



Maastricht 2006: ATM pro 21. století

V únoru každého roku se již tradičně koná největší setkání odborníků, kteří se zabývají aktivitami souvisejícími s uspořádáním letového provozu (Air Traffic Management). Místem tohoto to setkání je nizozemský Maastricht.

V termínu od 14. do 15. února 2006 se již po šestnácté konala konference a doprovodná výstava, které se v tomto roce zúčastnilo bezmála 190 vystavatelů. Česká republika měla již tradičně silné zastoupení a ŘLP ČR, s. p., se prezentovalo stánkem Letecké školy. Mottem letošní konference bylo „Uspořádání letových navigačních služeb pro 21. století“.

Prezentace

Delegáti konference si mohli vyslechnout prezentace klíčových protagonistů z řad poskytovatelů služeb, zástupců EU, států (a to jak regulátorů, tak odborů civilního letectví), globálních organizací v oblasti bezpečnosti, uživatelů vzdušného prostoru, letišť, vojenských provozovatelů a dalších partnerů jako například řídicích letového provozu a pilotů. Součástí doprovodné výstavy byly i prezentace jednotlivých firem a organizací, jejichž cílem bylo seznámit širokou veřejnost s nej-

novějším vývojem jak v oblasti nových technologií, tak s řadou probíhajících iniciativ v oblasti harmonizace letových navigačních služeb. V úvodu konference výkonný ředitel německé DFS Dieter Kaden vymezil témata, ve kterých je nutné hledat odpovědi na otázky budoucího rozvoje ATM s odvoláním na jednání poslední ekonomické konference ve švýcarském Davosu. Těmi jsou ekonomika, udržitelný rozvoj, geopolitické a sociální aspekty. V průběhu dvoudenní konference si pak mohli delegáti vyslechnout více než 30 prezentací na tato nebo související témata.

Projekt CEATS

Z pohledu ŘLP ČR, s. p., považují za nejdůležitější dvě události. První je prezentace generálního ředitele EUROCONTROL pana Victora Aguada. Ve svém projevu, který se zabýval spoluprací pro zlepšení výkonnosti ATM, sdělil zcela zásadní

stanovisko k dalšímu vývoji projektu CEATS. Zdůraznil, že doposud nebyla zahájena implementace řešení, které by bylo přijatelné pro všechny účastníky projektu. Důsledkem takové situace je pak zejména ekonomický dopad na letecké dopravce. Zároveň informoval o svém rozhodnutí zaměřit se (pro stanovení dalšího postupu v projektu) na dvě oblasti:

využití stávající infrastruktury a orientace na distribuované řešení technické podpory v regionu,

vymezení nové role EUROCONTROL jako „podpory“ procesu nalezení nejlepšího řešení pro region s tím, že EUROCONTROL nebude poskytovatelem služeb v tomto prostoru.

Single European Sky

Druhou důležitou událostí je prezentace dosavadního vývoje projektu OATMS (One ATM System), který je společným

projektem ŘLP ČR, s. p., Austro Control a SloveniaControl, jehož cílem je dosažení harmonizovaného ATM systému pro podporu poskytování služeb ve funkčních blocích vzdušného prostoru v souladu s legislativou Evropské unie označovanou jako Single European Sky. Informace byla prezentována vedoucím projektu p. Hansem Scherzerem (firma APAC) a přilákala značný počet zájemců. O ohlasu této iniciativy svědčí i zájem o stánek této firmy, kde byly k dispozici detailní materiály o projektu OATMS. Bližší informace o konferenci lze nalézt na stránkách www.conference.janes.com.

IVAN HUBERT, ŘKŘ

Letecká škola ŘLP ČR, s. p.

Ani na letošní výstavě ATC Maastricht 2006 nechyběla prezentace Letecké školy ŘLP ČR, s. p. Po úspěšné spolupráci s Austro Control Academy z loňského (pokračování na str. 2)



Projekt CEATS v roce 2005 (2)

(dokončení z minulého čísla)

Následně jednání po konferenci ministrů bylo až jednání CEATS Coordination Group (CCG) dne 20. 10., kde byl prezentován rozpočet CEATS na rok 2006. Vzhledem k aktuální situaci v projektu nebyl tento rozpočet schválen a EUROCONTROL následně předložil „kompromisní návrh“ ve variantě s upraveným rozpočtem a variantě „provizorního“ rozpočtu pro případ, že nebude dosaženo shody na rozpočtu

upraveném. Na jednání CGSO dne 29. 11. pak byl navrhovaný rozpočet detailně projednán a byl nalezen přijatelný kompromis, spočívající v jeho zásadní redukci, a takový rozpočet byl následně korespondenčně schválen CCG.

CCG na svém jednání zároveň rozhodlo o vytvoření pracovní skupiny CCG Task Force (CCGTF), jejímž cílem je na základě připomínek některých států (ČR, Chorvatsko a Slovinsko) definovat oblasti, které je

nutné analyzovat, a na základě takových analýz rozhodnout o dalším směřování projektu. Výstupy skupiny se předpokládají ve dvou fázích, tj. zpracování seznamu identifikovaných oblastí do konce roku 2005 a předložení závěrečné zprávy do konce března 2006. Oblasti, které byly touto skupinou doposud identifikovány jako zásadní, odpovídají oblastem řešeným v rámci aktuálního vývoje evropského prostředí při vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru. Takovými příklady jsou iniciativy Velké Británie a Irsku, Francie a Švýcarska nebo severských zemí. Tyto aktivity mají řadu společných prvků. V první řadě se zabývají vzdušným prostorem jako celkem bez vertikálních limitů, dále jsou založeny na využívání existujících národních ATM systémů a služeb existujících poskytovatelů. Proces, kterým jsou tyto iniciativy realizovány, je založen na podnětech poskytovatelů služeb, tedy na principu odspodu nahoru („bottom up“), který je jedním ze základních principů SES.

V této souvislosti nemohu nezmínit dvě iniciativy ŘLP ČR, resp. ČR. Na bilaterálním jednání se zástupci EUROCONTROL (CEATS) v dubnu 2003 česká strana doporučila zabývat se vzdušným prostorem CEATS jako celkem (včetně spodního pro-

storu) a případně navrhnout odpovídající úpravy dohody CEATS, a to ještě předtím, než bude dohoda ratifikována potřebným počtem států. To nebylo akceptováno se zdůvodněním, že je nutné nejprve dohodu ratifikovat a následně ji „jemně doladit“. K tomu však nikdy nedošlo.

