

Výroční zasedání CANSO 2006

I řízení letového provozu musí reflektovat dramatické změny, kterými prochází celý obor civilní letecké dopravy. Jednotný pohled na budoucnost leteckých navigačních služeb ve střednědobém horizontu a kroky nutné pro zvýšení jejich výkonnosti budou hlavním obsahem strategického dokumentu Globální vize služeb řízení letového provozu. První krok při jeho přípravě učinilo v květnu 2006 zhruba 160 zástupců podniků řízení letového provozu z celého světa na výroční valné hromadě Sdružení poskytovatelů služeb civilního řízení letového provozu CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation).

Za místo konání své jubilejní, desáté výroční schůze a jednání ředitelů všech členských podniků si CANSO vybralo Prahu, město, v němž byla v roce 1998 podepsána charta této světové organizace. Změny v organizaci služeb řízení letového provozu na celosvětové úrovni jsou nevyhnutelné. Žádá si je zvyšující se poptávka, nutnost vyšší efektivity, stále větší důraz na ochranu životního prostředí a také nastupující komerční zaměření jejich poskytovatelů, uvedl v Praze generální tajemník organizace **Alexander ter Kuile**.

Místo dosavadních národních monopolů by se podle něj v oboru měl prosadit princip konkurence a rozdrobený svě-

tový vzdušný prostor by se měl integrovat na základě optimalizované kapacity. Součástí změn musí být i osvobození služeb od přemíry regulace ze strany národních vlád, přijetí společných organizačních i technických standardů a pokračující orientace na zákazníka. Podle zástupce Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) **Jeffa Poolea**, který při této příležitosti ocenil pokrok při bilaterálních jednáních s některými poskytovateli letových navigačních služeb, již dopravci a poskytovatelé letových navigačních služeb „začínají mluvit stejnou řečí“. Současně však podrobil kritice trvalý nárůst nákladové báze většiny podniků ŘLP a zvyšování jednotkových sa-

zeb. Od nové vize očekává v souladu s podobným dokumentem IATA Road Map for Reform of European ATM rozšíření smluv o spolupráci s dopravci, nové iniciativy na poli IT standardů a společné úsilí o implementaci projektu Evropské unie Jednotné evropské nebe. Jeff Poole současně na poskytovatele služeb apeloval, aby si na rozdíl od letišť sdružených v Mezinárodní radě letišť (ACI), která se podle něj „měnícímu se prostředí přizpůsobují nedostatečně“, naléhavost změn skutečně uvědomovali. CANSO dokument Globální vize služeb řízení letového provozu v definitivním znění zveřejní v říjnu. Při čtyřdenní pražské diskusi o své úloze v dramaticky se měnícím prostředí mo-

derní letecké dopravy poskytovatelé letových navigačních služeb rozhodovali také o navázání spolupráce s vládou Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), od níž si slibují „další průlom“ při reorganizaci celého odvětví. Státy musí hledat cestu k překonání rozdrobeného vzdušného prostoru a i při respektování politických rozdílů hledat to, co je v tomto směru spojuje. Cíle všech jsou stejné: bezpečnost, výkonnost, nákladová efektivita a ochrana životního prostředí, zatímco překážky jsou spíše politické a kulturní než technické a organizační. Členové CANSO přitom mohou dosáhnout shody daleko snáze než re-

(pokračování na str. 2)

Foto: PETR HRUBÝŠ



Poskytovatelé letových navigačních služeb sdružení v CANSO řídí zhruba 80 procent veškeré světové civilní letecké dopravy

Výroční zasedání CANSO 2006

(dokončení ze str. 1)

gulační úřady, řekl v této souvislosti Alexander ter Kuile.

Deset let CANSO

Deset let činnosti organizace v Praze zhodnotil současný předseda CANSO **Ashley Smout** z Nového Zélandu. Připomněl, že CANSO se sídlem v Hoofddorpu nedaleko amsterdamského letiště Schiphol je globální sdružení poskytovatelů letových navigačních služeb, jehož členové řídí kolem osmdesáti procent veškeré světové letecké dopravy (v roce 2004 odbavili více než 43 milio-

nů letů) a pokrývají zhruba šedesát procent leteckého prostoru. Na úspěšném uspořádání celé akce se ve dnech 14. až 17. května významně organizačně podílel český člen CANSO, státní podnik Řízení letového provozu ČR.

