

Na přelomu listopadu a prosince nebylo těžké si všimnout zvýšené mediální aktivity Českých aerolinií, ze které je zřejmé, že se společnost dostala do těžké hospodářské situace a rostoucí ztráty. Na tom by nebylo nic neobvyklého, ekonomické zákony fungují neúprosně a nepříznivá situace může potkat každého leteckého dopravce. Zásadní podmínkou pro volbu řešení v takové situaci je jasná analýza příčin. Letecké společnosti jako KLM, Air France nebo British Airways se zaměřily na snižování vlastních nákladů a mohou proto v současnosti prezentovat výrazné nárůsty svých zisků.

Bohužel vedení ČSA zcela nelogicky a nekorektně označilo za příčinu vlastní ztráty výši poplatku za přiblížovací služby na letišti Praha-Ruzyně. Tyto poplatky, které ŘLP ČR, s. p., již 2 roky nezvyšuje, představují navíc pouze 1,5 % nákladů ČSA. Iz laického hlediska je absurdní, aby taková situace byla příčinou ztráty leteckého dopravce.

Dvakrát měř, jednou řež

Kdo zná letectví z praxe ví, že služby řízení letového provozu, letečtí dopravci a provozovatelé letišť bez sebe nemohou existovat. Ztráta národního leteckého dopravce je do budoucna rizikem pro stabilitu celého českého civilního letectví a my jsme vždy byli partnerem solidárním. Stačí si vzpomenout na rok 2001, kdy jsme zachovali výši přeletových poplatků na úrovni předchozího roku, a tak podpořili letecké dopravce v těžkém období. Naším posláním není maximalizace zisku, ale bezpečnost civilního letectví a tento fakt je velmi dobře znám nejenom v ČR, ale i v zahraničí.

ŘLP ČR, s. p., proto vychází vstříc svému zákazníkovi, který se dostal do závažných problémů a rozhodl se snížit výši přiblížovacího poplatku z původních 205 Kč za 1 tunu MTOW na 195 Kč/t pro všechny dopravce. V logice, se kterou opakovaně argumentuje ČSA, tak vlastně náš podnik svým krokem zachraňuje ČSA kůži. To je náš příspěvek, kterým dokazujeme, že naše zákaznická orientace není jen prázdnou frází.

Významné snížení nákladů spojené s tímto krokem není jednoduchým rozhodnutím. Neznamená však v žádném případě snížení bezpečnosti a kvality našich služeb. Řídící letového provozu s ohledem na náročnost své profese musejí mít co nejlepší podmínky pro svoji práci. V tomto případě nemůžeme slevit, a ani se tak nestane.

PETR MATERNA, ŘŘ

Předvánoční setkání zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., se uskuteční 16. prosince 2005 od 18 hodin na Žofíně

pf 2006

Setkání se zástupci médií

Výsledky letní letové sezóny 2005 byly hlavním tématem setkání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Petra Materny a generální ředitelky Letiště Praha, s. p., ing. Hany Černochové se zástupci

medií. Zájem novinářů o letectví stabilně roste a poprvé se na tomto setkání objevili i zástupci televize (ČT a Prima) a rozhlasu (ČRo1 a Radia Blaník).

(rkl)

Parlamentní podvýbor v IATCC

Poslední jednání parlamentního podvýboru pro civilní letectví za předsednictví Pavla Hojdy (KSČM) se uskutečnilo 4. listopadu 2005 v konferenčním sále IATCC Praha. Přítomní poslanci a senátoři byli informováni o výsledcích ŘLP ČR, s. p., a cenové politice podniku v roce 2006.

(rkl), foto: mis



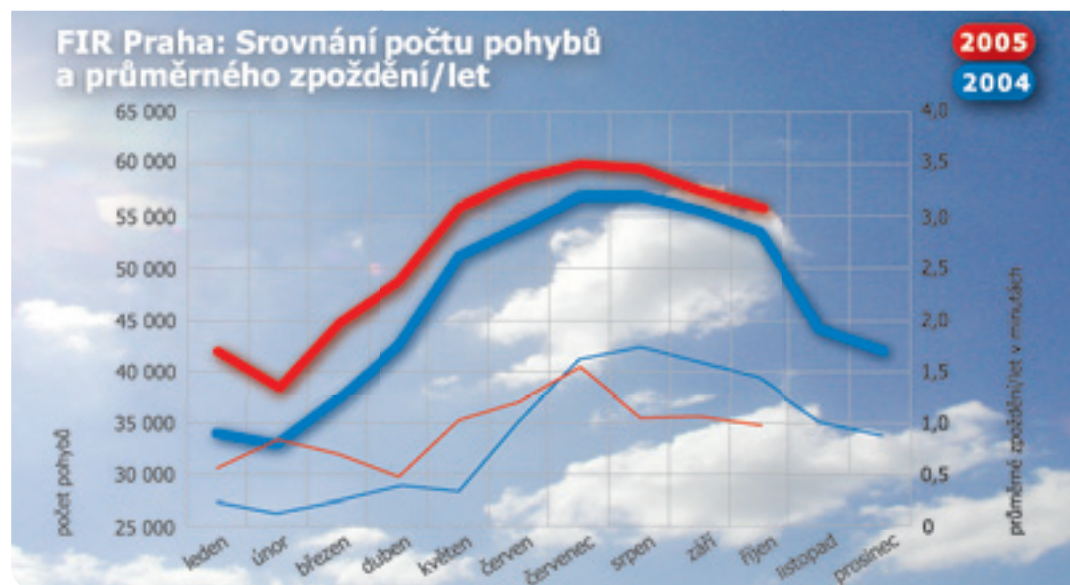
Desetimiliontý cestující na ruzyňském letišti v roce 2005. Po ujištění, že se nejdá o skrytou kameru, převzala paní Martina Slezáková od generální ředitelky Letiště Praha, s. p., Hany Černochové blahopřání a dárky. Média si nenechala tuto příležitost ujít.

