

Ceny letových provozních služeb

Stanovení jednotkových cen LPS na rok 2006 a jejich konkurenceschopnost v evropském prostoru.

Tak jako každoročně byl i závěr roku 2005 na divizi finanční ve znamení sestavy rozpočtu na rok následující. Společně s tvorbou rozpočtu probíhají kalkulace jednotkových cen za poskytované letové provozní služby. Ve srovnání s uplynulými roky byly kalkulace pro ten letošní ovlivněny několika odlišnostmi. První z nich je nárůst nákladů ovlivněný mimo jiné i uváděním střediska IATCC do provozu. Druhou je letový provoz, který se dle našeho očekávání bude vyvíjet jinak než v uplynulých letech. Zatímco v předchozích letech zaznamenával vývoj letového provozu nad územím České republiky značný „boom“, ve druhém pololetí loňského roku došlo k výraznému poklesu jeho dynamiky. Uvažovaný nízký meziroční nárůst letového provozu a vývoj nákladů v roce 2006 má vliv na jednotkové ceny za poskytované letové provozní služby.

Ceny traťových služeb řízení

Výše jednotkové ceny traťových služeb řízení včetně administrativního poplatku EUROCONTROL za fakturaci činí 34,96 € za

1 PJ. Vlivem under-recovery traťové činnosti za rok 2004 a výše uvedeného vývoje nákladů a nízké dynamiky vývoje provozu vzrůstá meziročně jednotková cena o 31,2 procenta, čímž se vrací na standardní úroveň předcházejících let. I přes tento nárůst zůstává cena traťových služeb řízení pro uživatele atraktivní. Její úroveň pro rok 2006 odpovídá 62,5 % průměru jednotkových cen členských států EUROCONTROL a je sedmou nejnižší v rámci těchto států.

Letištní a přibližovací služby

Výše jednotkové ceny letištních a přibližovacích služeb řízení byla stanovena na 195 Kč za 1 tunu MTOW jednotně pro všechna letiště, na nichž ŘLP ČR, s. p., poskytuje své služby. Tato výše znamená meziroční snížení jednotkové ceny o 4,9 % na letišti Praha, na regionálních letištích nárůst o 47,7 %. Sjednocení jednotkových cen na všech letištích je zcela v souladu s připravovanou směrnicí Evropské komise, jejímž cílem je vytvoření jednotných podmínek pro stanovování úhrad za poskytované letištní a přibližovací služby. Tento vývoj odpovídá i požadavkům zástupců uživatelů letových provozních služeb.

V závěru roku 2005 vyvolal největší uživatelet letištních a přibližovacích služeb na území ČR ostřejší diskusi k výši jednotkových cen aplikovaných za letištní a přibližovací službu řízení. V reakci na diskusi o přiměřenosti jednotkových cen za poskytované letištní a přibližovací služby je třeba vycházet z následujících faktů.

Kalkulace cen

Zatímco v případě traťové služby řízení lze úroveň jednotkových cen mezi jednotlivými státy porovnat, v případě letištních a přibližovacích služeb je toto porovnání obtížnější. Rozdílná úroveň vybavení jednotlivých letišť a zároveň rozdílné vlastnické vztahy k letecké zabezpečovací technice mají za následek rozdílnou úroveň jednotkových cen každé z letištních služeb a zároveň i rozdílnou strukturu služeb obsažených v této jednotkové ceně. ŘLP ČR, s. p., spravuje a rozvíjí veškeré technologie potřebné pro přístrojové přiblížení a přistání letadel na letištích stejně tak jako veškerá zařízení potřebná pro řízení na trati. Obsah letištních a přibližovacích služeb řízení letů, poskytovaných ŘLP ČR, s. p., v sobě zahrnuje např. přístroje pro přesnou navigaci, kabelové systémy a obsluhu

s nimi související, kterou v jiných státech zajišťuje správce letiště nebo jiný subjekt.

Úpravy v rámci SES

Nejednotnost přístupu ke kalkulacím LPS v oblasti letištních a přibližovacích služeb, nejednotnost obsahu poskytovaných služeb a rozdílně uplatňované kalkulační jednice v jednotlivých členských zemích EU daly v rámci uplatňování politiky „Single European Sky“ (SES) podnět k právní úpravě této oblasti. Z dokumentu Evropské komise, která připravuje harmonizaci zpoplatňování LPS, vyplývá, že v některých státech nejsou poplatky za letištní přibližovací služby samostatně účtovány, ale náklady na tyto služby jsou provozovatelem letiště zahrnuty v přistávacích poplatcích vybíraných provozovateli letiště.

Jak už bylo uvedeno, porovnání jednotkových cen letištních a přibližovacích služeb je obtížné. Jako nevhodnější způsob se jeví porovnání nákladovosti celého komplexu služeb, které jsou letadlu poskytovány na trati a na letišti. Jako příklad byl použit let letounu typu B-737-400 o maximální vzletové hmotnosti 69 tun, letící v te-
(pokračování na str. 2)

Projekt CEATS v roce 2005

Projekt CEATS má za sebou další rok svého trvání. Z pohledu původního plánu projektu byl rok 2005 zcela zásadní, neboť mělo být zahájeno poskytování služeb z 22 sektorů střediska CEATS, a to na základě analýzy nákladů (CBA) a přínosů, která byla zpracována před podpisem dohody CEATS v roce 1997. Co však přinesl rok 2005 v reálných výsledcích?

