

Trvalý rozvoj TMA Praha

Motto: TMA není nesklonnou podobou výrazu označujícího dobu mezi západem a východem slunce.

TMA je 35 000 km³ vzduchu

Ano, jedná se o část vzdušného prostoru, o které bych rád dopřál povědomosti i okruhu čtenářů ne příliš zasvěcených jak do jeho existence, tak i tajů jeho pražské mutace.

Přestože TMA, tedy zkratka názvu Terminal Area (v českém jazyce Koncová řízená oblast), umísťuje tento vzdušný prostor kamsi na konec a opačnému směru letu by pak logicky náležel začátek, nachází se z hlediska organizace činností ve vzdušném prostoru kdesi uprostřed. To znamená, že z hlediska funkčního navazuje na činnost letištních věží (Ružyně, Kbely, Vodochody) a na výstupu z něj pokračují operace oblastního střediska řízení. „Koncový“ přívlastek pak náleží převažující i náročnější činnosti, kterou je uspořádání toku letadel přilétávajících z několika hlavních směrů, „vykřídlování“, tzn. bezpečné minuty s odlétávajícími le-

tadly, až po vytvoření sledu přibližujících se letadel ve stanovených rozstupech (viz velké obrázky) tak, aby za sebou nejen bezpečně přistála, ale aby mezi jednotlivými přistáními bylo možno bezpečně realizovat odlety. Takový tok pak probíhá na jedné ruzyňské runway, která po všech hlukových omezeních jako hlavní pohlcuje téměř všechny letový provoz v Praze. Všeobecně se tvar TMA podobá stojatému válci o průměru kolem 100 km, se středem v ruzyňském letišti a sahajícím do výšky 4500 m. Letový provoz v TMA Praha pak organizuje a řídí oddělení APP/TWR, SPLS Praha.

Změny minulé, (dnes již) standardní

Dříve než se seznámíme s letošními změnami v pražském TMA, dlužno připomenout asi největší systémovou změnu s výrazně pozitivním dopadem i na dlouhé roky do budoucnosti, a to resektorizaci TMA Praha v roce 2002. Počátky nového uspořádání uvnitř, tehdy výrazně menšího prostoru TMA Praha sahají ještě do

druhé poloviny devadesátých let, kdy po počítačových, Fast-Time, simulacích provozní zátěže v Experimental centre of Eurocontrol ve francouzské Bretigny byl na návrh pracovní skupiny APP Praha ověřen a v roce 1999 doporučen systém uspořádání do dvou hlavních sektorů, odletového a přiletového. Nutno podotknout, že veškeré úpravy se odehrály uvnitř TMA Praha při zachování všech vztahů k vnějšímu okolí a výhradně v režii SPLS Praha, včetně radarových, Real-Time, simulací. Protože systém čekal na svoji realizaci celé tři roky, byl spuštěn až pod záštitou SPLS, a to v poslední minutě pomyslného ciferníku zátěže na hodinách kapacitních potřeb stanoviště APP Praha.

A v čem změna spočívala? Lapidárně řečeno – v rozdělení zátěže, tedy objemu schopností příslušného řídicího zvládnout zátěžovou provozní situaci v daném prostoru, neboli Controller percentage loading, což je empirická hodnota vycházející z manuálu ATC Model Situations of Eurocontrol. Zpětný pohled je již prostý: prostor byl vertikálně „rozřiznut“ na dvě části, dva