Foto: (mis)

Aktuálně z kultury

Komorní soubor Řízení letového provozu ČR, s. p., uskutečnil 6. prosince první z letošních adventních koncertů. Na programu byly vánoční písně, pastorely a tradiční české koledy. Vánoční náladu se souborem mohou posluchači zažít ještě v pondělí 12. prosince v Domově důchodců v Rudné u Prahy od 16.30 hod. a v pondělí 19. prosince od 17.30 hod. ve Sboru Československé církve evangelické v Kladně.

MIROSLAV NOVOTNÝ/220114117



Počet pohybů na letišti Praha ŘÍJEN 2004/2005

Zdroj: SPLS Praha

2004	2005
celkový počet	
13 307	14 152
nejvyšší počet/den (7. 10.)	
513	529
nejvyšší počet/hod. (28. 10.)	
44	47

Počet pohybů ve FIR Praha ŘÍJEN 2004/2005

Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

2004	2005
celkový počet	
52 800	55 080
nejvyšší počet/den (1. 10.)	
1 978	1 961
nejvyšší počet/hod. (1., 3. a 5. 10.)	
132	143

Statistika provozu

říjen 2004/2005

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ ACFT v min.	
	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
říjen	52 800	55 080	+ 4,3	1,43	0,97

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2004	2005	v %
říjen	796 655	823 250	+ 3,3

	Počet pohybů na letištích - Česká republika								
	Praha			Brno			Ostrava		
	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
říjen	13 307	14 152	+ 6,4	1 423	2 139	+ 50,3	1 158	1 742	+ 50,4

Hans Scherzer: Jedná se o výměnu serverů, části komunikační infrastruktury a pracovních pozic řídicích

Ideální základ pro další spolupráci

Tentokrát redakce požádala o rozhovor ředitele rakouské firmy APAC Computer Software, pana Hanse Scherzera, který je současně i projektovým manažerem projektu jednotné systémové podpory letových provozních služeb – One Air Traffic Management System. Na tomto projektu spolupracuje Řízení letového provozu ČR, s. p., společně se slovinským poskytovatelem letových služeb Slovenia Control a rakouským Austro Control.



Čtenáře Stripu jsme o projektu One ATM System samozřejmě již informovali. Můžete jej přesto stručně popsat?

Projekt One ATM System je společnou iniciativou ŘLP ČR, s. p., Slovenia Control a Austro Control pro zajištění harmonizace postupné náhrady stávajících ATM systémů provozovaných jednotlivými poskytovateli za společně vyvíjený jednotný systém (One ATM System) v časovém horizontu 2007–2012.

V podstatě se jedná o výměnu serverů, části komunikační infrastruktury a pracovních pozic řídicích. Jádrem systému tvoří část radarového zpracování (SDPS), zpracování dat o letovém plánu (FDPS) a bezpečnostních sítí (Safety Nets), a protože součástí řešení je i HMI, je nezbytné sladit provozní koncept a provozní požadavky, včetně provozních postupů.

Účastníte se projektu od samého začátku?

Na projektu jsem začal pracovat na jaře roku 2005, kdy byl projekt formálně zahájen a současně také vznikla vhodná právní forma. Vlastní iniciativa však vznikla již v roce 2003, a to některými přípravnými pracemi jako bylo zpracování předběžné nákladové analýzy, která ukázala možné přínosy této iniciativy.

Jaká byla vaše motivace pro přijetí místa projektového manažera v tomto projektu?

Byl to zejména cíl projektu, obtížnost zadání a s tím související výzva z hlediska proveditelnosti. Je to vlastně první velký krok v rámci implementace základních principů Single European Sky, protože se nejedná pouze o spolupráci, ale důležitou roli má i vysoká úroveň organizační a technické integrace IT služeb, jejichž výsledkem bude zavedení poskytování jednotných IT služeb všem členům One ATM System. To je samozřejmě také ideální základ pro spolupráci na provozní úrovni, a to díky dokonalé interoperabilitě plynoucí z koncepce jednotného systému.

Myslím si, že je možné toto zadání realizovat, a to zejména proto, že se jedná o iniciativu technického a komerčního charakteru, nikoli o politické zadání.

Navíc účastníci projektu One ATM System hledali nezávislého projektového manažera a APAC má v tomto smyslu dlouhodobé zkušenosti (např. jako manažer evropského programu EAD – European AIS Database programme apod.)