První polovina roku byla zaměřena na přípravu jednání konference ministrů, kterou iniciovala organizace EUROCONTROL jako reakci na vývoj projektu od roku 2001, kdy se konala předchozí konference ministrů v Budapešti. Ta stanovila novou strategickou orientaci projektu a definovala nové cíle, zejména zahájení tzv. počátečního pro-

vozu střediska CEATS od 1. 10. 2007, které se však v důsledku vývoje projektu staly nereálné. Konference byla svolána nejprve do Lucemburku na 22. 4. 2005. Na textu rezoluce, který byl pro toto jednání připraven agenturou, zde nebylo dosaženo shody, a proto byla vytvořena tzv. High Level Group, jejímž zadáním bylo zpracovat modifikova-

nou verzi rezoluce pro další konferenci ministrů, která byla svolána na 1. června 2005 do Vídně. Ani na tomto jednání nebylo dosaženo požadované jednomyslné shody na textu rezoluce, neboť tři z pěti států nebyly připraveny takovou rezoluci podpořit. Navíc Itálie oznámila, že ratifikační proces v zemi byl zastaven a Itálie se nadále projektu aktivně neúčastní. Jako východisko jednání této konference pak byla podepsána deklarace, v níž je vyjádřen respekt ke svobodnému rozhodnutí států, které rezoluci podepsaly, a dále bylo všemi účastníky projektu deklarováno dodržení principu jednání „v dobré

víře“ tak, jak jsou zakotveny v mezinárodním právu, při respektování podmínek daných platnými dohodami. Vzhledem k malému prostoru pro bližší popis obsahu navrhované rezoluce se dále omezím pouze na zásadní oblasti, které ČR dlouhodobě jak v rámci předchozích aktivit v projektu, tak při přípravě vlastní konference prosazuje jako podmínku pro podporu další realizace projektu.

Je to zejména požadavek dokladování souladu dohody CEATS a nové evropské legislativy Single European Sky (SES); dále je to efektivní využití existujících a plánovaných kapacit (Maďarsko, Chorvatsko, ČR aj.), které byly realizovány právě v důsledku potřeby zajistit poskytování služeb s ohledem na vývoj v CEATS. Vzhledem k odstoupení Itálie a přetrvávajícímu stavu, kdy dohoda CEATS nebyla doposud ratifikována dalšími dvěma státy, je nutné definovat skutečný rozsah projektu, resp. analyzovat alternativní scénáře možného konečného uspořádání CEATS. Tyto scénáře musí být doplněny o příslušné ekonomicko-provozní studie, které finální řešení posoudí z hlediska provozních a ekonomických přínosů a umožní tak zodpovědné rozhodování o dalším postupu v projektu CEATS.

IVAN HUBERT, ŘKŘ
(dokončení v příštím čísle)

DIVIZE FINANČNÍ

Ceny letových provozních služeb

(dokončení ze str. 1)

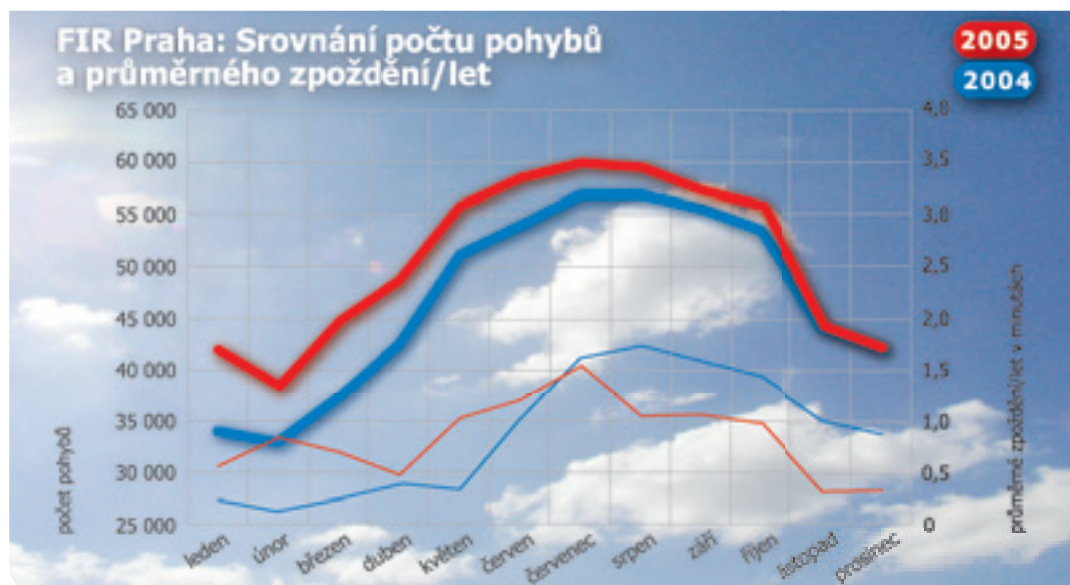
ritorii daného státu na trase dlouhé 250 km se 120 cestujícími na palubě. Letoun vede let na konkrétní letiště v době mezi 7.00 a 19.00, doba pobytu na tomto letišti nepřesáhne 60 minut. Pro výpočet tohoto příkladu bylo vybráno dvacet evropských letišť, která v rámci sítě svých linek nejvýznamnější uživatel letištních přibližovacích služeb v ČR nalétává. Nejbližší a nejvýznamnější letiště ve střední Evropě jsou

s náklady za komplexní služby poskytnuté v České republice srovnatelné. Jsou to Brusel (+ 7 %), Budapešť (– 2 %), Varšava (– 6 %) a Paříž CDG a ORY (– 7 %). Výrazně dražší je komplex poskytovaných služeb na letišti v Curychu (+ 38 %), ve Vídni (+ 28 %), Vilniusu (+ 22 %) a v Lublani (+ 19 %).

Studie EUROCONTROL/PRU („ATM Cost-Effectiveness 2003 Benchmarking Report“) zabývající se výkonností a efektivitou jed-

notlivých poskytovatelů LPS v Evropě dokládá, že náklady vynaložené v ČR na poskytování letištní přibližovací služby jsou dokonce výrazně nižší než ve státech s obdobnou strukturou letišť.

