový stripe

Rád bych poděkoval nejen týmu, který se na vývoji nejvíce podílel (Láda Čížek, Mirek Hrach, Milan Koráb a další), do-

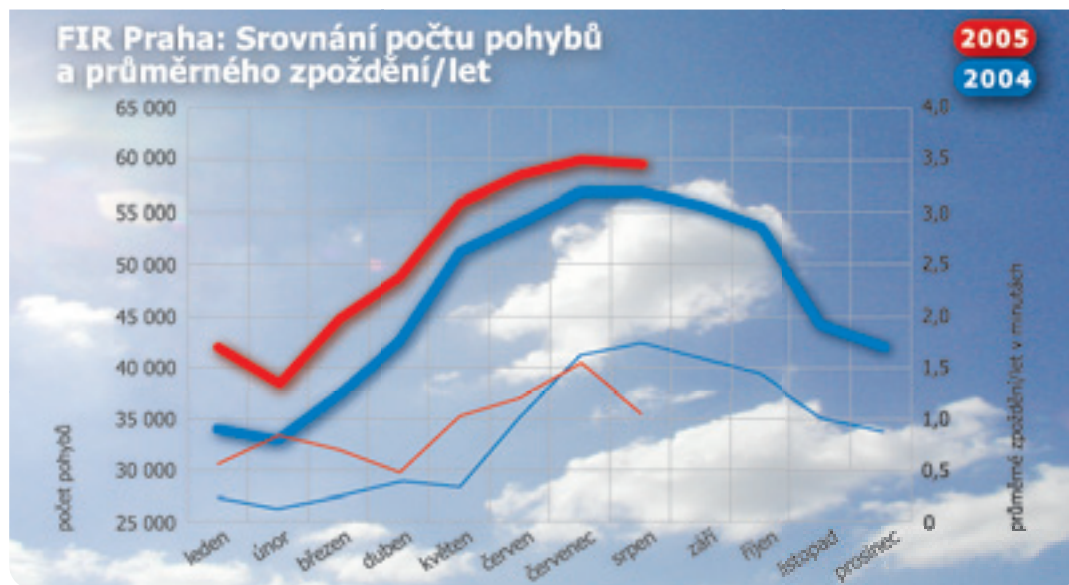
davatelským firmám CS Soft a ICC za jejich flexibilitu a profesionalitu, ale i všem řidičům letového provozu a FDO na ACC, kteří v nelehkých podmínkách letního provozu na sobě nechali „dříví štípat“ a testovali nový systém.

Původně byl stanoven termín zavedení elektronického stripu do provozu na začátek května, ale všichni zúčastnění akceptovali fakt, že při postupném uvádění do provozu se musejí měnit požadavky, a tudíž dojde k určitému zpoždění.

Zato ale nyní máme pomocníka, kterého by nám všude záviděli. Povedlo se vytvořit systém, který hodně umí a umí to i přehledně z hlediska svého zákazníka, tj. řidiče. Takže sbohem papírový stripe a vítěje elektronický jmenovce, který nám, jak doufám, brzo přidáš další možnosti jako např. varování před slétáním na výstupním bodě, apod.

ZDENĚK JANDUS
NNSON

P. S. Nevěřte novinovým titulkům. ACC se s papírovým stripem neloučí definitivně. I na sektoru IFR bude několik týdnů přežívat papírový strip pro zobrazení doplňkových zpráv MAC, NLM, ACT a ULP. Dále bude ještě dlouho na sektoru FIC pro lety VFR a bude součástí základního výcviku na Letecké škole. Podobně se „mapa“ používala k výcviku ještě asi 15 let.



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

2004	2005
celkový počet	
14 138	15 303
nejvyšší počet/den (26. 8.)	
513	552
nejvyšší počet/hod. (11. 8.)	
41	46

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

2004	2005
celkový počet	
57 461	58 825
nejvyšší počet/den (5. 8.)	
1 981	2 124
nejvyšší počet/hod. (17. 8.)	
147	150

Statistika provozu

srpen 2004/2005

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
srpen	57 461	58 825	+ 2,4	1,75	1,06

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2004	2005	v %
srpen	814 44	852 326	+ 4,6

	Počet pohybů na letištích - Česká republika											
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
srpen	14 138	15 303	+ 8,2	2 413	2 266	- 6,1	1 367	1 454	+ 6,4	1 374	1 114	- 18,9

Chceme se vyrovnat s moderními požadavky výuky a s nároky účastníků našich kurzů, říká Radka Blaháková

Budeme modernizovat třídy i simulátor

Vedoucí Letecké školy ŘLP ČR, s. p., byla 1. května 2005 generálním ředitelem ing. Petrem Maternou pověřena PhDr. Radka Blaháková. Povídali jsme si s ní o jejich nejbližších i vzdálenějších plánech nejen v podniku, ale i v soukromém životě.

Nastoupila jste na místo vedoucí Letecké školy. Jakou funkci jste zastávala v podniku předtím?