Současně jste tedy i ředitelem firmy APAC Computer Software. Co je její hlavní pracovní náplní?

Firmu APAC jsme založili v roce 1994, abychom mohli podnikat v tom, co nás baví. Zabýváme se především otázkami bezpečnosti, kvality a řízení projektů. Já osobně se teď plně věnuji vedení projektu One ATM System, což zabírá téměř 90 % mého času.

Předtím jste pracoval jako ...

Moje profesionální kořeny jsou spjaté s letectvím. Než jsme založili APAC v roce 1994, pracoval jsem jako ředitel IT oddělení pro společnost Austrian Aerospace, která se zabývala rozvojem softwaru využívaného v letectví. Od roku 1994 se věnuji především vedení projektů ATM, což je ale pouze jedna část mé činnosti. APAC se vždy zabýval otázkami managementu v malém týmu a to je možná klíčový faktor našeho úspěchu.

A vaše pracovní plány do budoucna?

Samozřejmě bych velmi rád dokončil projekt One ATM System a poté jsem připraven pustit se do nějakého dalšího náročného projektu.

Jistě jste měl možnost prohlédnout si nové Integrované středisko řízení letového provozu v Jenči. Jaký na vás udělalo dojem?

Moc se mi líbilo. Myslím, že vaše realizace nového střediska a projektu One ATM System do sebe velmi dobře zapadají. Oba mohou být dobrou referencí pro obdobné projekty v budoucnosti.

Pokud právě nepracujete na některém z projektů, jak nejraději trávíte volný čas?

K mým oblíbeným činnostem patří horská cyklistika, jogging, lyžování (i na běžkách).

Děkujeme za rozhovor.

IVAN HUBERT

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: AUSTRO CONTROL

Hans Scherzer

narozen: 10. listopad 1946, Vídeň

bydliště: Vídeň

studia: strojí inženýrství,

informatika, letová bezpečnost

rodina: žije 11 let s přítelkyní, která

je i jeho obchodní partnerkou

oblíbené hudební žánry: jazz, blues

vztah k létání: pouze v oblasti

zabývající se řízením

letového provozu

záliby: fotografování digitálním

fotoaparátem a „vylepšování“

vyfocených fotografií

životní krédo: „Mysli globálně

a realizuj to.“

vztah k Česku: „Bohužel jsem ještě neměl dost času, abych si k Čechám nějaký vztah vytvořil, ale doufám, že se to brzy změní.“

Zaostřeno na IATCC Praha

I ten nejkrásnější dům je smutný, dokud je prázdný. Teprve trvalá přítomnost lidí vdechne nové stavbě život, pro který byla projektována a stavěna. Úspěšné kolaudační řízení, které proběhlo v květnu tohoto roku, potvrdilo všem členům projektového týmu, že stavba splňuje všechny požadavky na kvalitu provedení. Ti, kteří se tam teď postupně stěhují, by měli potvrdit, že se jim nové prostory líbí a že se v nich cítí dobře. Pokud ano, bude to pro nás všechny kolem projektu IATCC to nejlepší ocenění.



Na podobný pohled si při vstupu do budovy střediska budete, z důvodů počasí, muset počkat zase až do jara. Ale o to víc se na to jaro můžeme už teď všichni těšit



Takhle krásně barevné a veselé jsou židle v jídelně a v bufetu. Nezbyývá než doufat, že barvy čerstvých zeleninových salátů budou brzy těmto barvám konkurovat



Tento záběr do jedné z kanceláří DPER potvrzuje nejen fakt, že tady již zavládl čilý pracovní ruch, ale je také důkazem, jak rychle dokáže citlivá ženská ruka proměnit atmosféru strohé kanceláře do příjemnější podoby

Počátek stěhování podniku do nových prostor je často provázen emocemi. Nejčastěji je to nostalgie, ale také obava z nových prostorů, cestování a dalších změn, ke kterým v souvislosti se stěhováním sídla firmy dochází. Podobné pocity jsou běžné a věřím, že budou velmi rychle vystřídány uspokojením z nového, příjemného interiéru střediska i jeho upraveného okolí. Jednou z hlavních předností nové stavby je ale fakt, že budeme všichni „pod jednou střešou“ a budeme mít k sobě blíž. Jak moc ten předpoklad naplníme, teď už bude záležet jen na nás ...

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

Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p.



Zatím **nejlepšího výsledku** v historii soutěže „Nejlepší výroční zpráva“, která je pořádána sdružením Czech Top 100, dosáhla výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2004. V celkovém pořadí obsadila 13. místo a v kategorii 'Informační hodnota' místo šesté. Výroční zpráva je základním komunikačním nástrojem společnosti, kterým svému okolí prezentuje všechny informace z oblasti provozní, ekonomické, rozvoje nebo vlastní společenské odpovědnosti. Je potěšující, že daleko za ŘLP ČR, s. p., se umístily výroční zprávy takových gigantů, jako je např. T-Mobile, Phillip Morris, Plzeňský prazdroj a další. **(rkl)**

Hokejová sezóna 2005/2006

Hokejisté ŘLP ČR, s. p., budou mít zanedlouho odehranu polovinu zápasů v sezóně 2005/2006 Amatérské hokejové ligy (AMHL), která se opět hraje ve Slaném. V novém ročníku došlo k několika podstatným změnám, a to zejména k úpravě hracího systému, a k obměně účastníků této soutěže. Vedle mužstva ŘLP ČR, s. p., se letos do soutěže přihlásilo těchto pět hokejových týmů: HC Avicenna, HC Ski Team, HC Plastin, HC Středokluky a HC Rostoky.