Z výše uvedených skutečností a závěrů jmenované studie vyplývá, že ceny služeb poskytovaných ŘLP ČR, s. p., jsou ve středoevropském regionu konkurenceschopné.



**Počet pohybů na letišti Praha
PROSINEC 2004/2005**
Zdroj: SPLS Praha

2004	2005
celkový počet	
12 272	11 669
nejvyšší počet/den (8. 12.)	
496	490
nejvyšší počet/hod. (9. 12.)	
48	46

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

2004	2005
celkový počet	
40 862	41 860
nejvyšší počet/den (10. 12.)	
1 560	1 579
nejvyšší počet/hod. (3. a 30. 12.)	
116	120

Statistika provozu

prosinec 2004/2005

Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
2004	2005	04/05 v %	2004	2005
prosinec 40 862	41 860	+ 2.4	0.79	0.32

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2004	2005	v %
prosinec	684 521	708 899	+ 3.5

Počet pohybů na letištích - Česká republika											
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
prosinec 12 272	11 669	- 4,9	903	893	- 1,1	917	953	+ 3,9	176	145	- 17,6

Radana Nováková: Sítem zkoušek, testů, zdravotní prohlídkou a psychologickým vyšetřením projde pět procent přihlášených

Výběrové řízení je opravdu velmi náročné

Mezi oceněnými pracovníky Řízení letového provozu České republiky, s. p., za rok 2005 byla i paní Radana Nováková z divize personální. Ocenění získala především proto, že se jako personalistka v rozhodující míře podílí na organizování výběrového řízení na řídicí letového provozu. Přání seznámit se s její prací bylo jedním z důvodů, proč ji redakce Stripu požádala o rozhovor.

Ve kterém roce jste nastoupila k podniku?

Do podniku jsem nastoupila 1. 9. 1992. Přišla jsem z výrobního družstva invalidů, kde jsem měla na starost oblast personální, ale i sociální. Chvilku mi trvalo, než jsem si zvykla, že jednám s úplně jinou skupinou lidí, že jim nemusím několikrát vysvětlovat, co od nich potřebuji, že nemusím mluvit pomalu, ptát se, zda mě pochopili. Asi jsem na tvářích svých kolegů zpočátku vzbuzovala útrpný úsměv.

Jednáte se zájemci o práci řídicího letového provozu. Můžete spočítat kolik jich za ta léta, co pracujete jako personalistka, bylo?

Od roku 1997 do dnešní doby jsem se podílela na výběru uchazečů do 11. kurzů a v lednu bude končit výběrové řízení do 12. kurzu. Za ta léta jsem jednala s tisíci zájemců, přečetla tisíce životopisů, ze kterých však často vysvitlo, že mnozí nemají jasnou představu o práci řídicího letového provozu.

Převažuje u zájemců nějaká speciální skupina žadatelů?

V dřívější době se o kurz, alespoň podle mého názoru, zajímali více lidé, které nějakým způsobem přitahovalo letectví. Byli členy různých aeroklubů, modelářských kroužků apod. Dnes se hlásí i ti, kteří hledají „zajímavou práci“ a práce řídicího je pro ně atraktivní.

Jaký se hlásí počet chlapců a dívek?

Počet dívek je v celkovém množství zájemců asi třetinový, ale každým rokem jejich zájem stoupá.



A jaký je poměr mezi počtem zájemců a skutečně přijatých ke studiu?

Výběrové řízení je opravdu velmi náročné. Sítem zkoušek z angličtiny, testy „FEAST“, zdravotní prohlídkou a psychologickým vyšetřením projde pouze zhruba pět procent přihlášených zájemců.

Jak jsou připraveni jazykově?

Bohužel se znalostí anglického jazyka je to stále špatné. Jazykovou zkoušku neprojde skoro 60 procent uchazečů.

Tím, že jsou uchazeči přijati, pro vás práce s nimi končí nebo je máte „na krku“ i během studia?

Nemohu říci, že bych je měla na krku. Moje starost o ně je stejná jako o ostatní

zaměstnance, ale protože s každým úspěšným uchazečem jsem poměrně dost dlouho v kontaktu, mám možnost s nimi hovořit i o jiných záležitostech, tak mě vždy zajímá, jak si v kurzu vedou. Je to pro mě zpětná vazba, důležitá pro další moji práci.

Jaké jsou kvality studentů, kolik z těch přijatých nakonec studium úspěšně ukončí?

To nemohu posoudit, to už je otázka pro instruktory a vedoucí oddělení, pro která jsou uchazeči vybráni. Vždy mám radost, když se dozvím, že se jim daří.

Podnik nejen řídicím poskytuje různé sociální výhody. Všichni zaměstnanci je jistě znají. Jak je využívají?

To je téma na celý článek. Domnívám se, že naše výhody jsou plně využívány.

Divize personální se přestěhovala do Jenče v první vlně. Jaké byly vaše pocity a jak jste na novém pracovišti spokojena?

Byla jsem, asi jako každý, zvědavá, jak to tady vypadá, jak rychle se nám podaří zabydlet se v nových prostorách. Neměla jsem moc času na rozhlížení. Stěhování nastalo uprostřed procesu výběru uchazečů do kurzu. Musela jsem rychle dohánět to, čemu jsem se nemohla pár

dnů věnovat. Pocity? Zda jsem spokojená? Mám svou práci ráda a mám tady vše, abych byla spokojena. Nevýhody proti starému pracovišti nejsou až tak podstatné.

Máte nějaké specifické pracovní přání do budoucnosti?

Abych mezi naší divizi a ostatními bylo méně zbytečných nedorozumění. Aby se ze silnice na Karlově Vary dalo bezpečně odbočit na Unhošť. Bez potřebného značení, za tmy a proti jedoucím světlům je to horor.