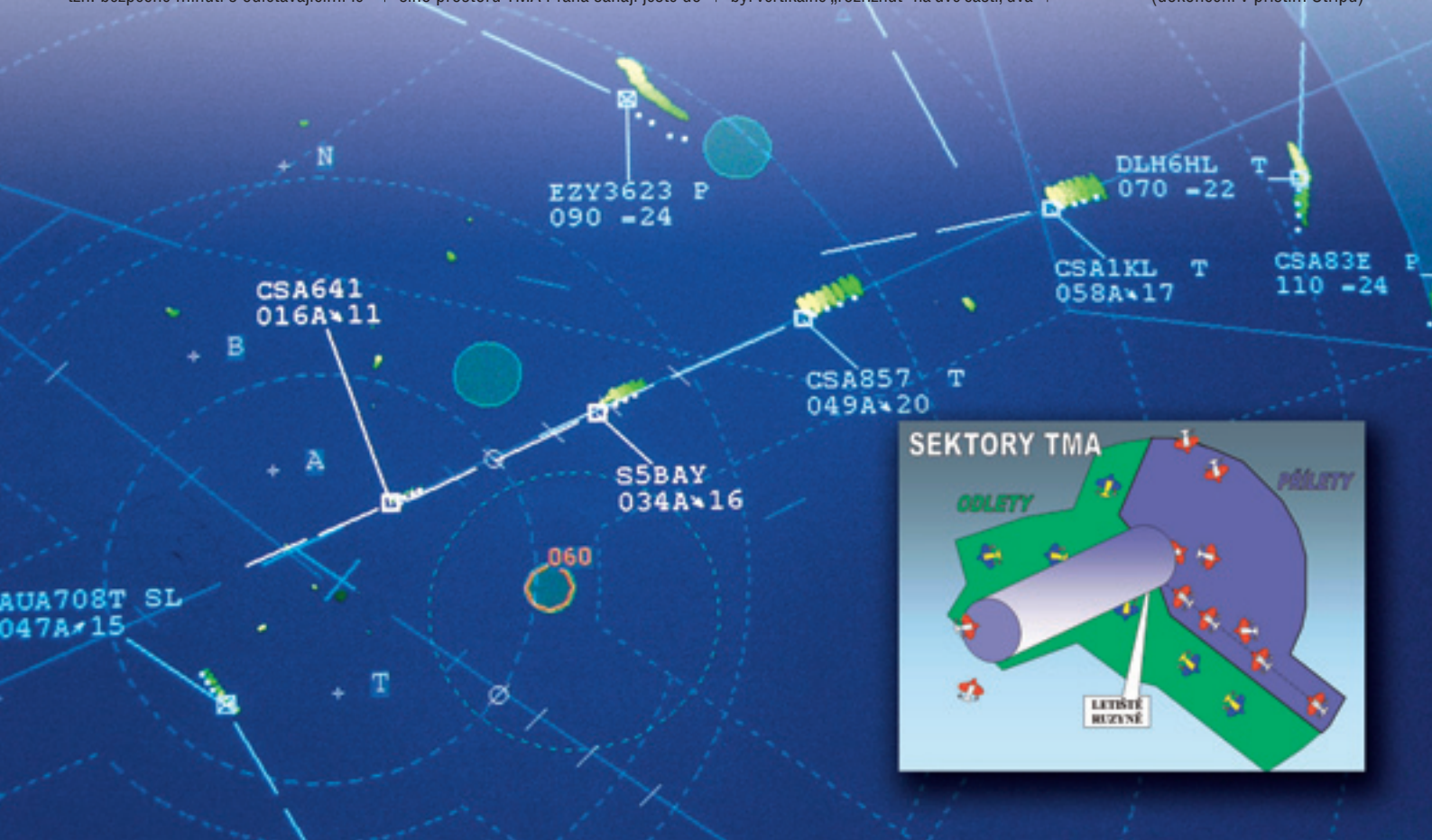
sektory – odletový a přiletový. Ovšemže při zachování maximální míry bezpečnosti, respektování nárazníkového prostoru podél společných hranic a fyzického sousedství obou radarových pozic s možností okamžité koordinace. Vycvičenost a znalost společné problematiky snad není nutno připomínat. Takto by bylo vše jednoduché, pokud by odlety směřovaly na západ a přiletové se vracely od východu, ale poptávka leteckých společností po kvalitě našich služeb je neúprosná, a tak bylo nutno propojit, obrazně řečeno, jakýmsi tunelem (viz menší obrázky) protínajícím odletový sektor a spojujícím opačnou stranu TMA s částí přiletovou.

Nyní už jen sklízíme, co jsme před téměř deseti lety zasel. Nebýt resektorizace, nikdy bychom nedosáhli současných kapacitních možností při zachování bezpečnosti. Poptávka po kapacitě však roste dál. Jestliže v době monosektorového uspořádání TMA byly počty pohybů v porovnání let 1991 až 2001 zdvojnásobeny, za uplynulých 4 roky, tedy od resektorizace, provoz narostl o dalších 64 %, tj. na 160 346 vzletů a přistání za kalendářní rok.

VLASTIMIL VOLENA

APP/TWR Praha

(dokončení v příštím Stripu)



Projekt CEATS vyžaduje efektivní řešení

V předchozím vydání Stripu (03/06) jsem se v článku o konferenci v Maastrichtu zmínil i o projektu CEATS, a to v souvislosti s hodnocením situace, které prezentoval na tomto jednání generální ředitel EUROCONTROL. Klíčovým bylo v tomto smyslu sdělení, že doposud nebyla zahájena implementace řešení, které by bylo přijatelné pro všechny účastníky projektu. Ani na jednání ministrů v Lucemburku a ve Vídni v roce 2005 se nepodařilo dosáhnout shody na strategické orientaci CEATS. Důvody tohoto stavu, tj. zejména neprokazatelné pozitivní přínosy projektu, jsou dlouhodobě známy a řada států je také deklarovala. Jeden smluvní stát dohody CEATS, Itálie, dokonce v důsledku negativních dopadů zejména na ekonomiku a zaměstnanost od projektu odstoupil. Projekt ztratil podporu sdružení leteckých dopravců IATA, kteří se obávají dalšího neefektivního vy-

nakládání prostředků, jež v dosavadním průběhu projektu dosáhly celkové hodnoty 40 milionů euro.

S cílem vyřešit nevyjasněné otázky projektu, které byly mj. vzneseny Českou republikou, Slovinskem a Chorvatskem, bylo na jednání CCG (CEATS Co-ordination Group) dne 20. 10. 2005 rozhodnuto o vytvoření pracovní skupiny, která se jimi bude zabývat a do konce března předloží zprávu pro CCG. Tato skupina ve svých dosavadních závěrech analyzuje: **východní podmínky**, za kterých byla dohoda CEATS v roce 1997 podepsána s ohledem s aktuální situací v regionu, včetně vývoje evropského prostředí, a to zejména v souvislosti s legislativou Single European Sky a **výsledky dosavadní realizace** projektu CEATS.

Z analýzy je zřejmé, že současná situace se od roku 1997 zásadně odlišuje jak

provozně, tak technicky i ekonomicky. Projekt měl být původně uveden do provozu v roce 2005, pak v roce 2007 a v současné době se nachází v situaci, kdy není k dispozici žádný odsouhlasený časový plán. Tento stav s sebou nese řadu důsledků a je zřejmé, že vyžaduje přijetí sku-

tečně pružného a efektivního řešení, na které musí reagovat i právní rámec, v němž se má tato iniciativa realizovat, pokud má být úspěšná. To by mělo být obsahem zprávy pracovní skupiny a předmětem dalšího rozhodování na úrovni CCG.