Mužstvo ŘLP ČR, s. p., mělo již tradičně pomalejší vstup do sezóny. Po sedmi zápasech bylo na pátém místě v tabulce. V posledním odehraném utkání však naši hokejisté podali velmi bojovný výkon a z přehledem přehráli mužstvo HC Rostoky v poměru 8:4. Touto výhrou se naše mužstvo posunulo o jednu příčku výše a na třetí místo v tabulce ztrácí nyní už jen tři body. Všichni věří, že mužstvo bude v dobrých výkonech pokračovat i ve druhé polovině soutěže a po Novém roce se podaří dosáhnout ještě lepšího umístění. **(th), foto: MARTIN KŘIKLAN**



Fotografie (nejen) z dovolené

Půjdete-li na procházku, rozhodně si nezapomeňte doma svůj fotoaparát. Podzimní atmosféru zachytil na pražském Vyšehradě **Jan Mazač (CL/VOKVT)**.

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)**



Stavba nového terminálu v Ostravě

Letiště Ostrava-Mošnov se v červnu roku 2006 bude moci pochlubit novou odbavovací halou.

Malý výlet do historie

Zahájením stavebních prací v roce 1956 začíná novodobá historie letiště Ostrava-Mošnov. Letiště mělo sloužit jednak civilnímu provozu, ale především armádě. Oficiální zahájení civilního letového provozu proběhlo 16. října 1959, kdy na dráze přistál letoun TU-104 A. Od té doby Československé aerolinie, s. p., v Ostravě provozovaly vnitrostátní a také nepravidelné zahraniční lety. Výrazným mezníkem se stal rok 1993, kdy zde byla ukončena vojenská činnost a letiště přešlo pod Českou správu letišť, s. p. Dalším důležitým datem v historii je 1. červenec 2004, kdy bylo letiště převedeno z majetku ČSL, s. p., do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Provozovatelem letiště se stala společnost Letiště Ostrava, a. s.

Nová hala

Kapacita budované haly je počítaná pro 500 až 700 odbavených cestujících za hodinu.



Celková plocha haly ve dvou podlažích bude 3600 m², veřejná hala, kde bude rychlé občerstvení a press corner, zabere 1750 m², gate A 580 m², gate B 360 m² a gate C 320 m².

V prostorech po odbavení budou občerstvení, VIP lounge, místnost pro matky s dětmi, Duty-free/Duty-pay.

V budoucnu se počítá se dvěma nástupními mosty.

Několik zajímavostí

Letiště Ostrava-Mošnov má jednu vzletovou a přistávací dráhu (04-22), která měří 3500 m a její šířka je 63 metrů. Pro odbavení cestujících budou k dispozici, po dokončení stavby koncem jara, dva terminály.

Místní letecká společnost Central Connect Airlines v současné době zahajuje pravidelnou linku do Vídně, na které bude dvakrát denně od pondělí do pátku provoz zajišťován letadly SAAB 340.

Vzdálenost letiště od Hlavního nádraží v Ostravě je 20 km, nadmořská výška je 844 ft, tj. 257 metrů.

Na centrální ploše jsou v základní konfiguraci čtyři stání, v alternativní konfiguraci maximálně sedm. Další stání jsou na ploše Sever a Jih – vždy pro šest, resp. dvanáct letadel.

Letiště je použitelné pouze pro letadla, jež jsou vybavena radiostanicí pro spojení letadlo – země.

Z podkladů **LETIŠTĚ OSTRAVA, a. s.** (mis)

Inspiromat

„Rychlý růst letecké dopravy vyžaduje zásadní změny v jejím řízení, má-li zůstat bezpečná. Je nutno investovat jak do výzkumu a vývoje metod, tak do technologií.“

Komisař pro vědu a výzkum Evropské komise Janez Potočnik (8. 11.)

„Představení Airbusu 380 super jumbo na výstavě letecké techniky v Berlíně nepodtrhuje pouze význam této výstavy v celosvětovém měřítku, ale zároveň je i velmi významnou událostí v rámci německého leteckého průmyslu, protože tak zdůrazňuje jeho ústřední postavení v globálním leteckém průmyslu.“

Mr. Gante, BDL Managing Director: Aviation Week and Space Technology (14. 11.)

„Nízkorozpočtoví a klasičtí letečtí přepravci se spojili s cílem lobbovat za poplatkový systém, který sníží část nákladů FAA (Federal Aviation Administration) na úkor našeho přemyslu.“

Edward M. Bolen, NBAA (National Business Aviation Association) Prezident/CEO: Aviation Week and Space Technology (14. 11.)

„Je to trochu zvláštní, spolužáci leží v knihách a já řídím své aerolinky.“

Martin Halstead, devatenáctiletý šéf britské společnosti Alpha One Airways (14. 11.)