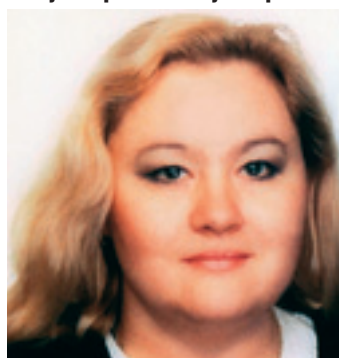
Zastávala jsem a i nadále – byť částečně, zastávám pozici vedoucí oddělení jazykového vzdělávání LŠ.

Jaké byly vaše první pocity po nástupu do nové funkce?

Popravdě řečeno – tak trochu šok. Ten ale velmi rychle ustoupil nutnosti vyrovnat se se skutečností, že usedám za stůl, vyžadující diametrálně odlišný úhel a dimenzi pohledu na všechno, co se LŠ týká – a to jak záležitostí vnitřních, tak vnějších. Byla jsem náhle postavena před nutnost řešit a rozhodovat množství věcí, které jsem v pozici vedoucí jazykového oddělení bezstarostně odkládala na bedra svých dřívějších nadřízených. Bez podpory a tolerance kolegů bych neměla v tomto hektickém období žádnou šanci; v pracovním velmi náročném období zvládli zajistit plynulý chod školy, přípravu množství nových kurzů i práci na projektu stěhování.

Většina čtenářů strukturu Letecké školy jistě zná, můžete přesto stručně popsat jednotlivá oddělení, která zajišťují výuku a výcvik?

Dvěma výkonnými odděleními, která jsou v každodenním přímém styku ve výuce nebo výcviku s účastníky námi pořádaných kurzů, ať už mluvíme o zaměstnancích ŘLP ČR, s. p., nebo o zahraničních studentech, je středisko vzdělávání LNS a v jeho rámci především oddělení instruktorů, a pak samozřejmě, mému srdci velmi blízké, oddělení jazykového vzdělávání. Bez dobře fungující podpory ostatních oddělení by ale výuka a výcvik vůbec nemohly probíhat – ať už se jedná o meto-



dickou přípravu a knihovnu, právní, marketingové a ekonomické činnosti, welfare pro studenty, nebo technické zabezpečení. Nezapustitelnou roli hrají kolegové z oddělení pseudopilotů, bez kterých by výcvik na simulátoru prostě nebyl proveditelný. Tak trochu specifické postavení v rámci LŠ zaujímá oddělení FTO, které na komerčním základě pořádá kurzy pro létající personál, především pro piloty.

Jak jste spokojena s úrovní materiálního vybavení?

Osobně nejsem a myslím, že spokojena není ani většina mých spolupracovníků. Chceme se vyrovnat s moderními požadavky výuky a s nároky účastníků našich kurzů (a ŘLP ČR, s. p., má náročné zaměstnance, zvyklé na vysokou úroveň nejen technického vybavení), a proto musíme v blízké budoucnosti modernizovat vybavení tříd i simulátoru. V případě simulátoru jsme omezeni jak prostorem – původně logické umístění simulátoru v podzemních prostorách budovy díky vývoji techniky ztratilo své opodstatnění již dávno a eventuální rozšíření počtu žákovských pozic není možné z téhož důvodu. Třídy nevy-

hovují jak velikostí, tak počtem a díky své orientaci se od května do září stávají spíše mučnickou, než místem příjemným pro pobyt, neřku-li místem podporujícím intelektuální rozvoj ducha, a co do jejich vybavení ... je toho hodně, co máme v úmyslu změnit.

A personální obsazení vašeho pracoviště?

Výhodou LŠ je, že přes určité věkové rozdíly jsou schopní a ochotní v týmu pracovat kolegové zkušenější i ti mladí, zdravý skepticismus se doplňuje s ochotou zkoušet a zavádět nové přístupy a motivace k dosažení týmových výsledků převyšuje snahu o naplňování osobních cílů. Máme zkušené lektory i instruktory, jejichž „rukama prošly“ generace řídících letového provozu a jejichž jméno je v ŘLP pojmem i u ostatních zaměstnanců. Osobně si vážím jak této skutečnosti, tak i toho, že máme mezi sebou řadu mladých, nadějných kolegů. To, s čím se ale již delší dobu neuspěšně potýkáme, je nedostatek instruktorů ve stálém pracovním poměru. Abychom byli schopni zajistit výcvik řlp, musíme tuto situaci řešit externími silami ze zahraničí. Pokud by někdo měl zájem o práci stálého instruktora v LŠ, je upřímně vítán.

Jaké změny připravujete ve výuce cizích jazyků?