IVAN HUBERT, ŘKŘ



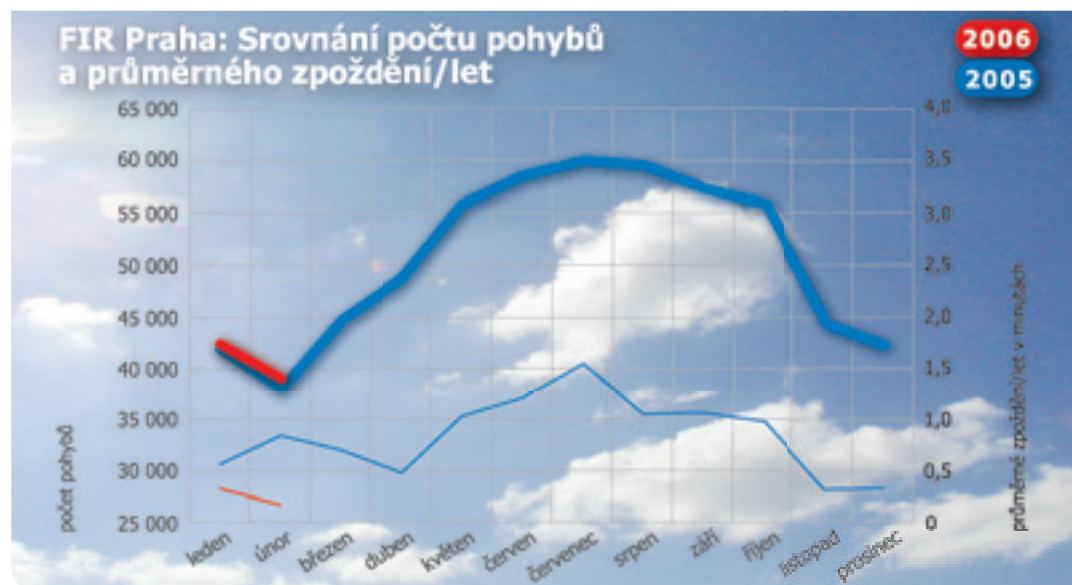
EUROTRAFFIC 2006 Ve dnech 7.–8. března 2006 se v Praze konal 6. ročník konference Eurotraffic, která slouží k výměně informací v rámci budování evropských dopravních sítí a k představení nových technologií ve všech oblastech dopravy. Letecké dopravě byl věnován odborný workshop, který proběhl na letišti Praha-Ruzyně. Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Petr Materna při této příležitosti prezentoval stav evropských integračních aktivit v oblasti ATM a rozvoj služeb řízení letového provozu v ČR.

(rkl)

Krátce

Výstavba nové paralelní dráhy na ruzyňském letišti si na nákladech vyžádá až sedm miliard korun. Její dokončení se předpokládá v roce 2009. Teprve pak bude možné plně využít také kapacitu nového terminálu Sever 2, jenž byl uveden do provozu letos v lednu. Po uvedení dráhy do provozu bude ruzyňské letiště schopno ročně odbavovat přes patnáct milionů pasažérů.

(red)



Počet pohybů na letišti Praha
ÚNOR 2005/2006
Zdroj: SPLS Praha

2005	2006
celkový počet	
10 113	10 652
nejvyšší počet/den (10. 2.)	
437	440
nejvyšší počet/hod. (24. 2.)	
41	43

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

2005	2006
celkový počet	
38 032	38 764
nejvyšší počet/den (4. 2.)	
1 493	1 541
nejvyšší počet/hod. (19. 2.)	
122	115

Statistika provozu

únor 2005/2006

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
únor	38 032	38 764	+ 1,9	0,73	0,26

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2005	2006	v %
únor	632 225	653 235	+ 3,3

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2004	2005	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
únor	10 113	10 652	+ 5,3	807	1 062	+ 31,6	710	881	+ 24,1	213	217	+ 1,9

Oldřich Veselý: Měl jsem na starosti zajišťování údržby techniky Řízení letového provozu ČR, s. p.

Technika v IATCC je na vysoké úrovni

V únorovém Stripu jsme poděkovali dvěma pracovníkům podniku za dlouholetou práci v ŘLP ČR, s. p. Mimo jiné i jejich vzácná věrnost k podniku redakci inspirovala k rozhovoru, ve kterém bychom se rádi dozvěděli něco o čtyřicetiletém působení jednoho z nich. O rozhovor jsme požádali Oldřicha Veselého.

Dříve než jsem stačil zapnout diktafon, už si pan Veselý položil sám první otázku. Asi se mě budete chtít zeptat, kdy jsem nastoupil k podniku. Tak to bylo ještě za Rakouska-Uherska.

Pravda, chci se s vámi poohlédnout do minulosti, ale přece jen nemusíme jít tak daleko.

Tak vážně. Vyučil jsem se v kladenské Polďovce jako soustružník kovů. Na vojně jsem u pohraničnicků strávil šestadvacet měsíců. V roce 1965 jsem se vrátil do Polďovky a později jsem šel pracovat na letiště.

Kdy a v jakém pracovním zařízením jste na letišti nastoupil?

Přesně to bylo 10. dubna 1967. Nastoupil jsem jako soustružník v teplárně. Ta byla v místech, kde je dnes tzv. Bílý dům – sídlo Letiště Praha. Vyráběl jsem různé součástky pro opravy. Podnik se tehdy jmenoval Správa dopravních letišť (SDL).

Vzpomeňte, jak tehdy organizace vypadala.