Druhá iniciativa souvisí s přípravou konference ministrů. ČR předložila v březnu 2005 alternativní návrh rezoluce, který navrhuje pozastavit činnosti související s implementací střediska CEATS a takto vytvořený prostor věnovat skutečně intenzivní analýze provozních, ekonomických, technických a institucionálních aspektů jako nezpochybnitelných podkladů pro definování dalšího postupu v projektu. Tento návrh však nebyl na konferenci v Lucemburku projednáván. Vzhledem k vývoji projektu je však zřejmé, že pro jeho další orientaci je vypracování takových analýz nezbytné a o efektivním využití času od konference ministrů ve Vídni lze jenom spekulovat.

ŘLP ČR v souvislosti s tímto vývojem omezuje svoje aktivity v projektu do doby ukončení činností souvisejících s prací CGCTF. O dalších krocích bude jednáno v dubnu 2006.

IVAN HUBERT, ĀKŘ

Maastricht 2006: ATM pro 21. století

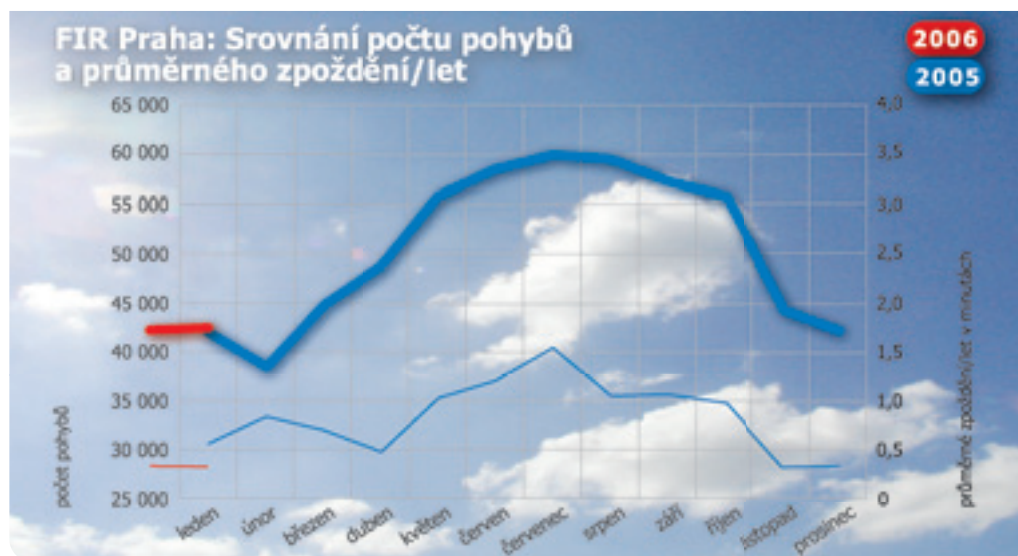
(dokončení ze str. 1)

roku i letos pokračoval projekt společné expozice. Je potěšitelné, že tak jako v minulých letech byl zájem o služby poskytované Leteckou školou ŘLP poměrně velký. Za zmínku určitě stojí konkrétní jednání o provedení výcviku pro LPS SR, provedení refresher kurzů pro řidiče letového provozu z Makedonie či kurzu pro letištní personál lotyšského LGS. Přetrvává zájem o kurzy letecké angličtiny a kurzy řešení nouzových situací ze strany Ázerbájdžánu. Náš stánek dále navštívili i ředitelé ŘLP Gruzie, Kazachstánu a Arménie.

Přínosem pro LŠ byla i účast na prezentaci TWR simulátoru od firmy Adacel podepřená zkušenostmi kolegů z Austro Control Academy, kteří tento simulátor využívají. V této souvislosti bylo zajímavé i získání informací o novém výcvikovém středisku italského ENAV ve Forli, které je těmito simulátory také vybaveno.

Vzhledem k tomu, že na ATC Maastricht 2006 vystavovali poprvé zástupci z Číny, navštívili jsme jejich stánek a nabídli jim výcvikový program LŠ. Zájem o naše produkty potvrdil úspěšnost prezentace LŠ ŘLP na této celosvětové výstavě.

VÁCLAV VOJNA, LŠ



**Počet pohybů na letišti Praha
LEDEN 2005/2006**
Zdroj: SPLS Praha

2005	2006
celkový počet	
11 575	11 743
nejvyšší počet/den (6. 1.) (26. 1.)	
468	435
nejvyšší počet/hod. (6. 1.) (9. 1.)	
45	43

**Počet pohybů ve FIR Praha
LEDEN 2005/2006**
Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

2005	2006
celkový počet	
42 006	42 314
nejvyšší počet/den (2. 1.) (12. 1.)	
1 538	1 506
nejvyšší počet/hod. (14. 1.) (16. 1.)	
122	117

Statistika provozu

leden 2005/2006

Počet pohybů FIR Praha	Nárůst provozu	Počet zpoždění/ ACFT v min.
2005	2006	05/06 v %
2005	2006	
leden	42 006 42 314	+ 0,7
	0,55 0,29	

Počet pohybů v evropském regionu			
	2005	2006	v %
leden	689 582	693 523	+ 0,5

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
leden	11 575	11 743	+ 1,5	1 336	792	- 40,7	819	889	+ 8,5	199	273	+ 37,2

Hana Černochová: Spolupráce podniku Letiště Praha a ŘLP ČR, s. p., je nadstandardní ze všech hledisek

Letiště může odbavovat více cestujících

Generální ředitelkou Letiště Praha, s. p., byla ministrem dopravy ČR Milanem Šimonovským v srpnu loňského roku jmenována ing. Hana Černochová. Požádali jsme ji o rozhovor, abychom našim čtenářům mohli přinést aktuální informace o současných změnách na letišti i o plánech do budoucna. Také jsme ji požádali o vyplnění malého dotazníku.

Paní ředitelko, změnil se název podniku i logo. Jaké byly důvody ke změně názvu z České správy letišť na Letiště Praha?

Název Česká správa letišť po převodu regionálních letišť na kraje v roce 2004 nepopisoval už skutečný stav. Tedy pojmenování pražského letiště. Název Letiště Praha je v tomto směru jasný a srozumitelný nejen v tuzemsku, ale i v zahraničí.

Nové logo je vyvedené v národních barvách, aby lépe symbolizovalo nejen fakt, že letiště je srdcem české dopravní infrastruktury, ale poukazuje taky na těsné spojení s českým národním dopravcem ČSA.