Ve výuce angličtiny pro zaměstnance budeme muset flexibilně reagovat na nové podmínky vzniklé přestěhováním zaměstnanců do IATCC, v současné době se snažíme vytvořit několik variant praktického řešení, které by v maximální míře umožnilo zaměstnancům dál pokračovat bez výrazné újmy v účasti v kurzech angličtiny. Zásadní změnou, co se znalosti cizího jazyka týče, prošla směrnice L1 – stanovuje jak nároky kladené na způsobilost v angličtině řídících letového provozu, tak i povinnost v pravidelném intervalu tuto způsobilost prokazovat. Jednáme s ÚCL o podmínkách, za kterých by Eurocontrol akreditovaní komisaři z řad řlp a lektorů oddělení jazykového vzdělávání byli pověřeni prováděním těchto zkoušek pro Českou republiku. Právě teď je ve stadiu zrodu i směrnice DPER, upravující jak podmínky jazykového vzdělávání řídících letového provozu, tak ostatních zaměstnanců.

Naprostá většina činností podniku bude brzy soustředěna v novém středisku IATCC v Jenči. Jak to bude s vaším pracovištěm?

LŠ zůstává v lokalitě starého letiště, ale jak doufáme, po přesunu zaměstnanců z LO budeme mít možnost přestěhovat se ze stávajícího objektu do uprázdňené budovy a uskutečnit tam řadu představ o fungujícím, moderním a dobře vybaveném vzdělávacím zařízení na mezinárodní úrovni. Takže – vlastně i nás, patrně v průběhu příštího roku, by mělo čekat stěhování.

Dostali jste se definitivně do budoucnosti. Prozradíte nám něco ze svých osobních plánů v nejbližším i vzdálenějším období?

Co nejdříve plánuji dovolenou, zatím nemám jasný cíl, kam pojeďu, ale jedno vím určitě – teplé moře, modrá obloha, příroda i památky ... no, a dobré knížky a milou společnost už si tam přivezu sama.

A co se dlouhodobějších plánů týče – v srpnu tohoto roku byla managementem podniku schválena koncepce oživení a optimalizace činnosti LŠ, takže před sebou mám nejen já, ale i mí spolupracovníci velký kus práce, abychom ji zdárně uvedli v život. Proto i můj dlouhodobý cíl, pohříchu musím přiznat – cíl chronického repetenta, konečně se dostat ve francouzštině dál, než k sedmé lekci, asi zase zůstane nenaplněn...

Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

PhDr. Radka Blaháková

Narozena v Praze. Na FF UK absolvovala obor výchova a vzdělávání dospělých a postgraduální studium managementu vzdělávání dospělých. V případě rozhodování, které tři knihy by si vzala na pustý ostrov, propadne beznaději. Nemá jen jednoho oblíbence a bylo by jí líto na některého zapomenout. Momentálně má rozečtené Dějiny středověké Evropy od Jacquese Le Goff a Poutníka od Paula Coelho. Těší ji jakákoliv dobrá hudba – od středověké polyfonie přes Händela k jazzu, francouzskému chansonu až k U2, Stingovi a Radúze. Jejimi kultovními filmy jsou Pulp Fiction, Casablanca a Buena Vista Social Club, perly československé nové vlny let 60. a cokoliv z Jára Cimrmana. Jako lokál patriot zhlédne věštinu repertoáru Dejvického divadla, a také představení bratří Formanů. Při sportování preferuje plavání a jízdu na kole (s vyloučením časovek do vrchu). Životní krédo TANT QU'IL Y A LA VIE, IL Y A L'ESPOIR (dokud žijeme, je naděje).



Zaostřeno na IATCC Praha

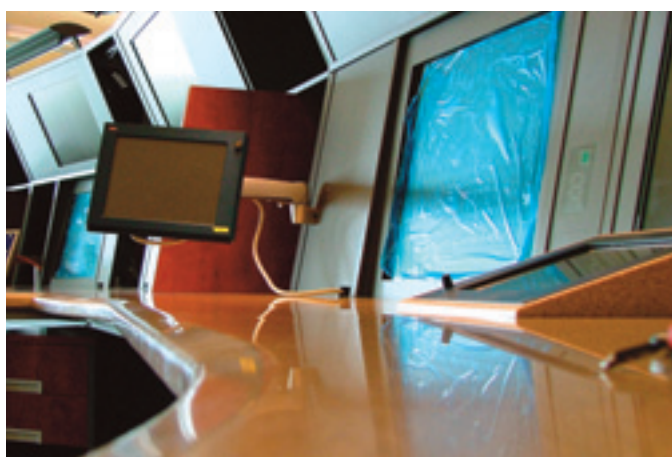
Po letní přestávce se vracíme k informacím o aktuálním dění ve středisku IATCC Praha. Zatímco většina z nás polehávala na středomořských plážích, nebo nadávala na počasí na březích našich rybníků, pokračovaly v IATCC činnosti spojené zejména s instalací ATM systémů a technologií. V sále ATS se postupně zaplňují montážní otvory v konzolách velkoplošnými LCD monitory, na sále CST se instalují systémy skupiny IDP.