SDL se v roce 1969 rozdělila na Českou správu dopravních letišť a Slovenskou správu dopravních letišť. Od roku 1972 se podnik jmenoval Československá správa dopravních letišť Praha (ČSSDL Praha). ŘLP jako samostatná organizace ještě neexistovalo. Já jsem tedy pracoval v teplárně SDL, kde jsem později začal dělat instruktora učňů a následně mistra. Při zaměstnání jsem studoval strojní průmyslovku a maturoval v roce 1978. V tom roce byla zřízena příspěv-

ková organizace Řízení letového provozu ČSSR a já jsem začal pracovat na technickém úseku v oddělení VVSM – vývoj a výroba speciální mechanizace. Myslím, že v roce 1993 se sloučilo vývojové oddělení s oddělením technické obsluhy provozu ZLS Praha. Dnes je to středisko Centrum logistiky / oddělení TPS.

Důvěrně jste se seznámil nejen s pražskými pracovišti, ale i s lidmi na krajších letištích.

Naše oddělení vyrábělo a udržovalo po mechanické stránce radionavigační zařízení (např. D-VORY, S-VORY ...) v celém tehdejší Československu. Dělal jsem třeba i generální opravy náhradních zdrojů energie.

Do důchodu jste odešel z oddělení technicko-provozní služby Centra logistiky jako odborník na externí údržbu technických zařízení. Přibližte nám vaši práci.

Spočívala v zajišťování údržby veškeré techniky podniku, ať už se jedná například o vzduchotechniku, vytáhy, zdvihová zařízení, konstrukce, ale i parkování pro zaměstnance i služební vozy, úklid, rozbor vody ... To samozřejmě vyžado-



2006

valo spolupráci s mnoha firmami, které různá zařízení podniku dodaly a následně se musely postarat o jejich údržbu. Musím říct, že spolupráce s nimi byla kromě některých výjimek dobrá a rozhodně si na ně nemohu stěžovat.

Jak jste popsal svoji pracovní náplň, tak to se asi nedalo stihnout od osmi do čtyř a „padla“.

To rozhodně ne. Třeba mi to nebudete věřit, ale mně skutečně nevadilo, že jsem byl v „pohotovosti“ čtyřadvacet hodin denně a musel třeba v noci do práce.

Jak se Vaše pracovní doba líbila manželce?

Ona byla zaměstnaná také na letišti u ČSA a měla tedy představu, co moje práce obnáší. Dá se říct, že ke mně byla tolerantní.

Neumím si představit ne zcela zasloučeného člověka, jak přebírá vaši agendu. Měl jste možnost vychovat si před odchodem svého nástupce?

Měl jsem na to čtyři měsíce, takže základní informace jsem předal, ale zkušenosti se dají získat jenom dlouhodobější prací. Samozřejmě se neodříkám pomoci, když to bude třeba.

Jak se Vám líbí nová budova IATCC a její technické vybavení?

Architektonické řešení celého areálu je pěkné, ale mě zajímá přece jen víc ta technika. V Jenči je na úrovni, ať už je to vzduchotechnika, vytáhy ..., ale mám připomínky k některým firmám za odvedenou práci. Z hlediska bezpečnosti by bylo dobré dořešit občasně problémy s „bazénkem“ v hale. Mimochodem i on a venkovní vodní plochy také spadají pod externí údržbu technických zařízení.

Jako čerstvý a velmi svěží důchodce máte jistě představy o své nejbližší i vzdálenější budoucnosti ...

Nejdřív si po té občas hektické minulosti hodlám odpočinout. Jak zregeneruji síly, tak se budu opět věnovat práci kolem rodinného domku, budu sportovat, tak jak to dělám celý život, hlavně hrát fotbal, ale mám rád i hokej, cyklistiku, lyžování, tenis ... Budu se věnovat vnukovi a koníčkům – zahrádě, lepení plastických modelů letadel ...

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: (mis) a archiv O. V.



1960

dotazník

Oldřich Veselý

narozen: 9. 8. 1944 v Buštěhradě

studia: základní škola (1950–58),

učňovská škola (1958–61),

večerní strojní průmyslová

škola (1973–78)

rodina: ženatý od roku 1969, dva

synové (30 a 35) a jeden vnuk (8)

oblíbená literatura: sportovní

a o letectví, hlavně encyklopedie

oblíbené divadlo: fotbalové

přenosy v televizi

oblíbení zpěváci: Karel Gott,

Dalibor Janda

nejmilejší filmy: detektivky

vztah k létání: nebojím se létat

gurmán: oblíbené mám těstoviny

životní zkušenost: „celý život jsem

pracoval s dobrými lidmi“

Zaostřeno na IATCC

Squash

Pro všechny zájemce o sportovní aktivitu v objektu IATCC přinášíme základní zásady, které je nutné při hře squash dodržovat.

Kurty pro squash v objektu IATCC slouží k relaxaci zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., mimo jejich pracovní dobu.

Pro cizí osoby platí zákaz vstupu.

Provoz zařízení byl zahájen 15. února 2006.

Organizace, přístup a rezervace

- Provozovatelem kurtů je ŘLP ČR, s. p.
- Provoz a údržbu kurtů zajišťuje CL/TPS.

Rezervace kurtů

- Telefonicky na lince 3857.
- V recepci IATCC - administrativní objekt, kontrolní bod 1 (dále jen recepce).
- E-mailem na recepci (po dovybavení PC).
- V rezervovaný čas se hráči dostaví do recepce a recepční jim umožní vstup a současně předá klíč od šatní skříně.
- Provozovatel kurtů nenese odpovědnost za úraz způsobený hrou či pohybem na kurtu.
- Pokud provozovatel zjistí, že hráč neakceptuje bezpečnostní zásady, a pokud ohrožuje vlastní bezpečnost a zdraví nebo bezpečnost a zdraví ostatních, má právo zamezit dalšímu pokračování ve hře a zamezit těmto zaměstnancům vstup na kurty.