Prozradte nám také něco o sobě.

Jsem ráda na chalupě na Šumavě. Mám ráda výlety na kole i pěšky, výstavy, divadla, koncerty. Kromě dovolené na Šumavě jsem vždy ráda, když se mi podaří vyrazit někam, kde se nemusím o nic starat – na lyže, k moři. V srpnu se oženil starší syn a tak se těším, že bude v budoucnu vnoučátko.

Děkují vám za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Radana Nováková

narozena: 15. 3. 1951 v Praze

oblíbení spisovatelé: Remarque,

Hemingway, Coelho a další

oblíbený zpěvák: Jaromír Nohavica

a Karel Kryl. Jinak mám ráda

blues a tradiční jazz

nejmilější filmy: mnoho, např. Přelet

nad kukaččím hnízdem, Amadeus,

Lepší už to nebude, Zvěščenina...

oblíbené divadlo: mám ráda

komornější divadla: Činoherní klub,

Na Zábřadli, Dejvické divadlo.

V mládí jsem byla velmi

často v divadle Semafor

sportovní aktivity: ráda jsem hrála

volejbal, ale už mám po hraní, protože

jsem si loni a letos znovu vykloubila

rameno. Tak mi zůstalo kolo a v zimě

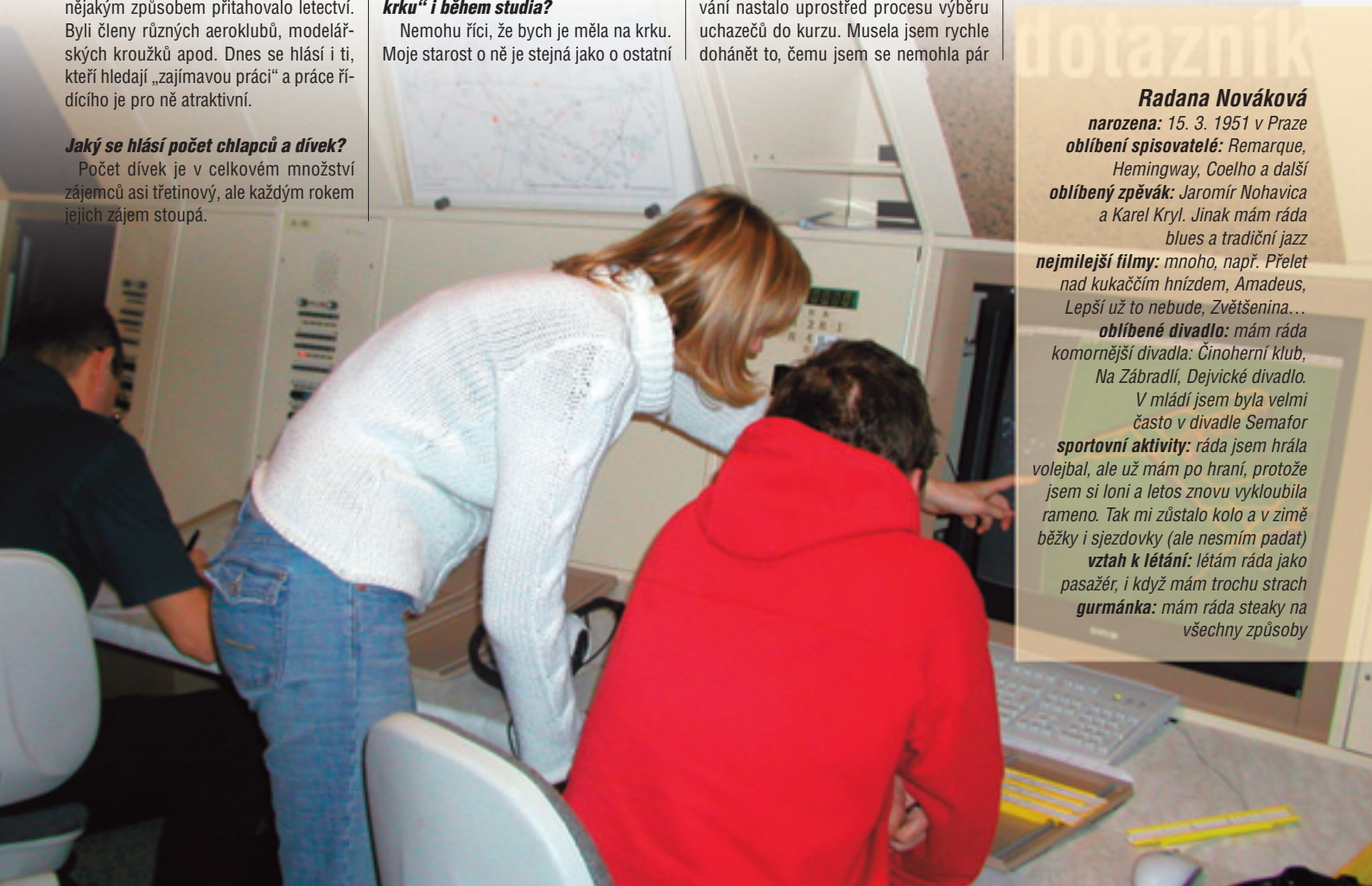
běžky i sjezdovky (ale nesmím padat)