„Laikovi se nebe zdá být prázdné, ale odborníci vědí, že nad velkými letišti se tvoří stejné zácpy jako na výpadevkách.“

Vyjádření dopravních expertů Evropské komise (18. 11.)

„Základní myšlenkou naší filozofie je poskytovat co nejlepší služby na všech našich linkách.“

Nigel Page, Emirates Airlines – senior viceprezident pro obchodní záležitosti: Aviation Week and Space Technology (21. 11.)

„V určitých krátkých časových úsecích je jakákoliv společnost schopna vydělat vyšší obnos peněz. Pokud jsou ale finanční transakce natolik riskantní, že je překročen rozpočet, může se situace vymknout z rukou.“

Howard A. Rubel, letový analytik – Jefferies and Co.: Aviation Week and Space Technology (21. 11.)

„Letecký průmysl investuje ročně okolo 2,5 miliardy dolarů do IT vybavení a telekomunikačních služeb, vloni to bylo ještě o půl miliardy více.“

Catherine Mayer, SITA – viceprezident pro letové služby: Airline Business (28. 11.)

(LH, mis)

Vernisáž výstavy fotografií „3L“ za rok 2005

Za účasti všech oceněných autorů se ve vestibulu Letištního objektu uskutečnila 24. listopadu 2005 vernisáž IV. ročníku výstavy „3L“.

Z rukou JUDr. Jany Maškové, vedoucí právního oddělení, převzali vítězové jednotlivých kategorií fotosoutěže záměst-

nanců ŘLP ČR, s. p., diplomy a šeky na odběr fotografického materiálu podle vlastního výběru.

Bylo oceněno pět autorů. **První cenu** za hlavní téma získal IVAN HOLOBRADÝ (ATMS/LTS) snímkem „3L“, **první cenu** za téma

ŘLP + volné téma připadla JANU SYNAKOVI (SLNS Brno) za fotografii Bludiště. Za snímek Věžní simulátor – Langen převzal **druhou cenu** za všechna tři vypsaná témata VLASTIMIL VOLENA (SPLS

Praha) a **třetí cenu** za všechna témata získal ROMAN NEDBAL (ATMS/LTS) za portrétní fotografii slečny Kateřiny. **Zvláštní cena poroty** připadla, stejně jako vloni, JAROSLAVU LECHNÝŘOVI (CL/OKVT), tentokrát za 360stupňový panoramatický pohled z karlovarské TWR.

Patnáct autorů poslalo do soutěže celkem 65 fotografií. Kromě vítězů vybrala porota ještě dalších 18 snímků, které si můžete na výstavě prohlédnout. Jedná se o práce jak oceněných, tak i dalších autorů, kteří se soutěže zúčastnili.

Na výstavě jsou zastoupeni: Zbyněk Hejduk (APP/TWR Praha), Martin Holický (DPRO/OT), Oldřich Krabec (CL/OKVT), Eva Pelikánová (DPLR/LIS/NOTOV), Tomáš Tržický (DPLR/OOBI) a Ota Václavík (LŠ/VLNS/OP).

Výstava je putovní a postupně bude instalována v novém středisku IATCC v Jenčích, na letišti v Brně, Ostravě a Karlových Varech.

Text a foto: (mis)



Diplom a cenu za umístění v soutěži přebírá od JUDr. Jany Maškové Vlastimil Volena ze SPLS Praha

Co se děje na ruzyňském letišti?

Multifunkční centrum u letiště

Ve výběrovém řízení získala firma GEMO OLOMOUC, s. s. r. o., jakožto generální dodavatel novou zakázku na výstavbu multifunkčního centra Dlouhá Mě (Šestka) Praha-Ruzyně pro TK CZECH Development, a. s., Praha. Jedná se o třípodlažní objekt nacházející se v těsném sousedství terminálu Jih. Zastavěná plocha budovy obchodního centra by se měla rozkládat na 22 000 m². V prvním podlaží objektu se na jedné polovině patra bude nacházet hypermarket. V druhé polovině a také v polovině druhého patra se bude rozkládat obchodní galerie. Zbytek druhého patra a střecha bude sloužit jako parkoviště pro návštěvníky obchodního centra. Součástí výstavby objektu jsou i rozsáhlé inženýrské sítě a přilehlé komunikace, jakož i vybudování nové světelné křižovatky na ulici K Letišti. Centrum by mělo být otevřeno v listopadu 2006.

(red), foto: mis, vizualizace GEMO OLOMOUC, s. s. r. o.



70 let ochra

V letošním roce si připomínáme sedmdesát let od doby, kdy letecká technika umožnila využívat pro policejní práci další prostorovou dimenzi, a to vzdušný prostor nad naším státem. Není bez zajímavosti, že Československá republika byla jedním z prvních států, který zavedl leteckou policii. Četnické letecké hlídky i přes to, v jakých technických a politických podmínkách pracovaly, položily již v roce 1935 pevné základy našeho policejního letectva.

Další rozvoj pokračoval ihned po ukončení II. světové války. Vedle klasických letadel byl pro policejní práci v letech 1948 až 1949 poprvé použit vrtulník VR-1. Postupně byla do provozu zaváděna vrtulníková technika, která má vzhledem ke svým letovým vlastnostem pro policejní i záchranné mise své nezastupitelné místo. V současné době používá letecká služba Policie České republiky moderní vrtulníky Bell 412 HP/EP a EC 135 T2.