Grafický symbol státního podniku Letiště Praha představuje vzletovou a přistávací dráhu a znázorňuje spojení z letiště Praha-Ruzyně do různých destinací po celém světě. Jde o centrální bod v rámci celé Evropy, ztvárněný z perspektivy, která vyjadřuje pohled do budoucna, rozvoj a dynamiku.

Vraťme se ještě k významnému kroku v rozvoji a modernizaci letiště – otevření nového terminálu.

Otevřením terminálu Sever 2 se naplňuje projekt EÚropa, jedna z největších stavebních investic v republice. Celý tento projekt si vyžádá zhruba 9,6 miliardy korun oproti původně plánovaným 12 miliardám.

Náklady na vybudování nového terminálu dosáhly dosud 8,2 miliardy korun. Samotná budova terminálu, která je největší stavbou projektu, stála 3,3 miliardy korun. Kromě ní se letiště rozrostlo o spojovací objekt, který propojil novou a starou halu, a o prst C, který umožňuje nastupování přímo do letadel. Oba objekty začaly sloužit s předstihem už v září 2005. Součástí projektu jsou také další stavby jako příjezdová estakáda, kolektor apod.



Terminál Sever 2 samozřejmě dál navýší kapacitu ruzyňského letiště – minimálně o čtyři miliony pasažérů ročně – s možností dalšího rozšiřování. A jeho další důležitá funkce je oddělení letů do a ze států schengenské dohody od letů ostatních. Z nového terminálu budou odbavovány právě lety do schengenského prostoru. Do plného provozu přešel odbavovací režim T2S 24. ledna 2006.

Počítá se s výstavbou paralelní dráhy? Můžete již dnes říci, kdy by měla být zprovozněna?

Stále předpokládáme, že bude dodržen současný harmonogram, který počítá s tím, že se paralelní dráha začne stavět ve druhé polovině roku 2007. V současné době pokračuje proces posuzování vlivů na životní prostředí. Stanovisko by mělo být vydáno v průběhu roku 2006. Zástupci státního podniku Letiště Praha dlouhodobě jedná s blízkými obcemi. Snaží se vystavět paralelní dráhu, která umožní provozovat úspěšné letiště tak, aby co nejméně omezilo nebo ovlivnilo život obyvatel v jeho okolí. Předpokládáme, že dráha bude uvedena do plného provozu v roce 2010. Cestu k zahájení stavby zase o něco

víc pootevřel Zákon o výstavbě vzletové a přistávací dráhy 06R–24L letiště Praha-Ruzyně, který nabyl účinnosti 30. 12. 2005. Tato norma o polovinu zkracuje lhůty ve správních řízeních, která se této stavby týkají.

Počet cestujících, kteří projdou letištěm se každoročně zvyšuje. Jaká bude jeho konečná kapacita?

Odhadujeme, že v roce 2006 Letištěm Praha projde zhruba 11,5 milionu cestujících, což je opět navýšení oproti předchozímu roku.

Terminál je koncipován tak, aby bylo možné jeho kapacitu flexibilně zvyšovat. Plánuje se až zdvojnásobení počtu přepážek check-in, rozšíření třídiřny zavazadel a zvýšení počtu výdejových karuselů. Po zavedení těchto opatření by mělo být Letiště Praha schopné odbavit až 15 milionů pasažérů. Další plánované investice – především výstavba prstu D – by toto číslo měly zvednout až na 20 milionů během zhruba 12 až 15 let. Současně by mělo dojít ke zvýšení kapacity všech klíčových prvků letiště, jako je například dráhový systém nebo parkovací místa pro letadla.

Jak vnímáte současný stav spolupráce mezi ŘLP ČR, s. p., a Letištěm Praha, s. p.?

Oba podniky spolupracují velmi těsně. Tato kooperace je nadstandardní ze všech aspektů. Zejména cenná byla a je součinnost při řešení problémů, které se týkají omezené kapacity provozu. Díky této spolupráci se daří navýšovat počet pohybů

letadla za hodinu. Letiště je tak schopné odbavit víc cestujících. Počet pohybů vzrostl vloni z 36 na 38 a v letošním roce očekáváme další navýšení díky novým provozním postupům. Přitom je zřejmé, že omezená kapacita dráhového systému bude letiště limitovat až do dokončení nové vzletové a přistávací dráhy. Po celou dobu bude letiště spoléhat na provozní opatření, která uvede do života ve spolupráci s ŘLP. Tyto kroky by měly vést k maximálnímu využití stávajícího dráhového systému, aby se nestal brzdou rozvoje pražského letiště.

Debátujeme za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

dotazník

Ing. Hana Černochová

narozena: roku 1964 v Brně

studia: VŠE Praha

rodina: rozvedená, žije se synem

oblíbení spisovatelé: Ephraim

Kishon, Benjamin Kuras

oblíbení zpěváci: Magdaléna

Kožená, Jaromír Nohavica

nejmilejší filmy: Andrej Rubljev,

Charakter

oblíbené divadlo: Městské divadlo

Brno a jeho inscenace

sport: golf, tenis

vztah k létání: směsice nadšení,

obdivu a respektu

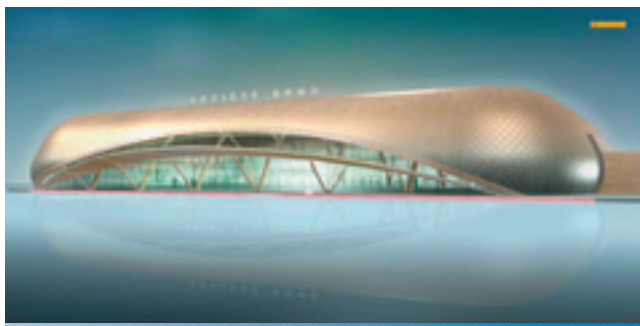
gurmánka: bohužel

záliby: sport a kultura – zejména

film a hudba



Objektiv



Letiště Brno-Tuřany se v letošním roce připravuje na otevření nového terminálu pro odbavení cestujících na odlet, jehož stavba byla zahájena na konci září 2005. Díky příznivému podzimnímu počasí se stavební práce rozběhly vysokým tempem a nezastavily je ani nepříznivé klimatické podmínky v prosinci a lednu. Montáž ocelové konstrukce je téměř dokončena a probíhá opláštění stavby. Investorem stavby je Jihomoravský kraj za přispění finančních prostředků ze strukturálních fondů EU. Důvodem, který vedl k realizaci této stavby, bylo mimo jiné přizpůsobení odbavovacích procesů podmínkám schengenských dohod. Po zprovoznění stavby bude nový terminál sloužit pro odbavení odletajících cestujících a stávající hala bude přizpůsobena k odbavení příletů za dodržení podmínek schengenských dohod.