vztah k létání: létám ráda jako

pasažér, i když mám trochu strach

gurmánka: mám ráda steaky na

všechny způsoby



Zaostřeno na IATCC

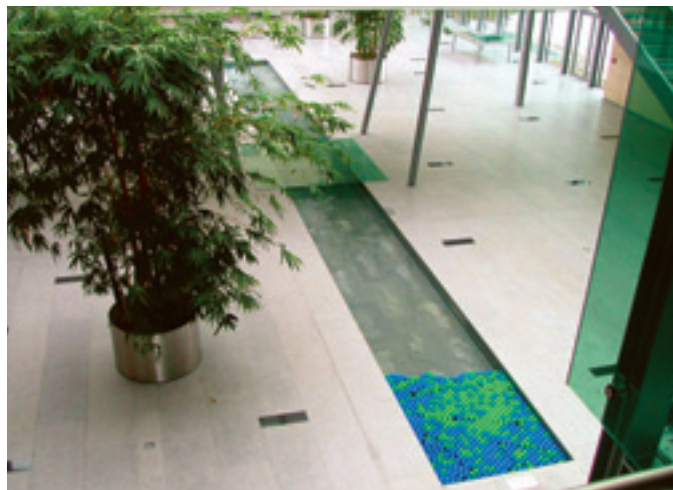
V našem kalendáři se **14. února zabydlel Valentýn**. Jeho svátek se stal důležitým datem nejen pro všechny zamilované, ale také milníkem při výstavbě IATCC, vzpomínáte? V roce 2003 v Jenči Valentýn kácel stromy, jako přípravu na stavbu IATCC, o rok později dokončoval hrubou stavbu, loni už finišoval před blížící se kolaudací. No a letos? Na Valentýna si již může jít v IATCC zacvičit do kompletně vybavené posilovny, nebo zamlsat do bufetu. Veden snahou po objektivitě však musím dodat, že by mohl jít, kdyby nebyla posilovna trvale zamčená, no a to mlsání v bufetu je zatím taky tak trošku nadsázka ...



Realitou je ale dokončená instalace projekční stěny na sále ITS (snímek byl pořízen v prosinci 2005, při její instalaci). Toto velkoplošné zobrazení umožní pracovníkům technické supervize ATMS centrální monitorování aktuálního stavu kteréhokoliv z ATM systémů, nutných pro poskytování letových provozních služeb



No a tady je pádný důkaz, že už by cvičit a posilovat Valentýn v IATCC opravdu mohl



Míčky na hladině bazénku v pasáži IATCC jsou pouhým estetickým doplňkem, nikoliv výzvou k vodním hrátkám zaměstnanců

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

Poděkování kolegům

Jménem svým a všech svých kolegů z Centra logistiky bych chtěl poděkovat za vše, co podniku obětovali a pro podnik vytvořili po dobu své dlouholeté působnosti naši kolegové a kamarádi



Viktor Novák



Oldřich Veselý

pánové **Viktor Novák** a **Oldřich Veselý**.

Každý z nich věnoval podniku 40 let svého života. Prošli mnoha pracovními pozicemi, a to hlavně v oblasti provozně technických služeb, a za celou svou profesní kariéru se vypracovali na uznávané odborníky.

Bylo nám všem ctí se s nimi poznat a pracovat – na takové kolegy se nezapomíná!



Užívejte ve zdraví a pohodě důchodu a naplno se věnujte svým koníčkům a rodinám.

Viktore a Oldo, děkujeme!

JAROSLAV OLEXA
vedoucí Centra logistiky

Oba čerství důchodci by se rádi touto cestou rozloučili se všemi spolupracovníky. **Oldřich Veselý** nejen s těmi pražskými, ale i v Brně, Karlových Varech a Ostravě. Jejich poděkování za spolupráci patří samozřejmě i managementu podniku.

Administrativa v IATCC

V listopadu 2005 a lednu 2006 byl realizován přechod administrativních pracovišť z objektů Vojenského gymnázia Ruzyně a Letištního objektu do nové budovy IATCC Praha v Jenči.

Stěhování se uskutečnilo na základě provozních pokynů, dislokačního opatření a opatření GR. Respektování stanovených zásad ze strany útvarů odpovědných za realizaci přispělo k hladkému průběhu a nedošlo k žádným kolizním situacím.

Vlastní přechod realizoval externí dodavatel vždy v pátek odpoledne a o víkend v pěti etapách. Bylo přemístěno 182

pracovišť a přestěhováno 3500 přepravek.

Spolupráce mezi jednotlivými odděleními, odpovědnými za přechod administrativních pracovišť, byla příkladná. Ze strany divize provozní se jednalo o oddělení telekomunikací (OT). Centrum logistiky zajistilo hladký přechod oddělení provozu kancelářské a výpočetní techniky (OKVT), oddělení správy informačních systémů (OSIS) a oddělení správy majetku (OSM).

Administrativní objekt byl k 23. lednu 2006 plně obsazen (vyjma ŘDPRO).

CENTRUM LOGISTIKY

Fotografie (nejen) z dovolené

I na stránky Stripu vstupuje jeden z nejoblíbenějších superhrdinů všech dob, který je připraven postavit se na odpor nejhorším lumpům a nejobávanějším nepřátelům. Ano. Není jím nikdo jiný než SPIDERMAN, moderní hrdina, jehož nadlidské pavoučí schopnosti a horlivost v boji proti zlu jsou téměř udivující! Jeho přítomnost na IATCC zaznamenal **Jozef Beniak** (AI).

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)**





Historický letoun Avia BH-5

V minulém Stripu jsme zaměřili objektiv redakčního fotoaparátu na repliku sportovního letounu Avia BH-5, která vzniká v dílnách Historické letky republiky Československé v Praze.

rozpětí křidel	9,7 m
délka trupu	6,5 m
výška	2,5 m
hmotnost prázdného letounu	350 kg
maximální rychlost	210 km/h
motor	Walter NZ-60

Původní letoun z první poloviny dvacátých let minulého století vznikl v továrně Avia. Stroj byl dimenzován pro létání základní akrobacie. Byl v něm nainstalován hvězdicový pětivalcový motor Walter NZ-60, první a úspěšný motor vlastní konstrukce společnosti Walter. Letoun byl imatrikulován L-BOSA a podle této značky se mu přezdívalo „boska“.