Parkové úpravy v okolí nového střediska po třech měsících plynule navazují na stávající pozemek, a tak nezastvěcení cestující v letadlech, přistávajících na RWY 06 v Praze-Ruzyni, se mohou domnívat, že takhle to tu vypadá už řadu let



Ne, opravdu naše středisko nenavštívili zástupci mimozemské civilizace. To jen byla kvůli čištění vypuštěna retenční nádrž na dešťovou vodu



Na jedné z konzol, umístěných v sále ATS byl za účelem prototypování nainstalován držák dotykové klávesnice TID (Touch Input Device) systému VCS (Voice Communication System). Smyslem je určit nejen optimální polohu dotykové klávesnice, ale i funkční vlastnosti mechanického kloubu, který musí umožnit její libovolné nastavení

Text: **JAROSLAV VLASÁK, KIATCC**
Foto: **JAROSLAV BEŇA, JIŘÍ HOURA, KIATCC**



IATCC stavbou roku 2005

Budova nového Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC Praha) získala v rámci 16. mezinárodního stavebního veletrhu FOR ARCH 2005 titul „Stavba roku 2005“. Odborná porota soutěže ocenila zejména vytvoření technicky, technologicky a architektonicky ojedinělé stavby. Cenu převzal z rukou ministra průmyslu a obchodu Milana Urbana vedoucí kanceláře IATCC Jaroslav Beňa (na snímku vpravo).

Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna v této souvislosti uvedl: „Stavba nového střediska je mimořádným výsledkem spojení vize s profesionalitou. Poděkování však patří nejen projektovému týmu ŘLP ČR, s. p., architektům, generálnímu dodavateli a projektovému managerovi, ale především našim zaměstnancům, jejichž práce přivedla podnik na evropskou špičku.“

Titul stavba roku udělovali odborníci už po třinácté. Soutěž tradičně hodnotila komplexní kvalitu novostaveb a rekonstrukcí. Přihlášeno bylo 48 objektů, patnáct postoupilo do užšího výběru a pět z nich titul získalo.

V rámci výstavy FOR ARCH 2005 se uskutečnil i první ročník specializované výstavy s názvem Inteligentní budovy a telekomunikace (IBT). Byly na ní představeny možnosti integrovaných řídicích systémů pro budovy a byty včetně telekomunikačních pojitků, což přináší zcela nový trend stavění. Návštěvníci si mohli na výstavě prohlédnout mimo jiné i zmenšený model stavby IATCC. Budova je jednou z nejmodernějších „inteligentních“ staveb realizovaných na území ČR.

(red)

Foto: **PETR HRUBEŠ**



Krátce

Ve dnech 20 a 21. září se v sále výcvikového střediska LŠ uskutečnilo 12. jednání ICAS (International Co-operation on Airport Surveillance).

Jednalo se o neformální setkání současných i budoucích uživatelů systému A-SMGCS, jehož cílem byla vzájemná výměna zkušeností s provozem letištních pohledových systémů. Mezi účastníky byli zástupci provozovatelů letišť a po-

skytovatelů služeb ATC z Frankfurtu, Hamburku, Kodaně, Curychu, Ženevy, Vídně, Osla, Stockholmu, Porta a Bruselu. Na programu bylo mimo jiné i seznámení účastníků s architekturou pražského systému A-SMGCS včetně prezentace prvních provozních zkušeností.

Druhý den navštívili účastníci jednání pražskou TWR, technický sál RIS a zařízení EMMA.

(jk)

Letecký den CIAF 2005

Ve dnech 10 a 11. září 2005 se na brněnském letišti uskutečnil 12. ročník leteckého dne CIAF. Po vyřešení ranní ouvertury, způsobené do Brna odkloněnými dopravními letadly, byly průletem vrtulníků a bojových letounů armády České republiky zahájeny letové ukázky. Od předvádění zásahů vrtulníků přes sólovou akrobacii, tradiční vystoupení skupin Očovskí bačovia na větroních L-13 Blaník a Flying Bulls na Zlínech 50 po Orao a Galeb letectva Srbska a Černé Hory.

Tahounem pak byly dvojice Alpha Jetů portugalské armády (Asas de Portugal), akrobatické i taktické prvky při ukázce vojenského přepravního stroje C-27J Spartan a především letouny MiG 29. Tyto

stroje předvedl v sólových vystoupeních zástupce slovenské armády i člen skupiny Striži. Vrcholné představení předvedla celá skupina Striži, nejprve s pěti a poté se čtyřmi MiGy (na snímku). Zájemci si mohli na zemi prohlédnout jejich doprovodný letoun Iljušin 76. Tento typ je na brněnském letišti sice poměrně častým hostem, ale projít si jej patří k velkým zážitkům. Když vás osádka nechá letadlo „prošmejdít“ celé včetně nákladového prostoru, sníženého místa pro navigátora, pilotní kabiny i průlezu na střechnu, máte – jste-li ovšem leteckým bláznem – radost, která vám vydrží nadlouho.

Letecký den byl zajištěn směnou řídicích letového provozu – Petrem Havranem,



Jardou Vašíkem, Alešem Bednaříkem s vedoucím směny Ottou Černovickým. Na hladký průběh leteckého dne dohlížel Olda Pírek, ředitel leteckého dne. Těmto pracovníkům a všem dalším, kteří se podíleli na zajištění hladkého průběhu leteckého dne včetně příletů a odletů účastníků, patří naše poděkování za dobrou prezentaci celé organizace ŘLP ČR, s. p.