Že tyto stavby brněnské letiště opravdu potřebuje a že na letišti začíná být těsno, dokazují i výkony letiště v uplynulém roce 2005 – poprvé v historii odbavilo letiště Brno-Tuřany více než 300 tisíc cestujících za rok.

Ukazatel		2004	2005
Počet tun MTOW	celkem	110 317	150 548
Počet PAX	celkem	171 888	315 672

Na tato příznivá čísla mělo v roce 2005 především vliv zavedení pravidelných leteckých linek, a to do Londýna, Mnichova a Prahy. Díky tomu má jihomoravský region přímé spojení do celého světa a cestující již nemusí snášet dopravní útrapy na dálnici D1 při cestách za leteckou dopravu přes ruzyňské letiště.

Zprovozněním nového terminálu se výrazně zlepši i podmínky pro cestující a zvýší se komfort poskytovaných služeb. Věříme, že se v nových prostorách budou cestující cítit příjemně a rádi se budou na brněnské letiště vracet.

KOLEKTIV LETIŠTĚ BRNO-TUŘANY



RC ponorka U-2332 (německý typ XXIII z konce 2. světové války, velitel obít. Dieter Bornkessel, 5. flotila – výcviková) se vynořila v „bazénku“ haly IATCC (měřítka ponorky 1:72).

STANISLAV ČERNÝ, DPER

Priority roku 2006

Dne 15. února 2006 nabýly účinnosti „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2006“, které patří mezi základní dokumenty stanovující strategické směřování podniku v tomto časovém období a současně definují pořadí cílů vytvářejících nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu ŘLP ČR, s. p., v budoucnosti. Priority roku 2006 vycházejí primárně ze současného vývoje letecké dopravy v ČR i v Evropě, dále z finanční situace podniku, realizace projektu IATCC a probíhající evropské integrace ATM.

Safety – nulový počet nehod způsobených poskytováním ATM a nulový počet událostí s klasifikací závažný incident.

Provozní výkonnost – ACC Praha: nárůst pozorované kapacity o 5 %, TMA/CTR LKPR: zachování stávajících kapacit 42 pohybů/hod.

IATCC Praha – plnění věcného, časového a finančního plánu projektu.

Certifikace ŘLP ČR, s. p. – dle Nařízení EC 2096/2005 stanovující požadavky na jednotné poskytování služeb řízení letového provozu.

Nábor a výběr zaměstnanců s důrazem na dosažení požadovaného počtu uchazečů do pracovních pozic řp - žák.

Finanční – dodržení výše nákladového rozpočtu pro rok 2006 a realizace průběžných opatření s cílem dosažení dalších úspor oproti schválenému rozpočtu u všech základních organizačních útvarů ŘLP ČR, s. p.

(rkl)

Německo: Sestřelit nelze

Sestřelení uneseného letadla s pasažéry, i když slouží jako zbraň, je proti právu na život a zákon, který to umožňuje, je proto protiústavní. V Německu o tom jednoznačně rozhodl dne 14. 2. 2006 Ústavní soud v Karlsruhe, který posuzoval zákon o bezpečnosti vzdušného prostoru. Zákon, který soud prohlásil za neplatný, opravňoval ministra obrany k tomu, aby ve výjimečném případě dal rozkaz k sestřelení letadla s pasažéry, pokud by bylo uneseno teroristy. Podle ústavních soudců porušuje zákon o bez-

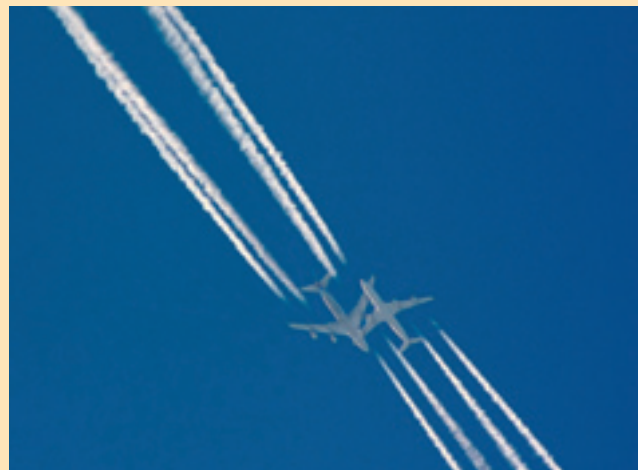
pečnosti vzdušného prostoru nejen základní lidské právo na život, ale i právo na lidskou důstojnost, neboť nevinní cestující by se stali pouhým objektem státní akce. Kromě toho je povolení k sestřelení letadla prohřeškem proti ústavnímu omezení vnitrostátního použití armády, rozhodl německý ústavní soud. Toto rozhodnutí se může stát v Evropě ústavním precedensem, neboť většina států EU (včetně ČR) tuto problematiku důsledně neřeší.

(rkl)

Fotografie (nejen) z dovolené

Tentokrát publikujeme snímek, který poslal do soutěže „3L“ **Jakub Vaněk**. Protože se však nejedná o zaměstnance našeho podniku, nemůže se soutěže zúčastnit. Autor má ale k letectví rozhodně velice blízko. Čítujeme z průvodního dopisu: *V sobotu 28. 1. 2006 jsem vyfotil nad LKPR míjení dvou letadel letících ve svých letových hladinách. První je Cargolux Boeing 747-400F (LX-ICV), let číslo 749 na trase Baku–Lucemburk (FL340), druhý stroj je Jet Airways Airbus A340-313X (VT-JWA), let číslo 121 na trase Londýn–Dillí (FL330).* 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)



Recertifikace systému řízení jakosti ŘLP ČR, s. p., v roce 2006

Když ŘLP ČR, s. p., v roce 2003 získalo certifikáty jakosti pro poskytování služeb DPRD, LIS a LŠ, ne všem bylo jasné, že tím teprve začíná dlouhodobá cesta k trvalému udržování získané úrovně služeb a jejich dalšímu zlepšování.

Vydané certifikáty jakosti jsou platné jen 3 roky. Poté se provádí recertifikační audit, který s využitím výsledků následujících periodických auditů a aktuálního posouzení může obnovit platnost vydaných certifikátů.