Vynikající sportovní letec Dr. Zdeněk Lhota jej poprvé vyzkoušel v mezinárodní konkurenci v Belgii, kde získal dvě vítězství, včetně Ceny belgického krále. Byly to vůbec první mezinárodní úspěchy československého letounu v mezinárodních závodech. Na domácí scéně pak získal Dr. Lhota vítězství v kategorii sportovních letadel při závodu o cenu prezidenta republiky.

Ministerstvo národní obrany v roce 1923 ocenilo vlastnosti a schopnosti letadla při při spojovacích a průzkumných akcích a okamžitě objednalo prototyp a následně i sérii vylepšených Avii BH-9, BH-10 i BH-11, které byly úspěšné v mnoha domácích i mezinárodních závodech a při rekordních a propagačních letech.

(mis), foto: archiv Historické letky

Inspiromat

„V rámci snížení počtu nehod způsobených vybočením z dráhy (runway overrun/excursion) bychom měli věnovat větší pozornost maximálnímu využití dané technologie, profesní přípravě a disciplíně.“

Business and Commercial Aviation (prosinec 2005)

„Pokud se nám na Měsíci podaří najít vodu, bude to důležitý objev, který významně ovlivní naše další bádání.“

Scott Horowitz, administrátor pro explorační systémy NASA; Aviation Week and Space Technology (6. 1.)

„Pro každou stavební firmu představuje možnost podílet se na tak složitě a zajímavě stavbě, jakou mezinárodní letiště vždy je, velmi prestižní zakázka a nejlepší reference do budoucnosti.“

Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel akciové společnosti ŽS Brno (13. 1.)

„Práce, kterou jsme udělali, je jasným důkazem, že jsme dostali svému slibu a vytvořili společný konkurenceschopný podnik se silným finančním a provozním zázemím.“

Glen Tilton, CEO společnosti AUL Corporation; Aviation Week and Space Technology (20. 1.)

„Rok 2005 byl jednoznačně rekordním rokem, pokud jde o profitabilitu naší společnosti, s vysokými zisky a příští rok bude stejně tak dobrý. Rekordní počet přijatých zakázek nebyl na úkor cen. Naším cílem není získat co největší podíl na trhu. Pro nás a naše akcionáře je mnohem důležitější navýšení profitability o 1 % než si zvýšit podíl na trhu o 1 %.“

Gustav Humbert, CEO společnosti Airbus; Aviation Week and Space Technology (22. 1.)

„Uplynulý rok byl pro nás jeden z nejtěžších roků historie, protože došlo k zavedení nového letounu JAS 39 Gripen.“

Velitel základny taktického letectva Jiří Verner (23. 1.)

„Na moravském trhu začíná soutěž o klienty, o to, které letiště nabídne nejlepší podmínky, mimo jiné i pravidelné linky.“

Milan Venclík, náměstek jihomoravského hejtmana (25. 1.)

„V momentě, kdy pilot řekne, že nepotřebuje službu letového řízení a bude přistávat vizuálně, bere veškerou právní odpovědnost na sebe.“

Bývalý vojenský pilot Jozef Pivarčí ke zřízení slovenského vojenského letadla An-24 (25. 1.)

(LH, mis)

Příjezdy autem do IATCC Jeneč

Pro nekomplikovaný příjezd od Prahy nebo Kladna k novému Integrovanému středisku řízení letového provozu v Jenči přinášíme čtenářům Stripu mapku s vyznačením a popisem cesty. Mapu si také můžete stáhnout z webových stránek www.rlp.cz.

A Při cestě z Dejvic jedete směrem na letiště, odbočíte na kladenskou výpadevku, sjedete na Tuchoměřice a pokračujete na Kněžves a přes Dobrovíz do Jenče. Na semaforech odbočíte doprava na Karlovu Vary a zhruba po třista metrech doleva a přijíždíte k vrátnici IATCC. Na parkovišti je místo pro 446 aut.

B Z centra přes Břevnov vede cesta po karlovarské výpadevce přes Hostivice do Jenče.

C Další přístup je od jihu z radiály R 1, kde na křižovatce s E 50 odbočíte na Chrástfany, potom na Chýni. Na další křižovatce můžete jet rovně, ale zdržte se u semaforu. Odbočíte-li doleva na Čer-

vený Újezd, přijedete pohodlně do IATCC po silnici od Unhoště.

D Od Kladna jedete přes Velké a Malé Přítočno. Karlovarskou výpadevku přejedete rovně, pokračujete po silnici, kterou kartografové zatím na mapě nevyznačili, a přes okraj Unhoště pokračujete po silnici 201 do IATCC.

(mis)



Co se děje na ruzyňském letišti?

Mnoho změn na jeden pátek

Pátek 13. ledna 2006 byl mrazivý zimní den a původně jsem myslel, že nemůže být větší události než přesun Kanceláře ředitele a Auditů do nového objektu v Jenči. Ve 12 hodin jsme odevzdali klíče od starých kanceláří a já si uvědomil, že po 27 letech už nebudu denně přítomen překotným změnám, kterými ruzyňské letiště prochází. Něco důvěrně známého definitivně končí a to nové vyvolává očekávání a trochu nejistotu z nepoznaného.