JAROSLAV HRDLÍČKA, VSLNS Brno

Foto: **JAN SYNAK**

Fotografie (nejen) z dovolené

Všichni, kdo navštívili Vysoké Tatry, znají tu krajinu, ta věhlasná místa, doliny, plesa i skalnaté masivy. Jsou zde však i místa skrytá, ale neméně krásná a tajuplná.

Cesta ze Štrbského na Popradské pleso je více procházkou než horskou túrou. Je však o to poutavější, neboť nás bez většího převýšení přivádí do lůna tatranských velikánů. Je součástí tatranské magistrály, kterou opustíme v místě, kde si chladné a čiré vody Popradského plesa razí svoji cestu do údolí. Po pouhých pěti minutách chůze značenou cestou vstoupíme mezi skaliska Symbolického cintorína. Ve volné přírodě, bez výraznějšího upozornění nebo oplocení, se náhle nacházíme na příkrém svahu, kam se již 70 let doplňují pamětní desky obětí Vysokých Tater.

Ústředním motivem je malá křivostenná kaplička na volném prostranství, kterou odděluje kamenné schodiště od okolních skalisek. Velké balvany, jakoby se stále přisýpaly z Ostrvy na úbočí cintorína, aby bylo možno je nadále osazovat smutnými náznaky lidského neštěstí. Hrobové ticho jen podtrhuje děs, který sálá z desky za deskou. Nechybějí ani vrtule náležející k deskám s více jmény. Dnes nepochopitelná skutečnost při současném vybavení letadlovém i pozemním. A tak jaksi samovolně držíme minutu ticha, možná i více.

Co říci závěrem? Těžko položit pamětní desku oběti, je-li obětí samotné místo uložení. Takové jsou Tatry po bouři 19. listopadu 2004. A minuta ticha? Ne, hodina by byla málo. Všichni, kdo navštívili Vysoké Tatry, tu krajinu nepoznají...

VLASTIMIL VOLENA, APP/TWR



Inspiromat

„Průměrné náklady na elektronickou letenku jsou o devět dolarů nižší než náklady na vystavení papírového dokladu.“

Viceprezident ČSA pro marketing Bohuslav Šantrůček (14. 9.)

„Nové hasičské stanice, které buduje Letiště Praha, zrychlí možnost zásahu hasičů v případě požáru na ploše na dvě ze současných tří minut.“

Mluvčí Letiště Praha, s. p., Anna Kovariková (15. 9.)

„Měli bychom plánovat budování nových letišť, ale také se snažit lépe využít současné kapacity.“

Komisař EU pro dopravu Jacques Barrot ke zvyšujícímu se zájmu o leteckou přepravu (16. 9.)

„Tlak vnějších vlivů a zejména vysokých cen ropy je skutečně drtivý.“

Jaroslav Tvrdík, prezident ČSA, v reakci na krach Delta Airlines a Northwest Airlines (17. 9.)

„Podle této logiky by se také cestující mohli dočkat příplatku na platy pilotů. Naše společnost palivový příplatek nezavedla.“

Yannis Capodistrias, marketingový šéf nízkonákladové letecké společnosti easyJet, ke zvyšování palivového příplatku „kasickými“ aeroliniemi (20. 9.)

„Letecká přeprava nad Evropou by měla v průměru meziročně vzrůst o šest procent.“

Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s. p. (22. 9.)

„Výstavba nové haly i rozšiřování počtu destinací, do kterých je možno létat, naznačuje, že letiště jde dobrým směrem.“

Martin Říman, poslanec parlamentu o rozšiřování letiště Ostrava-Mošnov (24. 9.)

„Brno a Jihomoravskému kraji chyběl přístup k levným letenkám.“

Caroline Baldwinová, manažerka společnosti Ryanair, k velkému zájmu o letenky do Londýna (24. 9.)

„Evropská komise chce kvůli trvajícím rizikům terorismu zpřísnit letecké kontroly. Důvodem jsou mimo jiné zjištěné nedostatky v současném systému ochrany.“

Týdeník Profit (26. 9.)

„Reportéři Novy odvedli výbornou práci. Svým způsobem nás upozornili na slabé místo v systému.“

Jaroslav Tvrdík, prezident Českých aerolinií, o novinářích, kterým se podařilo pronést kovovou pistoli na palubu letadla. (28. 9.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Úrodná půda na letišti!

Někdy je problém naplnit tuto rubriku zajímavými novinkami. Ale měsíc září byl nesmírně úrodný a přinesl tolik událostí, že by stačil na témata do konce roku.

Počátkem září byl poklepán základní kámen projektu Europort za 35,7 mil. eur. Společnost ECM začíná na ploše vedle parkingu C stavět multifunkční sedmipatrový komplex, který nabídne 235 hotelových pokojů, ale také konferenční prostory a prostory pro obchody a služby.