Periodický audit

Každý rok tedy probíhal externí „periodický audit“. Jeho účelem bylo prověřit udržování a funkčnost zavedeného systému řízení jakosti, jeho jednotlivých prvků a zejména přezkoumat, zda systém řízení jakosti přináší pozitivní efekty pro činnost organizace a je trvale udržován. Je příjemné konstatovat, že uvedené auditu prokázaly trvalé zlepšování našich služeb.

Letošní recertifikaci provedla firma Det Norske Veritas AS, která byla nedávno pověřena zavedením systému řízení jakosti dle ISO 9001 v UATC Maastricht.

Audit proběhl v dubnu 2006 v Letecké škole a LIS a koncem května v DPRD.

Význačný přínos

Recertifikační audit se uskutečnil podle metodiky Risk Based Certification TM. S obdobnou metodikou jsme již měli možnost se seznámit při periodickém auditu (Risk Based Audit) v roce 2005. Její zavedení je pro uživatele významným přínosem – audit je zaměřen na ty oblasti, které definujeme jako nejdůležitější a které

chceme nejvíce zlepšovat.

Z naší strany to ovšem znamená, že dokážeme popsat naše slabé i silné stránky a auditu využít k získání „přidané hodnoty“ pro naše služby. Proto bude ještě před auditu proveden průzkum (sebehodnocení) na úrovni vedoucích pracovníků.

Požadavky komise

Zcela nový a mnohem výraznější vliv na důsledky recertifikace, tedy na využití doporučení auditu ke zlepšování celého systému řízení jakosti, a tím i činnosti ne-certifikovaných divizí a středisek, má nově vydané Nařízení komise (ES) č. 2096/2005, kterým jsou stanoveny požadavky na poskytování letových navigačních služeb. Jeho příloha 1 požaduje, aby každý poskytovatel LNS měl kromě systému řízení bezpečnosti zavedený i systém řízení jakosti. Recertifikací tedy nejen potvrdíme náš soulad s uvedenými požadavky na jakost, ale také získáme význačný

argument pro připravovanou certifikaci činnosti ŘLP ČR, s. p.

Z uvedeného je tedy zřejmé, že původní certifikáty jakosti pro poskytování letových navigačních služeb, služeb poskytovaných LIS a Leteckou školou získávají v důsledku společenských a právních změn zcela novou tvář. Nejsou to již jen „zase nějaké zbytečné papíry“. Stává se z nich důležitý dokument, který kromě důkazu o interní úrovni managementu naší organizace funguje v rámci integrovaného řízení bezpečnosti a jakosti podniku i jako právní podklad vůči kontrolním orgánům státu.

A na závěr poznámka – auditor je partner, který svým odstupem pomáhá překonávat „provozní slepotu“, bezprostředně komunikovat zjištěná pozorování a svými připomínkami přinášet podněty ke zlepšování naší práce.

Proto jen otevřená spolupráce prostá stresu a pocitu nadřazenosti auditora nám může přinášet požadované efekty.

SVATOPLUK HALEN, VOBK

Rekordní účast v soutěži

Ve dnech 19.–21. dubna 2006 se hokejisté ŘLP ČR, s. p., opět zúčastní tradičního turnaje řídicích letového provozu ATC **Ice Hockey Cup Slovakia**. V turnaji, který čím dál více získává na své popularitě, bude letos startovat rekordní počet týmů ze 7 zemí. Kromě hokejistů reprezentujících náš podnik se turnaje zúčastní týmy z Bratislavy, Budapešti, Düsseldorfu, Helsinek, Košic, Tampere, Vídně a Ženevy. Účastníci budou rozloženi do tří skupin, samotné losování proběhne těsně před zahájením turnaje. Po odehrání všech zápasů v základních skupinách postoupí vítězové jednotlivých skupin společně s nejlepším týmem, který se umístí na druhém místě, do semifinále. Vítězové obou semifinálových zápasů se následně utkají o celkové prvenství v turnaji. Přestože počet kandidátů na medailové pozice letos vzrostl, zůstává cílem našich hokejistů přinejmenším obhajoba stříbrných medailů z loňského roku.

(th)

Inspiromat

„Tržní prostředí ve své podstatě produkuje vítěze, ale také poražené. Porážka, přesněji řečeno hrozba porážky je fenoménem, se kterým nebyli poskytovatelé letových provozních služeb zatím nikdy konfrontováni.“

Eric Kroese, ředitel LVNL Nizozemí na ATC 2006 Maastricht ve své přednášce „Soutěž nebo spolupráce – čas rozhodnutí pro poskytovatele služeb“

„Průměrná zpoždění všech evropských letů v roce 2005 dosáhla 1,9 minuty a předpokládá se, že v roce 2006 se tato nízká hranice i nadále udrží, zatímco počet letů by se měl zvýšit o 3 %. Vyšší ceny letenek by však mohly poplátky snížit, nicméně významný podíl na nárůstu letového provozu budou mít především nízkonákladoví přepravci, expanze tureckého trhu a rozvoj evropské ekonomiky.“

Prohlášení **EUROCONTROL**; Airline Business (February 2006)

„Na základě jednání s výkonnými řediteli našich členských leteckých společností došla IATA k závěru, že projekt CEATS není schopen splnit požadavky leteckých společností na praktické uspořádání, které by nabídlo řešení ATM problémů v regionu buď v realistickém časovém rámci, nebo na základě cenové efektivnosti. IATA a letecké společnosti nebudou nadále projekt CEATS podporovat. Požadují, aby byl projekt CEATS s okamžitou platností ukončen a aby od tohoto okamžiku byly zastaveny veškeré finanční příspěvky do tohoto projektu.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel a CEO sdružení IATA v dopise GŘ EUROCONTROL V. M. Aguadovi

„Reforma a transformace leteckého průmyslu není ani na konci, ani uprostřed svého vývoje, ale stojí na úplném začátku. Čeká nás období plné zvratů, kdy mnoho společností zbankrotuje a následně se spojí a vytvoří tak novou generaci leteckých dopravců. Všichni budou mít šanci ukázat, co umí.“

Fred Reid, generální ředitel Virgin America, bývalý prezident Lufthansy a Delta, odpovídá na otázku, proč se rozhodl ze zavedených společností přejít k firmě, která na trhu teprve začíná, přestože podmínky pro ni nebyly ideální.

„Přestože v České republice nízkonákladových dopravců stále přibývá, a to převážně pod vlivem Velké Británie, stále zde chybí silný konkurent, který by poskytoval své služby co nejvýhodněji. Praha je již dlouho v popředí našeho zájmu a je součástí našeho rozšiřovacího programu v rámci střední Evropy. Na duben jsme pro naše klienty připravili z Prahy sedm nových destinací do evropských měst.“

Christian Mandl, generální ředitel Sky Europe Airlines (red)

Počty pohybů na letišti Praha-Ruzyně 1988 až 2005



Co se děje na ruzyňském letišti?