Povinnosti uživatelů

- Pokud hráč zjistí poškození kurtu nebo jiného zařízení, je to povinen, a to neprodleně, ještě před zahájením hry nahlásit v recepci. V opačném případě nese za zjištěná poškození plnou odpovědnost.
- V celém prostoru kurtů je zakázáno kouřit, konzumovat jídlo, nápoje a vstupovat se zvířátkem.
- Je zakázáno vnášení jakýchkoli předmětů do prostoru kurtu, vyjma raket, míčků a ochranných brýlí.
- Vstup do kurtu je povolen současně pouze 2 hráčům, a to jen v čisté sálové sportovní obuvi se světlou podrážkou zbavenou všech nečistot (kamínky, hlína apod.), která nezanechává stopy na sportovní podlaze kurtu a není používána pro venkovní sportování.
- Je přísně zakázána jakákoli manipulace se zařízením kurtu a se skleněnou stěnou, vyjma běžného procházení dveřmi.
- Po ukončení hry je každý zaměstnanec povinen z kurtu odstranit případné nečistoty, které způsobil – např. úlomky rakety, útržky omotávek, oděvu, obuvi apod.
- Ve všech prostorách sportovního centra musí všichni udržovat pořádek.
- Po ukončení hry a převléknutí v šatnách hráči zhasnou světla a opustí rehabilitační část objektu stejnou cestou jako při příchodu.
- V recepci uvědomí recepční o svém odchodu a vrátí klíče od šatní skříně.
- Při hře musí hráči dbát bezpečnostních pravidel uvedených v další části.

Bezpečnostní pravidla pro provozování hry squash

- Zaměstnanci sportují na vlastní nebezpečí – nedoporučuje se sportovat těhotným ženám a nemocným (např. se srdečními vadami). V případě zdravotních potíží se doporučuje poradit se s lékařem.
- Na kurt vstupujte až po rozsvícení světel.
- Po vstupu na kurt si hráči zkontrolují, zda jsou správně zavřeny skleněné dveře.
- Pro ochranu zdraví hráčů se doporučuje používat ochranné brýle. Pro osoby mladší 18 let je používání ochranných brýlí při squashi povinné – dle nařízení České squashové asociace.
- Doporučuje se dbát na rozcvičení před samotnou hrou.
- Při hře se řídit pravidly pro tuto hru, dbát hlavně na bezpečnost. Hrát vždy ohleduplně, aby nedošlo ke zranění soupeře raketou nebo míčkem.
- Zakazuje se hrát míček po otočce, nastřelovat protihráče, stát čelem proti zadní stěně a úder směřovat do osvětlovacích těles. Je vždy lepší hru zastavit a zahrát novou výměnu (tzv. letball) než se zranit.
- Je přísně zakázáno nepřiměřeně narážet tělem či vést údery raketou do zadní skleněné stěny squashového kurtu, případně vést údery raketou nebo nepřiměřeným způsobem narážet tělem do jeho boční a čelní stěny.

Lékařská pomoc

- V případě zranění je možno z recepce přivolat lékařskou pomoc.

CENTRUM LOGISTIKY



Chain Awareness Workshop

Ve dnech 22. a 23. března se v pražském hotelu Diplomat konal pátý CHAIN Awareness Workshop, organizovaný EUROCONTROL za technické podpory ŘLP ČR, s. p. Workshop byl zahájen úvodním slovem ing. I. Huberta, ředitele KŘ. Mezi 26 účastníky byli zástupci všech klíčových subjektů podílejících se na tvorbě a zpracování leteckých dat, jmenovitě pak Ministerstva dopravy ČR, Úřadu civilního letectví, Letiště Praha, s. p., ŘLP ČR, s. p., a NATS UK.

Pražský workshop byl součástí rozsáhlé kampaně AIM Domény, jejíž cílem je upozornit především regulátory a dodavatele podkladů LIS na nutnost zvýšit kvalitu a integritu kritických leteckých informací. Splnění požadavků vyplývajících z ICAO Annexů 4, 14 a 15 je nezbytné především pro zavádění P-RNAV tratí a nových navigačních technologií na palubách letadel. Dalším cílem kampaně je představit program CHAIN (Controlled & Harmonised Aeronautical Information Network), který má pomoci členským zemím ECAC s plněním těchto požadavků.

IRENA DOUBRAVOVÁ, LIS

Japonsko novým členem CANSO

Celosvětová asociace poskytovatelů leteckých navigačních služeb CANSO dne 6. března 2006 oznámila, že rozšířila své řady o nového člena, kterým se stala japonská společnost ATCA-Japan (Air Traffic Control Association of Japan).

ATCA-Japan má své sídlo v Tokiu na letišti Haneda a byla založena v dubnu 1986 jako nadace pro výzkum a mezinárodní spolupráci v oblasti ATM. Asociace čítá 55 japonských korporací, které jsou činné

v oblasti ATM, včetně významnějších japonských leteckých společností, letišť a výrobců.

Generální sekretář CANSO Alexander ter Kuile řekl, že členství japonské organizace je pro CANSO velmi důležitým krokem, protože Japonsko má v oblasti ATM silné a uznávané postavení a může tak významně přispět ke spolupráci a harmonizaci celosvětových leteckých služeb.