10. 9. si na všechna letiště v republice vzpomněl anonym a telefonicky oznámil umístění bomby. A tak musela policie prověřit letiště i v Brně a Ostravě. Praha byla uzavřena v sobotu od 22 do 01 hod. Škody způsobené zdržením provozu jdou do milionů.

12. 9. vzbudil zájem veřejnosti britský stíhací letoun Tornado, který se vracel domů z letecké přehlídky v Brně a pro poruchu palivového systému musel mimořádně přistát v Ruzyni.

14. 9. Letiště Praha, s. p. (nový název pro bývalou Českou správu letišť, s. p.), oznamuje zahájení výstavby tří nových hasičských stanic: Centrální Sever za 210 milionů korun a dvou pobočných stanic Sever a Jih. Současný objekt hasičů musí ustoupit stavbě prostor přilehlých k novému terminálu. A také jsme měli pár hodin mlhy a zrovna byly stop příčky mimo provoz, takže se nedaly vyhlásit podmínky létání v nízké dohlednosti a letiště bylo uzavřeno. A také máme uzavřenou RWY 06/24 pro pravidelnou údržbu a řešíme stížnosti obyvatel překvapených hlukem letadel při pohybech na RWY 13/31.

Koncem měsíce září reportéři Novy šokovali husarským kouskem – pronesli na palubu letadla kovovou pistolí neschopnou střelby. Vyhmatli však slabinu bezpečnostního systému letiště a dokázali, že na palubu letadla je možno dostat mimo bezpečnostní kontrolu nejen krátkou palnou zbraň, ale třeba i batoh granátů nebo pár kilo Semtexu. A ta slabina v podobě bílého nekódovaného tlačítka na otevření spojovacích dveří do chodby u všech gatů existovala od otevření terminálu v roce 1997.

Letiště Praha-Ruzyně – výhled 2010

stávající RWY 06/24

připravovaná paralelní dráha

budovaná přeložka silnice na Jeneč

Ale mě osobně nejvíce zaujala zpráva o tom, jak úrodná je v Ruzyni půda. Představte si, nakoupíte metr čtvereční za 10 korun a prodáte minimálně za 400. A aby to stálo za to, tak se prodá jeden ucelený díl 55 hektarů a druhý 37 hektarů. Ono je to výnosné proto, že to není jen tak nějaká půda, ale přesně ta, co leží pod budoucí paralelní dráhou nebo těsně v jejím sousedství. I když teď všichni úředníci dokazují, že konali v mezích zákona, nic neporušili a vlastně ani nevěděli, kde přesně se má budoucí paralelní dráha budovat, že se i dle zákona dotazovali příslušných organizací a nikdo neprojevil o nákup půdy zájem, takže nakonec museli pozemky prodat dvěma soukromým osobám, nemohu se zbavit dojmu, že naopak věděli velmi přesně, co dělají a jak využít mezer v zákonech, aby to ještě nebyl trestný čin. A tak státní organizace Pozemkový fond ČR prodává státní půdu dvěma soukromníkům. Je jasné, že jde o spekulativní nákup jako hrom a že soukromníci mohou nyní šroubovat cenu do nebes. A tak urychleně Poslanecká sněmovna dne 22. 9. schvaluje návrh zákona o výstavbě nové vzletové a přistávací dráhy na ruzyňském letišti, kde se počítá i s vyvlastňováním pozemků ve veřejném zájmu. Pod tíhou tohoto kladiva na spekulanty budou muset vlastníci nedávno nabyté pozemky prodat za cenu obvyklou v místě, to je snad 300 až 400 korun za m². Beru do ruky kalkulačku a vychází mi zisk na jeden hektar 3,9 mil. Kč. A kolik že toho ti dva pánové koupili – 92 hektarů? Už se mi ani nechce násobit. Gratuluji, kdo umí, ten umí. Teď si to tedy stát zase koupí nazpět a my daňoví poplatníci to zaplatíme.

OLDŘICH STANĚK, A/
Plánek: LETIŠTĚ PRAHA, a. s.

Kapacita le

Kapacita letiště je v současné době celosvětový fenomén, který se skloňuje na všech mezinárodních jednáních.

Letiště se stala svojí kapacitou nejužším hrdlem letového provozu ve světě. Proto se v obrovském měřítku stavějí nové terminály, paralelní dráhy, instalují nová seřadovací zařízení (MLS) pro snížení rozstupů na konečném přiblížení, aby bylo možné tento problém úspěšně řešit. Tato skutečnost také v roce 2004 velmi silně zasáhla letiště Praha-Ruzyně a stane se pro nás do vybudování paralelní dráhy asi noční můrou. Úvodem trochu statistiky (viz tabulky).