Policejní letectvo neslo v uplynulém období různé názvy, od víceúčelových pozorovacích, stíhacích a kurýrních letadel postupně přešlo k moderním víceúčelovým vrtulníkům. Základní poslání policejního letectva a způsob vnějšího označení se v podstatě nezměnil.

Základní úkoly

Činnost Policie České republiky – letecké služby – se na prahu třetího tisíciletí stala neodmyslitelnou součástí policejní praxe a integrovaného záchranného systému státu. Jejich základní úkol je zajistit a postupně zkvalitnit trvalou

Seriál pohled

1 Řízení letového provozu představuje metody a postupy řízení a zabezpečení pohybu letadel ve vzdušném prostoru. Je to proces založený na stálé výměně informací a vzájemné součinnosti mezi stanovišti řízení letového provozu navzájem a mezi těmito stanovišti a řízeními letadly. Systém zahrnuje uživatele, letadla, osádky, letiště, letové provozní služby. Celý tento systém vznikl z potřeb postupně narůstající letecké dopravy. Prošel složitým a zajímavým vývojem, a to jak po stránce organizační, tak po stránce používané techniky. Nahlédneme do minulosti i současnosti tohoto systému, především z pohledu letecké dopravy v Československu resp. v České a Slovenské republice.

Zabezpečení letového provozu

V počátečním období rozvoje letecké dopravy krátce po první světové válce je sotva možno hovořit o řízení letového provozu, tehdejší prostředky lze spíše charakterizovat jako zabezpečení letového provozu, byť se oba pojmy zcela nekryjí.

Letecká doprava nákladu či pošty, a zvláště cestujících vyžadovala nejen výkonnou a spolehlivou letadlovou techniku. Bylo potřeba zabezpečit pozemní obsluhu letadel, zajistit navigační vedení na trati. Mezinárodní doprava vyžadovala uzavření příslušných mezinárodněprávních dokumentů, i vnitrostátní dopravu bylo potřeba regulovat odpovídajícími právními normami. Bylo nutné přijmout opatření pro případ mimořádných událostí, piloti potřebovali informace o meteorologické situaci na trati i na cílovém letišti.

ny vzdušného prostoru republiky

24hodinovou pohotovost a akceschopnost speciálně vybavených vrtulníků pro celé území státu.

V policejní činnosti jsou na prvním místě akce na záchranu života, záchranné a pátrací akce po osobách a nebezpečných pachatelích, odvrácení nebezpečí škody velkého rozsahu a závažného narušení veřejného pořádku. Jde o veškeré mimořádné události vyžadující neodkladné řešení. Vrtulníky jsou též využívány k bezpečnostní prevenci při hlídkových a průzkumných letech spojených s ostrahou státní hranice, pátrání po odcizených motorových vozidlech, hlídkování v turistických oblastech, sledování plynulosti dopravy, identifikaci a monitoringu při ochraně životního prostředí nebo pro výcvikové a instruktážní akce.

Policejní vrtulníky jsou stále častěji zapojujány do spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému, která je dalším hlavním úkolem letecké služby.

Pro Hasičský záchranný sbor jsou nasazovány vrtulníky k záchranným akcím, hašení lesních požárů, letecké protipožární prevenci, monitoringu a dokumentaci velkých požárů, vyhledávání ohnisek požárů, míst vzniku a šíření nebezpečných látek a k mnoha dalším činnostem.

Dalším základním úkolem s nemalým významem je trvalý výcvik speciálních policejních jednotek a leteckých záchrannářů pro zásahy proti nebezpečným pachatelům nebo záchranu a evakuaci osob z nepřístupných míst.

Stanoviště Letecké služby

Letecká služba zabezpečuje letecký provoz na třech stanovištích Letecké záchranné služby. Středisko v Praze

vzniklo jako první na území tehdejšího Československa v dubnu 1987. Má trvalý 24hodinový provoz a využívá vrtulníky typu EC 135 a Bell 412. Středisko LZS v Hradci Králové vzniklo v roce 1990 a je zde nasazen vrtulník EC 135. Vrtulník stejného typu je od počátku letošního roku v provozu pro středisko LZS v Brně. Po dodání dalších vrtulníků EC 135 jimi budou vybavena nově zřizovaná regionální střediska Ministerstva vnitra v Českých Budějovicích, Ostravě a Karlových Varů. Tím bude dokončen celoplošný systém leteckých pracovišť integrovaného záchranného systému umožňující neodkladný zásah či poskytnutí pomoci při ohrožení života, zdraví a majetku občanů do 30 minut od nahlášení mimořádné události.

Pro potřeby zdravotnictví jsou používány též další policejní vrtulníky k rychlé přepravě lékařských týmů v rámci transplantačních programů, přepravě speciálního vybavení, inkubátorů apod.

Pohotovostní vrtulníky jsou zahrnuty do systému SAR při pátrání po letadlech v tísní nebo identifikaci místa nouzového signálu. Vrtulníky letecké služby jsou nasazovány při záchranných akcích Horské služby, podílejí se na mezinárodních záchranných operacích a poskytování humanitární pomoci.