Stavební ruch nezvolnil ani v zimě

Dřív poměrně obvyklá zimní přestávka se už ve stavebnictví nekoná. Všude se jeví stavební jeřáby, útočí na nás hluk těžké stavební techniky, v okolí staveb se navzdory všem možným opatřením řídce bláto roztahuje i na chodníky. Ale to je jen malá daň za ohromující stavební rozvoj. Vážme si toho, vždyť letiště, které přestane stavět, vykročí ke svému pomalému umírání na úbytě.

A tak jsme se podívali, jak se daří dvěma stavbám, které byly zahájeny na podzim 2005. Můžete posoudit postup projektu Europort na snímcích z 23. 2. 2006 a 3. 11. 2005. Zde roste nový hotel s 235 pokoji a developerská firma ECM ho plánuje otevřít v roce 2007 (blíže Strip 11/2005).



Před hotelem Transitz se v listopadu objevilo další velké staveniště. Pro letiště Praha, s. p., tady staví firma Hochtief podle projektu české projekční kanceláře Nikodem a partner, s. r. o., novou vrátnici D pro vjezd do letiště kolem hangáru F a další parking – šestipodlažní objekt s kapacitou 850 automobilů. Termín dohotovení je září 2006.

Text a foto: **OLDŘICH STANĚK, A/**



Mycroft Holm

Oddělení strategického plánování (OSP) v kanceláři generálního ředitele bylo do organizační struktury ŘLP ČR zařazeno loni v létě po důkladném zvážení jeho nezbytnosti. Podívejme se blíže na důvody vzniku a na poslání tohoto nového oddělení.

Budoucnost patří připraveným

Podle aktuálních prognóz se objem letecké dopravy v evropském vzdušném prostoru do roku 2025 zvýší zhruba na dvojnásobek hodnoty z roku 2003. Je to dobrá nebo špatná zpráva?

Růst poptávky po letecké dopravě, růst požadavků na její bezpečnost (safety & security), náhlé ekonomické a politické změny v současně globalizované společnosti, liberalizace civilní letecké dopravy, úspěchy nízkonákladových leteckých dopravců, které nutí klasické letecké společnosti k drastickému snižování nákladů, přenášení tohoto tlaku v různých formách na dodavatele, včetně poskytovatelů služeb ATM, evropská integrace ATM spojená s restrukturalizací vzdušného prostoru a licencováním služeb ATM, otázky interoperability ATM systémů a civilně-vojenské koordinace, vzájemná kooperace jednotlivých poskytovatelů služeb ATM – to je jen stručný výběr z řady vlivů, které je třeba mít při úvahách o budoucnosti na paměti.

I když neznámých je mnoho, jisté je jedno – v budoucím systému ATM, organizovaném podle požadavků efektivního letového provozu a ne podle státních

Seriál pohledu

(pokračování z minulého čísla)

4

Výhody radiospojení

V letecké dopravě se radiostanice začaly hojněji užívat až od dvacátých let XX. století, v některých zemích, i v Československu, ještě spíše později. Výhody radiospojení byly zřejmé, umožňovaly osádce získávat aktuální informace o situaci na cílovém letišti, o meteorologických poměrech. Posádky mohly podat případnou zprávu o potížích, které se vyskytly za letu, či vyžádat si pomoc při určení polohy. Po dlouhou dobu však bylo nutno omezit se jen na to, že odletová a cílová letiště si předala zprávy o vzletu a přistání letadla. I toto však vznikalo postupně.

Zpočátku, v letech 1910–1911, se zřejmě ani nevedly záznamy o odlétajících letadlech, což ovšem mohlo komplikovat případné pátrání po zmizelém. Tento zcela elementární záznam máme doložen až na německých vojenských letištích v roce 1913. Zda podobnou službu zavedla i velká letiště ve Francii a Británii, není autorovi známo.

Oznamování letů na cílové letiště nebo na případná záložní letiště po trase letu bylo před první světovou válkou vzácné a dále se spíše příležitostně. Pravidelně bylo zavedeno snad jen u vzducholodní dopravy společností DELAG.

Je ovšem zajímavé, že u nás máme sledování letadla na předem určené trase doloženo, ovšem jen jako ojedinelý případ, již 13. května 1911 při známém Kašparově letu z Pardubic do Prahy. Tehdy byla zajištěna „služba“ jak na místě odletu v Pardubicích, tak po cestě na poštovních úřadech v Kolině a v Českém Brodě. Jejím hlavním smyslem však bylo podat zprávu o přeletu předním pražským deníkům. Ostatně, v cílovém místě Kaš-

Mycroft Holmes ve službách českého klenotu (1)



hranic, budou moci poskytovat služby ATM jen ty organizace, které budou splňovat náročná kritéria bezpečnosti, kapacity, efektivity a nákladové efektivity. Naši sousedé, např. DFS, se na to již intenzivně připravují. My také nechceme, aby náš český klenot ztratil svůj lesk.

Dobrá příprava na budoucnost vyžaduje především dobré informace pro správná strategická rozhodnutí. Potřeba zajistit si včasné, kvalitní a věrohodné informace nejen o minulosti a přítomnosti, ale i o budoucnosti, nejen zevnitř, ale i z okolí podniku, nejen o tom, co musíme, ale i o tom, co bychom mohli, nejen o tom, kde jsme, ale i o tom, kde bychom chtěli být – tato potřeba vedla k rozhodnutí vytvořit oddělení strategického plánování.

Sherlockův starší bratr

Činnost OSP je založena na uplatňování osvědčených nástrojů a metod moderního managementu, které mají své teoretické základy a pragmatické přístupy. Obsáhly a nudný výklad nahradíme stručnou a názornou metaforou. Podstatu činnosti OSP vystihuje příběh staršího bratra Sherlocka Holmese – Mycrofta.

Mycroft Holmes, který vystupuje jen v několika málo původních Doyleových povídkách, měl deduktivní schopnosti ještě lepší než Sherlock. Nedosáhl však ta-

kového věhlasu jako jeho mladší bratr, protože ho nebavila terénní práce. Svě vynikající schopnosti využíval při práci pro britskou vládu. K Mycroftovi se scházely výsledky práce všech oddělení britské koloniální vlády a on byl jako informační banka nebo zúčtovací centrum, ve kterém se dílčí informace propojovaly, konsolidovaly a dávaly do souvislostí.