Nárůst letového provozu na letišti Praha-Ruzyně až do roku 2003 nebyl nijak zvlášť významný a snad kromě vstupu ČR do Evropské unie nic nenaznačovalo, že letový provoz tak silně vzroste. To ovšem neznamená, že se naše organizace touto otázkou nezabývala. Již v roce 2000 jsme ČSL, s. p., navrhli vybudování rychlého odbočení pro dráhu 24. V roce 2002 SPLS Praha provedlo resektorizaci TMA Praha implementováním odletového sektoru DEP z důvodů snížení zátěže řídicích na sektoru ARR. Zde je nutné vyzdvihnout dlouhodobě velmi dobrou personální politiku SPLS Praha, která vytvoření nového sektoru zvládla bez nutnosti řešit personální obsazení mimořádnými opatřeními. S tím je spojen kvalitní výcvik nových řídicích. Bohužel se od roku 2000 nepodařilo prosadit zvýšení horní hranice TMA Praha na FL 185, což by mělo na

Seriál: Evrops

**Funkční bloky
vzdušného
prostoru –
odpovědnost
ANSP**



tiště Praha-Ruzyně (I.)

základě sesouhlasení profilu letu strojů přelétávajících horizontální hranice TMA s vertikální hranicí TMA umožnit lepší organizaci letového provozu v TMA a časově i navýšení jeho kapacity. Až v letošním roce bylo odsouhlaseno toto zvýšení horní hranice TMA Praha, ale vzhledem k uvádění nového střediska IATCC do provozu se bude realizovat až během roku 2008. Do tohoto roku se může TMA Praha stát omezujícím prvkem v navýšení kapacity všech letišť, jímž poskytuje

terminální přibližovací službu. Tato problematika se stává zvlášť významnou v souvislosti s uvažovanými aktivitami letiště Vodochody a tím spojeným navýšením kapacitních požadavků v TMA Praha pro toto letiště v době, kdy se již v TMA o velké rezervě mluvit nedá.

Řídicí mají poměrně dobrou možnost sledovat na monitoru CFMU (celoevropská centrála pro řízení toku letového provozu) předpokládaný provoz na letišti v ná-

sledujících hodinách a na základě těchto údajů redukovat počtu přiletů, které by přesahovaly kapacitu dráhového systému na letišti. Odlety z letiště Praha-Ruzyně nejsou s ohledem na uvolňování parkovacích stání omezeny. Velkým problémem v poptávce po kapacitě letiště Praha-Ruzyně je nedodržování přiděleného času přiletu na letiště, jakož i neurčitý počet letů VFR, které jsou mimo zpracovávání plán letů pro daný den a hodinu. V roce 2004 deklarovala Praha-Ruzyně kapacitu letiště 34 pohybů za hodinu, ale uskutečněný počet pohybů byl přes 40 se špičkou 45 pohybů za hodinu, avšak jen díky nadstandardní organizaci odletů při využívání více odletových směrů. Je nutné jednoznačně říci, že jediným řešením pro zvládnutí kapacitní problematiky letiště Praha-Ruzyně je výstavba paralelní dráhy 06R/24L. Zahájení provozu na paralelní dráze ale vyžaduje potřebu podstatného zvýšení kapacity TMA úpravou vertikálních, ale i horizontálních hranic prostoru, urychlený výběr a instalaci letištního simulátoru a s velkou pravděpodobností i nutnost výstavby nové TWR pro zajištění provozu 2010/2011. Do roku 2009/2010, kdy by nová paralelní dráha měla být postavena, budeme muset řešit mnoho problémů, které vzniknou s požadovaným nárůstem letového provozu. Letiště Praha-Ruzyně se může v roce 2009 dostat na požadavek na zajištění až 225 000 pohybů ročně a to může znamenat zvládnutí až 650 pohybů ve špičkových dnech. Na doporučení ŘLP ČR, s. p., byla v roce 2004 vytvořena meziřesortní pracovní skupina zabývající se výhradně kapacitní problematikou letiště Praha-Ruzyně. Členové tohoto týmu jsou zástupci ŘLP ČR, s. p., Letiště Praha, s. p., ČSA, a. s., FISCHER AIR, TRAVEL SERVICE a ÚCL.

MIROSLAV TYKAL, DPLR/OPLNS
(pokračování v příštím čísle)

Celkový počet pohybů na letišti 1999–2004

1999	2000	2001	2002	2003	2004
90 328	94 323	97 504	104 304	115 985	145 221

O kolik procent vzrostl letový provoz vůči předcházejícímu roku

1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
4,4 %	3,4 %	7,0 %	11,2 %	25,2 %

Průměrné denní a hodinové hodnoty a maximální hodinový počet na letišti

Rok	Průměr denní špičky	Průměr hodinové špičky	Hodinová špička
2000	317	30,0	36
2001	320	31,5	35
2002	351	34,5	37
2003	379	35,7	38
2004	465	40,8	45
2005 (do července)	502	45,0	50

ká integrace ATM – Single European Sky

V souvislosti s požadavky na vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě (MUAC, CEATS, NUAC a jiné) a na určování poskytovatelů ANS, se do popředí dostává řešení problematiky mezinárodního rozměru poskytování služeb řízení letového provozu a tady i odpovědnosti samotných poskytovatelů ANS. Potřeba unifikovaného řešení se ukázala i v sou-

vislosti s řešením srážky letadel nad Bodamským jezerem v roce 2002. Nadnárodní poskytování služeb se může řešit prostřednictvím „delegování služeb řízení letového provozu“, což v podstatě znamená, že stát deleguje na druhý stát odpovědnost za řízení letového provozu v přesně vymezené části vzdušného prostoru (formální delegace).