Technické vybavení

U letecké služby jsou v současné době provozovány tři typy vrtulníků ve dvou hmotnostních kategoriích:

Dva vrtulníky jsou německé výroby Bo-105 CBS; prv-

ní byl uveden do provozu v roce 1991. Využívají se především pro výcvik nových posádek a hlídkovou činnost. **Čtyři vrtulníky americké výroby** Bell 412 HP, jeden vrtulník ve verzi EP; první byl uveden do provozu v roce 1993. Jde o nosný typ vhodný pro převážnou část veškerých úkolů vnitřní bezpečnosti a záchranného systému. Vrtulník lze vybavit speciálním policejním, zásahovým, záchranným a sanitním vybavením.

Pět vrtulníků francouzsko-německé výroby EC-135 T2; první uveden do provozu v roce 2003. Jde o zásadní modernizaci a doplnění parku lehkých vrtulníků podle vládního projektu k zajištění celoplošné dostupnosti leteckých činností v integrovaném záchranném systému. V letošním roce byl dodán čtvrtý a pátý stroj. Zbývající tři vrtulníky ve speciální výbavě budou dodány postupně do roku 2008.

Mluvíme-li o modernizaci letecké techniky, je třeba rovněž uvést, že od roku 1990 byly z provozu u letecké služby vyřazeny 2 vrtulníky BO 105, 9 vrtulníků Mi-2 a 2 vrtulníky Mi-8.

Poděkování za spolupráci

Na naší činnosti se významně podílejí i pracovníci Řízení letového provozu České republiky, s. p. V uplynulých letech se rozvinula velmi dobrá vzájemná spolupráce.

Dovolte mi, prosím, abych tímto způsobem za policejní letové posádky poděkoval letovým dispečerům i dalším pracovníkům Řízení letového provozu.

plk. JUDr. VLADIMÍR PANENKA
ředitel letecké služby Policie ČR

ů do historie řízení letového provozu

S navigačními problémy se letci setkali v okamžiku, kdy opustili okolí letišť a vydali se nad volnou krajinou. Samozřejmě začínali při letech nad krajinou s tím, čemu dnes říkáme srovnávací navigace. Jejich snahou bylo navigovat podle silnic nebo železnic. Jako příklad nám může posloužit třeba let ing. Jana Kašpara z Pardubic do Prahy (13. 5. 1911), kde část trasy „navigoval“ podle železnice, část podle silnice.

U letadla by se dal předpokládat let po víceméně nejkratší spojnici dvou bodů. To však bylo možné teprve při větších přeletových výškách, s nimiž narůstala dohlednost, ovšem za předpokladu dobré viditelnosti. Pak se mohli piloti orientovat podle významných orientačních bodů ve větší vzdálenosti.

Kompas a speciální mapa

Při letech nad neznámým terénem letci nejednou zabloudili. Jako ukázkou si připomeňme první etapovou leteckou soutěž, konanou ve Francii (na podzim 1910),



kdy až několikahodinové rozdíly v časech, které soutěžící letci potřebovali ke zdolání jednotlivých etap, byly většinou způsobeny právě blouděním nad neznámým terénem.

V tomto období se začal v navigaci uplatňovat kompas a mapa. Brzy se však ukázalo, že létání potřebuje speciální druh map, z nichž by bylo možno vyčíst další specificky letecké údaje, pro jiné uživatele map zbytečné. A tak se z podnětu Mezinárodní letecké federace, která v této době sehrávala významnou úlohu nejen bez-

prostředně v leteckém sportu, sešla 3. října 1913 v Bruselu mezinárodní komise pro řešení otázky leteckých map. Jejichou jednání se účastnili zástupci Belgie, Francie, Německa, Rakousko-Uherska, Švédska a Švýcarska.

Rakouské vojenské orgány začaly již v březnu roku 1913 shromažďovat podklady pro letecké mapy a podle okolností se s příslušnými dotazy obracely též na existující letecká sdružení. Faktem však je, že otázka nebyla do vypuknutí první světové války dořešena.

Pro letce byly ovšem důležité také údaje o letištích, zvláště při nejrůznějších přeletech. Proto se v Německu v pozdním létě roku 1914 chystalo vydání příručky, která měla přinést soupis německých vojenských i soukromých letišť s mapkou okolí a základními údaji o letišti i o poskytovaných službách. Vzhledem k vypuknutí války se však pozoruhodná publikace do rukou soukromých pilotů již nedostala.

Při létání za snížené viditelnosti – v mlze, večer či v noci – nebyla srovnávací navigace podle mapy možná, i kompas byl pomůckou nedostatečnou. Objevily se první pokusy o řešení navigace pomocí rádia. Vzniklo několik pokusných systémů, jakýchsi radiokompasů, pro složitější obsluhu i větší hmotnost palubního vybavení však byly tyto systémy vhodné spíše pro vzducholodě.

První dopravní let v Čechách

První skutečně dopravní let v Čechách, nesoucí všechen příslušné znaky, tedy přepravu cestujících za úplatu z jednoho místa do místa druhého, se odehrál 9. listopadu 1913, byť měl charakter nikoli pravidelné linky, nýbrž smluvního (charterového) letu.