LH

V pátek 24. 3. 2006 jsme se naposledy rozloučili s **ing. PAVLEM BOROVIČKOU**, který nás navždy opustil ve věku 65 let. Před odchodem do starobního důchodu vedl oddělení zabezpečovací letecké techniky na SLNS Brno. Pohodový, klidný a vysoce vzdělaný člověk přistupoval ke své profesi jako ke svému životnímu poslání a tento duch vnášel i mezi své spolupracovníky. Jeho celoživotní práce na letišti Brno nám všem, Pavlovým spolupracovníkům, zůstane v paměti a každý z nás si s Pavlem spojí mnoho hezkých společně prožitých chvil. Je ironií osudu, že se nad člověkem, který nás navždy opustil, zamyslíme až v okamžiku, kdy mu již nemůžeme sdělit vše, co jsme chtěli a nestihli. Proto za nás za všechny mohu sdělit, že Pavel byl naším dobrým kamarádem a spolupracovníkem a zůstane nám v trvalé paměti.

JAROSLAV HRDLIČKA, VSLNS Brno



Fotografie (nejen) z dovolené

Letošní vydatnou zimu ilustruje i okamžik, který zachytil **Oldřich Krabec** (CL/OKVT). Kouli sněhu a tu se míhající hlavu, nohu, lyži nebo hůlku známe z kreslených filmů. Snímek dokládá, že animátoři nacházejí inspiraci v reálném životě.

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)





Mezinárodní spolupráce v oblasti řízení letového provozu přináší také potřebu nových jazykových mutací propagačních materiálů. Zajímavá je pro nás čínská verze letáku Letecké školy ŘLP ČR, s. p.

Zlatá zátoka v Ledči

I v letošním roce organizuje ŘLP ČR, s. p., v Ledči nad Sázavou rekreačně-sportovní letní dětský tábor s možností základního vodáckého výcviku pro děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky. Cena pro děti zaměstnanců ŘLP ČR je 1700 korun, pro ostatní děti 3500 korun.

Termíny jednotlivých turnusů:

- I. běh:** 1.–15. července
Pavel Kočovský, ☎ 602 274 280
- II. běh:** 15.–29. července
Bohuslava Puškelová, ☎ 607 985 394
- III. běh:** 29. července–12. srpna
Josef Schmelz, ☎ 220 870 435
- IV. běh:** 12. srpna–26. srpna
Antonín Rathan, ☎ 777 941 508

Uzávěrka předběžných přihlášek je 30. dubna 2006 (později podle domluvy). Zájemci o letní dětskou rekreaci zašlou zcela vyplněnou předběžnou přihlášku DPER/PS na adresu Řízení letového pro-

vozu ČR, s. p., K Letišti 1040/10, 160 08 Praha 6, (sídlo DPER je v Navigační 787, Jeneč). Informace podá Marie Pražáková – tel. 220 373 239, fax. 220 372 054.

DPER, foto: mis



Mnemotechnická pomůcka pro zapamatování čísla Navigační ulice v Jenči – areálu Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (mis)

Důchodci do Loštic

Dne 7. června 2006 pořádá ŘLP ČR, s. p., pro zaměstnance v důchodu jednodenní zájezd do Loštic spojený s návštěvou Muzea tvarůžků, které bylo založeno v roce 1876 a ukazuje historické stroje na výrobu pravých olomouckých tvarůžků, tradiční receptury, ale i moderní technologie. Součástí zájezdu je i prohlídka Památníku Adolfa Kašpara, ilustrátora knih velikánů české literatury – B. Němcové, A. Jiráska, K. V. Raise ...

DPER/PS



Inspiromat

„Podle oficiální statistiky využilo v roce 2004 letecké dopravy 650 milionů cestujících, o osm procent více než v roce 2003. Dvě třetiny cestujících letěly na linkách uvnitř Evropské unie (24 % na vnitrostátních linkách, 44 % na mezinárodních linkách), zbylá třetina na linkách mimo Evropskou unii. Nejrušnějším letišťem se stalo londýnské Heathrow, přes které prošlo 67 milionů pasažérů (více než deset procent celkového počtu). V roce 2004 se zvýšil i objem nákladní letecké dopravy – o 9,6 procenta.“

Evropský statistický úřad Eurostat, březen 2006

„V letošním roce se budeme zabývat zásadní změnou týkající se výcviku a licencování dopravních pilotů. Při hladkém průběhu jednání by mohla nová pravidla vstoupit v platnost přibližně v listopadu 2006 a jejich uplatňování tedy bude reálné v průběhu roku 2007. Půjde o alternativu k dosavadním postupům pro výcvik dopravních pilotů, protože ne všude bude k dispozici potřebné výcvikové vybavení.“

Rada ICAO, březen 2006

„Naše letecká společnost není v dobré kondici. Kdyby byla, možná bychom se potkávali jen na palubách letadel Českých aerolinií, já v roli spokojeného zákazníka a vy v roli spokojeného zaměstnance ČSA. Bohužel spokojených klientů máme stále méně a ubývá i spokojených zaměstnanců. Přišel jsem do ČSA proto, abychom to společně změnili.“

Radomír Lašák, prezident ČSA – OKNO, magazín pro zaměstnance společnosti ČSA, březen 2006

„Letecký průmysl platí ve srovnání s ostatními dopravními prostředky už dost vysoké daně. Často se objevují tvrzení, že daně leteckých společností jsou příliš nízké, protože ve většině případů neplatí za mezinárodní služby a palivové poplatky. To je však nesmyslné. Opravdové zdanění musí také zohlednit částku, kterou je nutné investovat na údržbu jednotlivých způsobů dopravy. Není-li dopravce schopen zajistit dostatečný finanční obnos na údržbu své infrastruktury, pak přenáší svou finanční zodpovědnost na veřejný sektor.“

IATA argumentuje proti navrhovaným daňovým změnám v letecké dopravě – Airline Business, duben 2006

„Cestující, kteří využívají služeb evropských leteckých společností, jsou v současné době zákazníky s nejvyšší možnou ochranou.“

Sylviane Lust, generální ředitelka Mezinárodní asociace leteckých dopravců – Airline Business, duben 2006

LH, (mis)

Revoluční motor

Konec provozu concordů znamenal i konec nadzvukových rychlostí u civilních letadel.