Z praktických důvodů však častěji vznikají na úrovni jednotlivých poskytovatelů ANS tzv. koordinační dohody, které upravují provozně efektivní rozšíření příslušného vzdušného prostoru za hranice státu bez dalšího formálního řešení na úrovni států (neformální delegace).

V obou případech však tyto postupy nic nemění na základním principu mezinárodního civilního letectví, který byl potvrzen v rámci programu SES i Evropskou komisí, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost ve vzdušném prostoru nad svým územím.

V případě vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru v Evropě se tak pro řešení otázky odpovědnosti za škodu způsobenou poskytováním služeb řízení letového provozu nabízejí k využití tři doktríny:

Teritoriální doktrína

Podle této poněkud konzervativní doktríny je za škody způsobené poskytováním služeb řízením letového provozu odpovědný ten stát, nad jehož územím došlo ke škodě bez ohledu na to, kdo je skutečným poskytovatelem služeb. Jinými slovy – i když stát převede vlastní poskytování služeb na jiný stát, zůstává i nadále odpovědný za škody, které se stanou ve jeho vzdušném prostoru.

Doktrína „státu poskytovatele“

Alternativní verze preferuje takový režim odpovědnosti, kde odpovědnost nese stát, ze kterého poskytovatel, který škodu způsobil, pochází, a to nezávisle na tom, zda stát poskytuje služby řízení letového provozu sám (např. prostřednictvím státní agentury), nebo zda delegoval tuto funkci na samostatný subjekt (státní podnik, s. r. o., a. s.).

Doktrína „poskytovatele služeb“

Třetí teorie jde při stanovování odpovědnosti ještě o krok dál a odpovědnost za způsobenou škodu nenese stát, ale přímo zahraniční poskytovatel služeb, a to stejně jako národní poskytovatel služeb. Ty státy, ve kterých je odpovědný samotný poskytovatel ANS, budou mít tendence rozšířit tento princip i na zahraniční poskytovatele, kteří mohou být dle legislativy SES určeni pro poskytování služeb. Na základě těchto opatření by pak zahraniční poskytovatel ANS mohl být žalován před soudy delegujícího státu a souzen na základě jeho práva. Tento model je atraktivní z hlediska jeho praktičnosti a logiky pro budoucí efektivní uspořádání evropského vzdušného prostoru.

Možnou aplikaci těchto principů při řešení odpovědnosti za škody způsobené poskytováním služeb řízením letového provozu by mohla představovat konečná verze mandátu EUROCONTROL v oblasti vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru. Přijetí příslušné legislativy zákonodárnými orgány EU se očekává v průběhu roku 2006.

RICHARD KLÍMA, VOK
Foto: YOUR ARTILLERY



Prázdninový pobyt dětí v přírodě



V Ledči nad Sázavou se letos uskutečnily čtyři turnusy letního dětského tábora. Přinášíme Vám malou fotoreportáž z toho, který se konal od 13. do 27. srpna 2005.

1 Začneme společnou fotografií.

2 Připomeneme návštěvu policistů, kteří předvedli, co všechno dokáží jejich spolehliví kamarádi.

3 Uvidíme, že začátky jsou vždy těžké.

4 Uděláme si u táboráku památeční fotografii.

5 Představíme jednoho neohroženého malého potápečce.

6 A nakonec se přesvědčíme, že kreslit rukama je rozhodně jednodušší. Nashledanou za rok.

(mis), foto: KRYŠTOF KOHOUTEK



Misheard English

RICKY MARTIN Livin' La Vida Loca

Španělsky a anglicky zpívající a v mydllových operách hrající Ricky Martin z Portorika 1999 zabodoval s písničkou Livin' La Vida Loca ze svého prvního anglického alba – písnička se stala největším hitem v historii Columbia Records.

V textu je sedm slovních záměn.

She is into super missions
Black cats and poodle dogs
I feel a premonition
That girl is going to make me fall
She is into new sensation
New tricks and candle light
She's got a new addiction
For every day and night
She will make you
Take your clothes off
And go dancing in the rain
She will make your liver crazy
Or she will take away your pain
Like a bullet to your brain
Upside inside out
She's living la Vida loca
She'll shampoo you down
She's living la Vida loca
Her lips are devilled eggs
She's kissing Karla Homolka
She will wear you out
She's living la Vida Loca
Living la Vida Loca
Woke up in New York City
In a funky cheap motel
She took my heart and she took my money
She must of slipped me a sleeping pill
She never drinks the water
Makes you order French Champaign
And once you had a taste of her
You will never be the same
She will make you go insane

(Karla Homolka is a Canadian notoriety serving 12 years in prison for assisting her husband in two murders. The trial was very public and every Canadian knows who Karla Homolka is.)

❖❖❖

Řešení ze Stripu 7-8/2005:
Folks NOT Soaks.

(ak)