Zatímco všichni ostatní byli specialisté na něco, jedinou specializací Mycrofta byla všeznalost – vševědoudnost. Když pak nějaký ministr britské vlády měl dotaz týkající se práce tří různých oddělení, mohl se zeptat těchto tří oddělení a dostal by tři nezávislé odpovědi. Když se ale zeptal Mycrofta, dostal trojjedinou odpověď, která zahrnovala tři dílčí odpovědi, ale navíc ukazovala i souvislosti důležité pro vlastní rozhodnutí. Mycroft díky svým schopnostem poskytoval velmi kvalitní podklady pro rozhodování, a proto se postupem času stal pro britskou vládu takřka nepostradatelným.

Po vzoru Mycrofta je úlohou OSP systematicky zpracovávat informace a poskytovat kvalitní podklady pro rozhodování. Kromě monitorování konkurenčního prostředí ATM a podpory strategického rozhodování a plánování v souladu s dlouhodobými zájmy podniku je posláním oddělení také zajišťovat koordinaci klíčových mezinárodních projektů a programů a rozvíjet vnitřní organizační uspořádání podniku.

← *Mycroft Holmes nakreslený S. E. Pagetem (Zdroj: Strand Magazine, převzato z en.wikipedia.org)*

LUBOMÍR STRAKA, VOSP, člen SCIP
(dokončení v příštím čísle)

Úvod do historie řízení letového provozu

parova letu, v Praze, nebylo stálé letiště, a tak ani nebylo možné podat tam odpovídající zprávu. Ing. Kašpar byl sice v Chuchli očekáván, avšak jen několika pražskými přáteli, nikoli letištním personálem. Podobně byl Kašparův odlet do Pardubic ohlašován při letu z Čáslavi (20. 5. 1911) a z Kolína (13. 8. 1911).

V dobovém tisku lze také nalézt údaj o ohlášení Zeppelinovy plavby vzducholoď Sachsen z Baden-Badenu do Vídně dne 9. června 1913. V případě přeletu vzducholoď na letiště, kde nebyl běžně vzducholoďní provoz zaveden, bylo takové sdělení nutné, protože pro pozemní manipulaci s ní bylo nutné zajistit poměrně početné mužstvo. Následujícího dne se Sachsen vracela do Německa, přičemž na mnichovském letišti Oberschleissheim byly připraveny zásoby benzinu pro další plavbu. Avšak vzducholoď měla toho dne příznivý vítr a v důsledku toho i výrazně sníženou spotřebu benzinu, a Ferdinand hrabě Zeppelin se proto rozhodl v Mnichově nepřistávat. Protože však neměl s Mnichovem radiotelegrafní spojení, musel tamní personál informovat jinak. Vzducholoď proto do Mnichova zamířila, ač mohla jinak pokračovat kratší cestou, a při přeletu schleissheimského letiště shodila příslušnou písemnou zprávu. Teprve pak se vydala do domovského Friedrichshafenu.

Zjišťování směru větru

Pilot přistávajícího letadla potřeboval znát směr panujícího větru. Zpočátku si musel pomoci sám, třeba podle kouře z komínů okolních budov, záhy se však na stálých letištích začaly používat různé jednoduché pomůcky, ovšem nijak nestandardizované. U nás máme takové znamení poprvé doloženo 19. dubna 1914, kdy v Praze-Chuchli, Terezíně a Brně přistávala letadla účastníků soutěže o Schichtovu cenu. Na chuchelském dostihovém

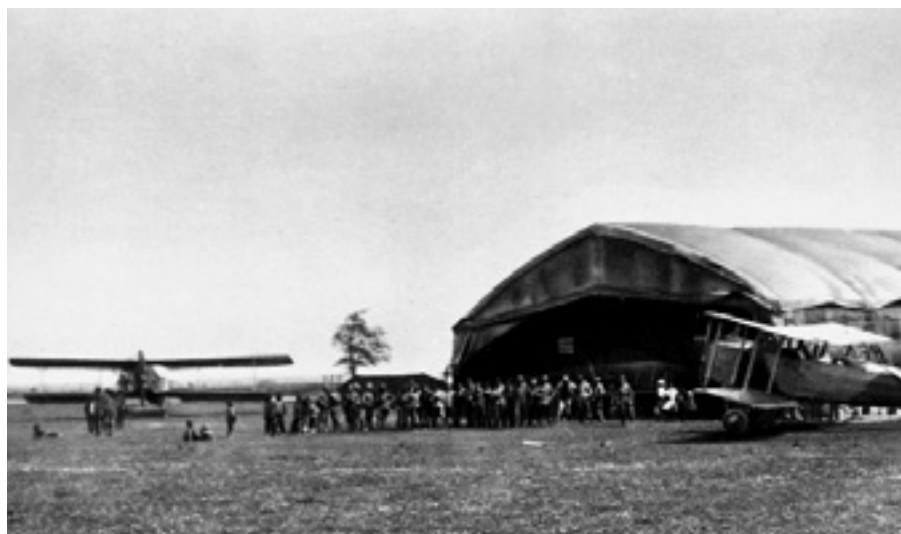
závodisti, které posloužilo jako cílové letiště první etapy, byl tento problém vyřešen jednoduše – zapálením ohně, podle jehož kouře se měli letci orientovat. Jak byla tato důležitá informace zabezpečena v Terezíně a Brně není známo, ale pravděpodobně bylo použito stejného prostředku. Označení vzletové a přistávací plochy v Chuchli bylo dosti rozsáhlé – hranice plochy byly označeny pruhy červeného plátna, doporučený bod dosednutí letadla (dnes bychom snad mohli říci práh dráhy) plátněm křížem. Vcelku lze konstatovat, že toto ozna-

čení se v principu blíží současným zvyklostem pro provoz VFR.

Letecké předpisy

První „letecké předpisy“ se kupodivu objevily velmi brzy, možno říci v době, kdy se ještě ani mnoho nelétalo. Zřejmě vůbec první vznikl ve Francii v roce 1909 a nesl zřetelné stopy předpisů námořních.

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



Letiště Bratislava-Vajnory v létě 1919. Letouny Bréguet 14A.2 před polním hangárem francouzského původu typu Bessonneau

Uzávěrka fotosoutěže „3L“

Podmínky amatérské fotosoutěže „3L“ jsme zveřejnili v loňském listopadovém čísle Stripu na páté straně. Uzávěrka je 31. března 2006.