Ale běh událostí na ruzyňském letišti nebral pranic ohled na naše stěhování a jednoznačně určil za událost dne, roku a vlastně historie letiště slavnostní otevření nového terminálu Sever 2. Úderem 15. hodiny se odletová hala naplnila stovkami hostů, kteří měli poprvé možnost spatřit zevnitř prostorové řešení. Už jen pohled na konstrukci prosklené klenuté střechy o rozponu 57 m byl neobyčejný. Hala, ve které ještě nebyly davy cestujících, se zdála ohromná. Hned za vstupem je na podlaze z barevné dlažby znázorněna zeměkoule se světadily, což vám připomene poslání letiště – umožnit spojení se světem. K odbavení bude sloužit 5 ostrovů, každý má 20 check-in přepážek. V současnosti jich bude sloužit 60, zbytek po rozšíření kapacity v etapě 2. Po odbavení bude následovat 12 stanovišť pasové kontroly a 8 stanovišť bezpečnostní kontroly. Transitní prostory Vás přivítají vším obvyklým pro ukrácení času – obchody, restauracemi, kavárnami. Eskalátory se odsud sjede do prstu C do čekáren pro vlastní odlety. Přestupový koridor pak přes bezpečnostní tranzitní přepážku a celní a pasové kontroly propojuje prostory terminálu Sever 2, který je určen pro cestující schengenské oblasti, s terminálem Sever 1 pro nonschengenskou oblast. V prvním nadzemním podlaží je umístěna příletová hala a je samozřejmě zajištěno oddělení příletajících a odlétajících pasažérů. Toto víceúrovňové řešení, včetně víceúrovňové vozovky před terminálem, je ve světě obvyklé, ale v naší republice je použito poprvé.

Kromě leteckých odborníků si přítomní hosté asi neuvědomili, že vlastně vidí jen menší část terminálu – odletovou halu na úrovni druhého nadzemního podlaží. Terminál má však tři nadzemní a jedno podzemní podlaží, takže mnoho zůstalo zrakům hostů skryto. Ve třetím nadzemním podlaží jsou ukryty prostory pro technologická zařízení a kanceláře leteckých společností. Ve druhém nadzemním podlaží jsou odlety, v prvním přílety. V podzemí se nachází třídílná zavazadel – velká podzemní továrna se špičkovým zařízením pro bezpečnostní kontrolu, navržená na 20 milionů kusů zavazadel ročně, s kapacitou 2500 kusů v hodině. Je dopravníky v podzemním tunelu propojena s třídílnou v terminálu Sever 1. Decentně skryto za podhledy je například i 1500 km kabelů. Zkrátka hned první dojem naznačil, že pražské letiště získalo něco neobyčejného, co právem sklízí pozornost a obdiv na všech stranách.



Pohled z provozní plochy na jihozápadní fasádu Terminálu Sever 2 a prst C

Výstavbou nového terminálu v hodnotě 8,2 miliardy korun letiště zvýšilo svoji odbavovací kapacitu z 6,8 na 11 milionů cestujících ročně. Terminál je však připraven v dalších etapách kapacitu zvyšovat, zejména instalací šesti dvouúrovňových teleskopických mostů na jihozápadní fasádě. Pak by letiště mohlo odbavit 15–20 milionů pasažérů.

Letiště Praha brilantně vyřešilo na příštích 10 let problém odbavení cestujících. S počtem 10,77 milionu cestujících v roce 2005 zaujímá pozici třicátého nejvýkonnějšího letiště v Evropě. Ze zemí bývalého socialistického bloku je bezkonkurenčně první. Aby si dosažené postavení udrželo, musí vyřešit další limitující faktor – kapacitu dráhového systému. Proto by měla v roce 2007 začít výstavba třetí RWY v hodnotě 5–7 miliard korun. Letadla by z ní mohla startovat v roce 2010.

Rovněž je nezbytné konečně vyřešit problém dopravy na letiště. Rada magistrátu schválila změnu územního plánu pro prodloužení trasy A metra z Dejvické až na letiště. Stavba o 8 stanicích by mohla začít před rokem 2010, bude 14 km dlouhá, bude stát okolo 38 miliard. Povede z Dejvické přes Červený vrch, Veleslavín, Petřiny, Motol, Bílou horu, Dědinu na Dlouhou míli. Tam by mohla dovést první cestující snad kolem roku 2012.

Kéž by tyto projekty šly tak hladce podle schválených harmonogramů jako projekt EUropa, který byl zprovozněn terminálu Sever 2 završen.

Text: OLDŘICH STANĚK, A/
Foto: LETIŠTĚ PRAHA, s. p.

Bezpečnost i

Třetí fáze řešení

Probíhala v letech 2003–2004, kdy byla provedena citlivostní analýza rizik IS zóny MIS včetně stanovení bezpečnostních požadavků pro nové sídlo ŘLP ČR, s. p.

Dále byl převeden stávající bezpečnostní model na novou verzi CRAMM V a zpracování výstupů bezpečnostních opatření v členění dle normy BS 7799-2:2002 (dnes již ČSN BS 7799-2 Systém managementu bezpečnosti informací).

Následně se opakovaně zjistil stav zavedených bezpečnostních opatření, aktualizoval se Bezpečnostní projekt (projektové dokumenty Bezpečnostní politika, Funkce prosazující bezpečnost, Bezpečnostní architektura, Bezpečnostní příručka uživatele a administrátora a Implementace změn do Bezpečnostního systému zóny MIS včetně netechnických opatření). Byl vytvořen prostředek pro grafickou prezentaci shody implementace bezpečnostních opatření s požadavky v členění dle ČSN ISO/IEC 17799 (porovnávána byla období 2000 a 2003).

V této fázi řešení bezpečnosti již bylo dosaženo stavu Bezpečnostního systému požadovaného stanovenou variantou řešení a byla zahájena příprava na hodnocení bezpečnosti formou vnitřního auditu podle normy ČSN BS 7799-2.