V současné době vědci v Austrálii testují nový raketový motor, který může dosahovat vysokých rychlostí i bez nutnosti zásobování kyslíkem z přídavných nádrží. Spojuje tedy výhody raketového a tryskového motoru, který sice vystačí pouze s kyslíkem obsaženým v atmosféře, ale je schopen dosáhnout maximálně trojnásobné rychlosti zvuku (Mach 3). Jednou z výhod testovaného motoru Supersonic Combustion Ramjet (scramjet) je i mechanická jednoduchost – například odpadá nutnost kompresoru stlačujícího vzduch.

Testovaná technologie by v budoucnu umožnila postavit letadlo, které by dosahovalo rychlosti až 9000 km za hodinu (Mach 7,6). Motor by jistě přinesl nové možnosti armádě a využití by našel i v kosmonautice.

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Anti-icing, de-icing, co to vlastně je?

Letošní zima nám ještě nevystavila konečný účet, ale bude to neradostné počítání. Systém zimní údržby letiště Praha byl vystaven skutečné zatěžkávací zkoušce, ve dvou případech se před přívály musel sklonit a provoz musel být přerušen pro úklid sněhu. Od listopadu do března stála zimní údržba ploch 78 mil. Kč, z toho odmrazovací kapalina 55 mil. Kč. Tím se ale myslí odmrazovací kapalina, která se používá na postřik odbavovacích ploch a provozní plochy, aby se z nich odstranila námraza a led. Pro tuto činnost se také používá název anti-icing nebo de-icing, ale z praxe je spíše použití těchto výrazů vyhrazeno pro odmrazování letadel. Letadlo je vystaveno velkým změnám teploty. Často se i v období kladných teplot na zemi může vyskytnout potřeba ošetřit povrch letadla speciální odmrazovací kapalinou určenou pro letadla, protože ve vyšších letových hladinách se vyskytují teploty i minus 50 °C. Pokud by se na křídlech vytvořila námraza, zhorší se vlastnosti profilu křídla, zvýší se odpor obtékajícího vzduchu a zvýší se i váha stroje. Ve vážných případech kusy ledu mohou i blokovat šterbiny, ve kterých se pohybují křídélka a klapy. Je známo i několik havárií, kde příčinou bylo nadměrné množství námrazy.



Proto je na zemi letadlům poskytována služba odmrazování, anti-icing je preventivní postřik letadla těsně před startem, kapalina ulpívá na trupu i křídlech a zabraňuje vytváření námrazy. De-icing je masivní postřik všech ploch i šterbin letadla, s cílem odstranit již vytvořené sněhové srážky nebo vrstvy ledu. Postřik se provádí z odmrazovacích vozů, které míchají odmrazovací kapalinu s horkou vodou v poměrech, které se stanovují z tabulek s přihlédnutím k celé řadě okolností. Častý poměr je 50/50, ale mohou být i jiné. Pro anti-icing se používá kapalina OK I a pro de-icing OK II. Jedná se o dovážené kapaliny a 1 litr stojí zhruba jedno Euro. Na letišti Praha bylo od října do současné doby použito cca 380 000 litrů OK I a 320 000 litrů OK II. Odmrazování poskytuje ČSA, Menzies Aviation Group a od letošní zimy i Letiště Praha.



A co se s použitou kapalinou děje? Z odmrazovacích míst se odvádí dešťovou kanalizací do retenčních nádrží na nové čističce odpadních vod, potom se řízeně připouští do nádrže, kde se do ní dychtivě pustí zvláštní bakterie a spořádají s chutí všechny škodliviny. Na výstupu musí z letiště odtékat voda, která splňuje předpisy pro ochranu životního prostředí.

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

Mycroft Holm

(dokončení z minulého čísla)

Plán neznamená nic

Plán není nic, plánování je všechno. Služba, kterou OSP poskytuje pro management podniku, nespočívá v přípravě nějakého geniálního strategického plánu. Je to kontinuální informační služba založená na tzv. zpravodajském cyklu:

identifikace požadavků na využitelné informace, **systematický (a etický) sběr informací** z různorodých informačních zdrojů,

spolehlivá analýza informací a uchování využitelných znalostí,

podávání zpráv a informací potřebných pro kvalitní rozhodování.

Vstupem do tohoto procesu jsou velká kvanta různorodých, občas protichůdných a nestrukturovaných informací o dynamickém až chaotickém dění, která jsou dennodenně publikována v různých zdrojích rozptýlených po celém světě. Spolehlivou analýzu velkého množství informací a vytěžení užitečných znalostí si nelze v dnešní době představit bez profesionálního nástroje k vyhledávání a analýze informací. ŘLP ČR k tomu účelu používá Analytický, Rešeršní a Monitorovací Systém (ARMS) firmy Tovek. Není bez zajímavosti, že technologie fulltextového vyhledávání a vizuální analýzy, na kterých je tento nástroj postaven, se už dlouhou dobu osvědčují ve zpravodajských službách.

Uplatněním zpravodajských metod a nástrojů v komerční sféře se zabývá obor Competitive Intelligence

Seriál pohled

(pokračování z minulého čísla)

5 Předpis řešil i takové otázky jako vyhýbání se letadel, která se na své cestě potkala, či otázku předlétávání jednoho letadla druhým, rychlejším. Vznikl v době, kdy na celém světě mohlo létat tak 40 či 50 letadel a jejich setkání ve vzduchu, s výjimkou případu „hromadného startu“ při leteckých soutěžích, skutečně nemohlo být časté... Jinou otázkou také je, jak dalece byl tento předpis mezi tehdejšími letci znám a zda byl respektován.