Připomínáme tři soutěžní kategorie:

Lidé, letadla, létání – „3L“

Řízení letového provozu – obor + podnik

Volné téma

Do kategorie Volné téma patří zajímavé záběry dětí i dospělých, snímky přírody pořízené při cestování, ve volném čase apod. Fotografovat můžete památky, moderní i historickou architekturu ... V této kategorii vlastně neexistuje žádné omezení.

Soutěž je vyhlášena pouze pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p. Zájem sice přesáhl hranice podniku, ale snímky od „externistů“ nemohou být do soutěže zařazeny. Jeden z nich tedy alespoň publikujeme v rubrice Fotografie (nejen) z dovolené.

Nebojte se poslat své snímky do soutěže, na vítěze čekají šeky na odběr libovolného fotografického materiálu v celkové hodnotě 14 tisíc korun. (red)



STANISLAV PETRÁŠEK – DPRO/NAV: MEZIPRÍSTÁNÍ

MARTIN HOLICKÝ – DPRO/OT: FOTOGRAFAKA

Misheard English

Fatwa Against Voltaire

The issue of fanaticism drew considerable attention by the French philosophers of the French Enlightenment (Rousseau, Voltaire) who preached tolerance and respect for the rights of the individual. Also John Milton's Speech for the Liberty of Unlicensed Printing to the Parliament of England, 1644, was a significant milestone in the battle for freedom of speech which continues in our repressive times.

Voltaire's sharp wit got him into trouble with the authorities and he was imprisoned in Bastille for eleven months for writing a scathing satire of the French government but he would certainly be surprised to know that the Muslims' leaders pronounced fatwa against him.

Voltaire wrote a play entitled *Le Fanatisme ou Mahomet le prophète* (Fanaticism and Prophet Mohammed). The premiere of this play was presented in Lille, France in April 1741 but it was banned in 1993 (!!!) as the result of the Muslims' leaders fanatic protests in Geneva. The play was read out publicly in Geneva 12 years later under heavy police surveillance.

The muslims' Geneva leaders raised a scandal about the „nastiest racist play they had ever read, a deep insult for the Muslims.“ If the play were racist, which race would it be attacking? The muslim „statedom“ is not transmitted by the genes.

Voltaire uses the Mohammed figure metaphorically for condemning the Christian fanaticism. If he had not used a metaphor no doubt the play would have been banned.

But as a matter of fact, Voltaire was not very kind for Islam nor for any other organized religion. He represents Mohammed as a Machiavellian and a swindler.

Voltaire believed that fanaticism filled by blind faith of the followers was linked to superstition and madness. He targeted the leaders and the fellow travellers of fanaticism and pointed out to the link between violence and fanaticism.

He classified fanaticism into 2 groups: the 1st involved those who wanted to pray and die and the 2nd those who wanted to reign and kill.

Voltaire's Mohammed:

„If Mohammed was able to install Islam as a religion, it was because he was able to turn skillfully to his own advantage a situation of division, and exploit the character and natural inclinations of those who heard him (a burning-hot climate made them tend towards a laziness of mind). He made them accept the doctrine of predestination and gospel them towards a belief in a paradise, to the point where they wished to die for their religion in order to reach it all the more quickly.“

V posledním odstavci je jedna slovní záměna.

Řešení ze Stripu 1/2006:

patron NOT matron, dysentery NOT misery (ak)

Tudy cesta nevede, přátelé

Patřím k těm nemnohým, kteří do Jeničky jezdí vlakem. Bydlím tři minuty od Dejvického nádraží, vláček jede v půl sedmé a za 30 minut jsem v Jeničce. Kupé je poloprázdňé, je tam teplíčko, nemusím se věnovat řízení a najednou mám půl hodinky pro sebe. A ta láce, 8 korun jedna cesta. Škoda, že nádraží je trochu stranou od naší budovy, a tak se musím přesedat na autobus. Zbytečně to prodlužuje čas cestování a přitom je to k nám z nádraží kousek. Jasně vidím světla v kancelářích. To přece musí jít pěšky, říkám si. Celý den sedíš, procházka nezaškodí. A vyrazím po panelové pěšince k rozestavěným domkům. Dost to na ní po ledu klouzalo, ale obrátným mácháním úřednickým kufříčkem kolem hlavy jsem udržel balanc a za 4 minuty jsem dosáhl karlovarské silnice. Po pravé krajině jsem vyrazil kupředu. Pravda, trochu mě znepokojoval nepřetržitý proud osob-

ních aut, ale šlo to. Najednou mě ohlušilo dunění těžkého dieselu a vlna teplého vzduchu z motoru mi posunula čepici na oči. Sakra, to bylo těsně! No jo, jdeš po špatné straně, máš černý kabát a nejsi vidět. Musíš to krosnout, poroučím si. Cha chá, lehkost se řekne, hůř udělá, ale zvedl se mi adrenalin a na první pokus jsem to mezi šňůrou aut dokázal a zůstal živ. Tak hurá vpřed po levé krajině. Přijíždějící kamion na mě začal blikat dálkovými světly. Zkúšený řidič, signalizuje, že mě vidí; říkám si. Když mi ohromný chladič zakryl obzor, došlo mi, že mi spíš naznačuje, abych vypadl, že nemá kam uhnout. Zrovna se totiž míjel s kamionem v protisměru. A jeďda, tak šup do příkopu, v lakýrkách do půlmetrové závěje prašanu. A sakra, to je pocit! Sníh se nabral nohavicemi až ke kolenům. No po silnici to nepůjde, příkopem také ne, musíš to vžít přes pole, turista. Tam je ale

30 cm prašanu, ideální terén pro vycházku v polobotkách. Po pár metrech mám pocit, že jdu bos, cítím v botách snad každou vločku. Po 9 minutách jsem dosáhl odbočky na Unhošť. Tak tady už to snad půjde po krajnici, aut je málo a kamiony tu nejsou. Ale hned první řidič jakési stovčáčky mi snad chtěl předvést, jak mu to pořád šlape. Při pohledu na gejzíry solanky od jeho kol jsem už celkem rutiněm skokem zmizel opět v příkopu. A protože jsem už žádný chlad necítil, dokončil jsem procházku v prašanu po dalších 8 minutách před hlavní vjízdí. Po 21 minutách putování jsem začal v kanceláři rozmrazovat nohy a celkem jsem pochopil, co asi cítil letec Meresjev, který se plazil v týlu nepříteli 3 týdny s omrzlýma nohama. A tak si myslím, že tudy cesta nevede, přátelé. Berte autobus!

OLDŘICH STANĚK, AI