Čtvrtá fáze řešení

Čtvrtá fáze řešení probíhala v roce 2005 a jejím cílem bylo zapracovat do Bezpečnostního systému nové kon-

Seriál pohled

(pokračování z minulého čísla)

3 Osvětlování přistávací plochy

Již před první světovou válkou se rovněž objevují první soustavy pro přistávání v noci. Zpočátku k tomu vedly především pokusy o vytrvalostní rekordy, když se v roce 1913 začaly jejich hodnoty pohybovat okolo 20 hodin a bylo potřeba zajistit přistání po takovém rekordním letu bez ohledu na denní dobu. Tehdy se uplatnily různé víceméně primitivní způsoby osvětlování přistávací plochy a na počátku roku 1914 také první návrhy palubních přistávacích reflektorů. Zkušenosti tehdy nabyté se uplatnily především při provozu nočních bombardérů v průběhu války, v letecké dopravě až mnohem později.

Radiové spojení

Palubní radiostanice se na palubě létacího prostředku poprvé objevila roce 1910, ačkoli úvahy o jejich instalaci na balonech se objevují již v letech 1900 a 1901. V říjnu 1910 se Američan Wellman pokusil se vzducholodí America o přelet Atlantického oceánu a spojení s pevninou udržoval, téměř až do havárie vzducholodí, právě pomocí radiotelegrafie. O použití rádia v letadle se koncem roku 1910 zajímal také vynálezce bezdrátové telegrafie Ital Marconi. Rozsáhlejší pokusy o instalaci rádia na palubě letadel se konaly v letech 1912 a 1913, zpočátku především pro vojenské potřeby. Instalace palubních přijímačů a vysílačů vyžadovala nejen zdroj elektrického proudu, ale dlouho si také vynucovala obsluhu zvláštním členem osádky, tím spíše, že se využívala především telegrafie; širší použití radiotelefonie přišlo mnohem později.

Informačních systémů zóny MIS (II.)

krétní bezpečnostní požadavky. Jednalo se o implementaci technické bezpečnostní politiky pracovních stanic s OS Windows XP, centrálně distribuované ze serveru,

ru, která dává do souladu nejnovější nastavení výrobce OS s bezpečnostními a provozními požadavky aplikací zóny MIS. Dále byl bezpečnostní model rozšířen o síťové

prvky a na pilotním vzorku byla realizována ochrana dat na přenosných počítačích. Byla doplněna informační základna prostředků pro prezentaci shody implementace a získáno tak porovnání období 2000 až 2005.



Závěr

Pro potřeby zajištění bezpečného provozu systémů zóny MIS je zaveden Bezpečnostní systém zóny MIS. Tento systém nelze nakoupit, je nutné jej vytvořit a provozovat, nemá-li docházet ke ztrátám podniku, které v tom nejhorším případě mohou vést až k ohrožení jeho existence.

Bezpečnostní systém je nutné udržovat řízenými procesy, to znamená po změnách jednotlivých systémů, resp. změn v jejich okolí musí následovat jeho příslušná aktualizace (bez aktualizace by Bezpečnostní systém postupně ztrácel svoji kvalitu a funkci).

V průběhu řešení také stoupl bezpečnostní povědomí zaměstnanců vyplývající z jejich účasti na tvorbě (interview, připomínkování materiálů, školení apod.). Uživatelé PC v zóně MIS si tak již dnes uvědomují, jak se mají při práci s PC chovat a co se od nich žádá. Jsou si vědomi, že data uložená v informačních systémech zóny MIS mají hodnotu a je třeba je chránit. Každopádně je třeba si uvědomit, že činnost Bezpečnostního systému zóny MIS a tím i bezpečný chod všech aplikací v zóně MIS ovlivňuje kladně či záporně každý uživatel zóny MIS při každodenní práci s PC.

RADKO PELCL, CL/OSIS

Úvod do historie řízení letového provozu

Palubní radiostanice používaly poměrně dlouhé vlny, obvykle v rozsazích od 300 do 2000 m. To vyžadovalo instalaci antén větších délek, které byly zpravidla řešeny jako vlečné. Například Zeppelinova vzducholoď Schwaben v roce 1912 používala anténu o délce 50 m. Vlečné antény se rozvíjely až po vzletu, před přistáním opět bylo nutno navinout je na buben. To ovšem omezovalo použití radiospojení jen na těžší letouny (které by letecká doprava stejně vyžadovala), hodily se však zvláště pro vzducholoď, především opět vojenské. Rozměry nosných balonů Zeppelinových vzducholodí by sice dovolovaly umístění antén do konstrukce, avšak bránila tomu možnost elektrických výbojů v nebezpečné blízkosti plynových komor naplněných vodíkem.

Ani větší letiště dosud nebyla běžně vybavena radiostanicemi. V roce 1912 jimi v celém Německu byla vybavena pouze tři vzducholodní letiště: Friedrichshafen, Frankfurt nad Mohanem a Rheinau u Baden Badenu. Vcelku úspěšné byly i pokusy o rádiové spojení mezi vzducholoďmi samými, které Zeppelinova společnost uskutečnila v roce 1912. K experimentům byly použity Viktoria Luise a Schwaben. Dosah rádiového spojení s pozemními stanicemi byl – v závislosti na výšce letu a použité vlnové délce – asi 30 až 250 km.

V Německu se otázce palubních radiostanic věnovala především společnost Telefunken, ve Francii to byla Société Radio-Electrique. Telefunken u svých stanic zkou-

šela i provoz na fonii, operátor však musel mít, zvláště při pokusném použití v letounech, na hlavě plstěnou kuklu, aby ho v příjmu nerušil hluk motoru. Telefunken dodávala v roce 1912 dva typy letounových radiostanic. Menší z nich měla hmotnost 25 kg a dosah asi 50 km,

větší s 35 kg umožňovala spojení asi na 100 km. Radiostanice zmíněné francouzské firmy měla hmotnost 32 kg a dosah asi 30 až 50 km.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Pracoviště goniometrické zaměřovací služby na letišti Praha-Ruzyně v letech 1937–1938