V roce 1912 se také objevila právní norma platná v celém Rakousku. Týkala se „živnostenského provozování vzduchoplavby“, tedy vlastně letecké dopravy za úplat. Tu vázala na udělení koncese vydávané politickým úřadem a pro její udělení musel zájemce prokázat splnění odpovídající kvalifikace.

Od roku 1912 začali právníci organizovat mezinárodní jednání o právních problémech letectví. Již II. mezinárodní sjezd „pro právo vzduchové“, jak je tehdy nazýval český tisk, se konal v září 1913 ve Frankfurtu nad Mohanem. Zabýval se především dvěma otázkami – už zmíněným uplatňováním soukromého práva ve vzdušném prostoru nad vlastníkovou nemovitostí a důležitou otázkou povinného ručení za škody vzniklé při provozu letadel. Na prosinec téhož roku byl do Frankfurtu svolán již III. mezinárodní kongres. Z jednání kongresu vycházely právní dokumenty, které však měly spíše charakter významných právních názorů či doporučení, nikoli mezinárodních smluv, a tak nebyly zcela závazné.

Vojenské zájmy

Záhy se také začaly uplatňovat vojenské zájmy států, které – zvláště od roku 1912, kdy vypukla první balkán-

es ve službách českého klenotu (2)

(CI). Obor CI je součástí znalostního managementu a důsledně se distancuje od špionáže. Profesionálně působící v tomto oboru se sdružují v Society of Competitive Intelligence Professionals (SCIP), která má ústředí

ve Spojených státech a pobočky po celém světě, včetně České republiky. SCIP má svůj etický kodex a také vizi, která zní: „Better Decisions through Competitive Intelligence“. Kromě organizování vzdělávání, vzájemné

výměny zkušeností a podpory svých členů dbá SCIP i na dobré jméno profese CI jako takové.

LUBOMÍR STRAKA, VOSP, člen SCIP
(Zdroj ilustrace: TOVEK)



ů do historie řízení letového provozu

ská válka Bulharska, Černé Hory, Řecka a Srbska proti Turecku – začaly vyhlášovat pásma zakázaná pro přelety. Taková pásma tehdy vyhlásilo Rakousko-Uhersko; Rusko uplatňovalo opatření, především na svých hranicích, již dříve, a to včetně případů střelby na balony a letadla. Podobná opatření postupně uplatňovaly další státy, jako jeden z posledních v červnu 1914 Turecko. Rusko v létě 1913 dokonce zakázalo veškeré přelety hranic cizími letadly včetně letadel civilních; zákaz platil do konce roku, později byl prodloužen až do července 1914.

Výsostné znaky

V souvislosti se zakázanými pásmy se také poprvé objevují požadavky na výsostné označování letadel. Rakousko-Uhersko již v roce 1912 vydalo nařízení vycházející z provozu volných balonů. Ty často, a ovšem spíše dobrovolně, označovaly svou státní příslušnost vyvěšením vlajky, a tak rakouskouherské úřady nařídily, aby letadla v blízkosti zmíněných zakázaných pásem rovněž vyvěšovala státní vlajku. Bylo to nařízení poněkud problematické a autor o skutečném použití takového označování státní příslušnosti letadel nemá zprávy, z vydání tohoto nařízení je však patrná naléhavost řešení této otázky.

První mezistátní letecká smlouva

Zpočátku se omezení letů nad zakázanými pásmy neuplatňovalo – s výjimkou Ruska – vůči civilním letcům příliš přísně, mnohem přísněji však byly posuzovány přelety vojenských letců a letadel. Samozřejmě, že při nepřesné srovnávací navigaci občas, zvláště při místním výskytu mlh a oblačnosti, letadlo nebo vzducholoď zabloudily, narušily hranice sousedního státu a nejednou musely nouzově přistát na cizím území pro neprostou ztrátu orientace či pro nedostatek benzínu.

S narůstajícím politickým napětím v letech 1913 a 1914 byly takové přelety vojenských letadel stále méně tolerovány, osádky byly často na několik hodin či několik dní zadrženy. Francii a Německo to nakonec vedlo k tomu, že v červenci 1913 uzavřely smlouvu o řešení takových případů – zřejmě to byla první mezistátní letecká smlouva vůbec. Smlouva stanovovala, jakými doklady se musí prokázat osádka letadla i jeho cestující, respektovala zakázaná pásma v obou zemích a podmínky propuštění zbloudilých vojenských letadel, pro která jinak zůstal nepovolený přelet hranice zapovězen. Vycházejíc z námořního práva, uznávala smlouva palubu cizího letadla za cizí výsostné území.

Tato smlouva však tehdy zůstala osamocena a mezi dalšími státy podobné dokumenty nebyly uzavřeny. Pokud jde o letectva rakouskouherské a německé, tam takové problémy neexistovaly a dosti úzké spojenecké vztahy mezi oběma státy podobnou smlouvu nevyžadovaly. A tak zvláště v jarních měsících roku 1914 řada německých vojenských letadel navštívila mnohá místa v habsburské monarchii včetně Prahy a Plzně. Pokud jde o jiné státy, v roce 1914 bylo na cizí letadla nejednou stříleno, a to nejen pohraničními hlídkami ruskými, ale například i rakouskými, zvláště na ruské hranici.

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



Naládání zboží do letounu Farman Golíáš na letišti Praha-Kbely

Misheard English

(red)