PAVEL SVITÁK, L+K

Foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



↑ Jedna z verzí „radiokompasu“ Telefunken z r. 1912
← Oficiální pokusné poštovní lety v Německu v roce 1912. Poručík Hiddesen v letounu Gelber Hund – Žlutý pes firmy Otto

Rok 2005 končí, blíží se Silvestr

Ohlédli jsme se za uplynulým rokem a vybrali pro vás několik nejzajímavějších okamžiků z oblasti dopravy, které se nejen redakci Stripu podařilo zachytit objektivem fotoaparátu. Věříme, že i přepis vybraných záznamů rozhovorů mezi řidiči letového provozu a piloty na celém světě vás potěší.

1 Nápadům při vývoji nových supervýkonných strojů nebyly stanoveny žádné meze.

2 Dodržování zásad bezpečnosti práce při neustále se zvyšujících počtech odpracovaných cestujících a jejich zavazadel bývá často na hraně.

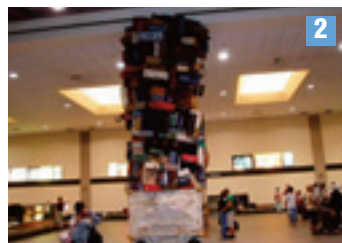
3 Nevěřte, že všechno je možné jenom u nás.

4 Raději bez komentáře.

5 Z reklamního letáku nejmenovaných aerolinií.

6 Ve svých dopisech redakci se často zajímáte, jak vlastně jednotlivá čísla Stripu vznikají. Věřte, že ruční sázení textů, chemická výroba štočků fotografií a montování jednotlivých stránek z uvedených součástí je minulostí. Všechny práce se dnes dělají pomocí počítačů. Lepší představu o této moderní práci si můžete udělat z aktuální fotografie zachycující šéfredaktora Michaela Sedláčka při práci na sedmapadesátém čísle Stripu, které právě držíte v ruce.

REDAKCE, foto: archiv



2



3



5



1

Pilot: Máme málo paliva. Okamžitě žádáme další instrukce.

Věž: Jaká je vaše pozice. Nemáme vás na radaru!

Pilot: Stojíme na dráze 2 a už věčnost čekáme na cisternu.

Pilot: Dobré ráno, Bratislavo.

Věž: Dobré ráno. Pro informaci – tady je Vídeň.

Pilot: Chystáme se na přistání, Bratislavo!

Věž: Tady je opravdu Vídeň!

Pilot: Vídeň?

Věž: Ano.

Pilot: Ale proč? My jsme chtěli do Bratislavy.

Věž: O. K. Tak přestaňte přistávat a zahněte doleva.

Věž: Máte dost paliva nebo ne?

Pilot: Ano.

Věž: Ano, co?

Pilot: Ano, pane.

Pilot: Žádáme o povolení ke startu.

Věž: Sorry, nemáme váš letový plán, kam letíte?

Pilot: Do Salzburgu, jako každé pondělí.

Věž: Dneska je úterý!

Pilot: To je super. Tak to máme volno!

A pak se má člověk cítit v letadle bezpečně ...



4



6

Misheard English

FACTS YOU MAY NOT KNOW ABOUT I.

What is the origin of the following word/phrase?

Raining cats and dogs derived from the poor state of city drainage in the 17th cent., where heavy rain meant dead cats and dogs floating in the streets.

Does rain containing alligators occur? Rain containing living things has been reported as far back as AD 27 by the Roman writer Plinius the Elder. A wide variety of fish, amphibians and even alligators have been reported. The watersheds or whirlwinds suck up the creatures from the sea or other bodies of water and carry them along before being executed. Tornadoes passing over ponds and rivers temporarily drain them, so any living thing would be lifted up into the air into the cloud base.

Go the whole hog meaning „spend a whole shilling in one go“ (In Irish slang hog means shilling) is derived from a poem where a group of Muslims cannot decide which part of a hog not to eat and thus eat it all.

Grog from the nickname given to the British admiral Sir Edward Vernon because of his grogram (a type of fabric) cloak. He was responsible for introducing the dilution of the naval rum ration and thus became associated with the cheap drink.

Salary is derived from the Latin for the salt-allowance given to Roman soldiers and was a symbol of friendship. Salt was the earliest food preservative known of considerable economic importance and the spilling of salt was thus considered a bad omen. By throwing spilt salt over your left shoulder where inhabit evil spirits of your body you prevent them from taking advantage of the situation.

Mad as hatter a disorder of the nervous system causing mental confusion was once an occupational disease associated with hatters, caused by the inhalation of mercury vapours from the mercurious nitrate used in the processing of hats.

Red herring a red herring was a dried and smoked one, similar to a kipper, and thus very strong-smelling. Hounds hunting a poor fox would easily lose the scent if a red herring was dragged across their path.

V textu hledejte dvě slovní záměny.

Řešení ze Stripu 10/2005:

superstitions NOT super missions, voodoo dolls NOT poodle dogs, kicks NOT tricks, you live NOT your liver, push and pull NOT shampoo, devil red Not devilled eggs, her skins the colour mocha NOT kissing Karla Homolka.

(ak)