ŘLP ČR, s. p., bylo zakládajícím členem organizace a jeho zástupci se průběžně podílejí na práci pravidelných i ad hoc pracovních skupin CANSO, jejichž činnost je zaměřena například na bezpečnost letecké dopravy, rozvoj lidských zdrojů, nebo společného nákupu ATM technologií.

LUBOŠ SPÁLOVSKÝ

šéfredaktor Dopravních novin

Mikrovlnná technika v letectví

Ve středu 24. května 2006 se uskutečnil odborný seminář o mikrovlnné technice v letectví, který organizovala ve spolupráci s ŘLP ČR, s. p., Česká elektrotechnická společnost. Jednání se účastnilo více než sto posluchačů z řady českých firem, institucí a vysokých škol. Na výstavě, která byla součástí semináře, prezentovalo pět českých firem své mikrovlnné komponenty, měřicí techniku, antény i celá mikrovlnná zařízení. Zaměření dvanácti přednášek bylo na primární a sekundární radary, polovodičový vysílač primárního radaru, výpočet antény monopolního sekundárního radaru, multilaterační systém a pasivní koherentní lokaci bistatickým radarem. Dále byl prezentován navigační systém Galileo, anténa vojenského 3D primárního radaru, systém a elementy A-SMGCS a vysílač SQB pro mobilní prostředky na letišti. Seminář sponzorovaly firmy CS SOFT, ELDIS, EMPOS, ERA, Jirous J+J, ROHDE-SCHWARZ, T-CERAM a TransTech Electronic a ŘLP ČR, s. p., poskytlo reprezentativní prostředí konferenčního sálu v IATCC.

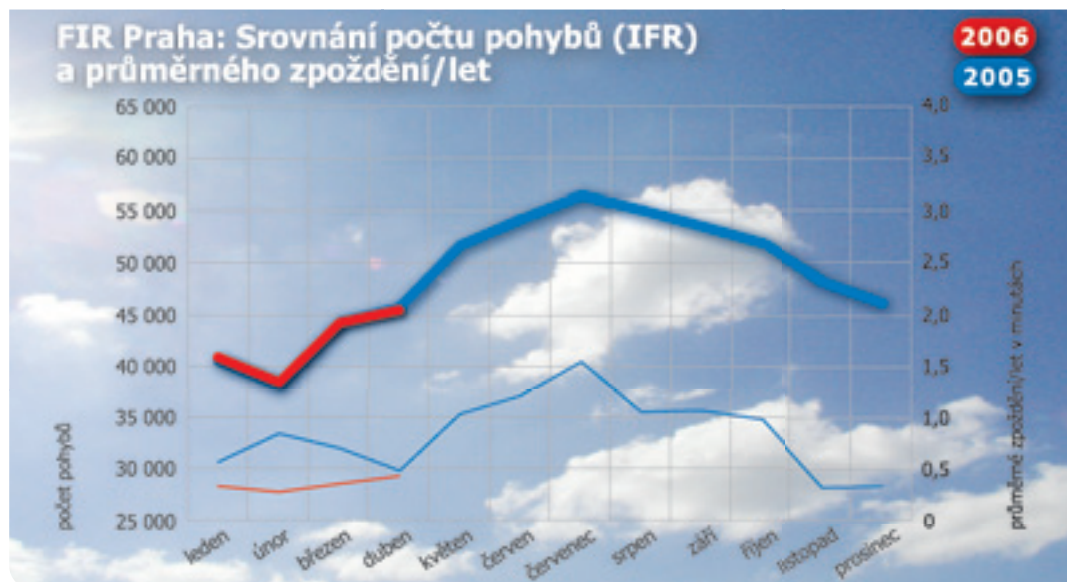
IVAN UHLÍŘ, DPLR, člen výboru odborné skupiny

Mikrovlnné techniky při České elektrotechnické společnosti



V rámci 10. výročního zasedání organizace civilních poskytovatelů služeb řízení letového provozu CANSO bylo mezi státním podnikem ŘLP ČR a thajským poskytovatelem letových provozních služeb společností AEROTHAI podepsáno Memorandum o spolupráci (na snímku viceprezident AEROTHAI Kumtorn Sirikorn a generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna). Cílem memoranda je vytvořit vhodné prostředí pro spolupráci v rámci výcviku řídicích letového provozu a technických specialistů pro společnost AEROTHAI na Letecké škole ŘLP ČR, s. p., a pro výměnu informací a zkušeností v oblasti poskytování letových provozních služeb, používaných ATM technologií, včetně rozvoje komunikační, navigační a přehledové infrastruktury. Spolupráce se týká také možnosti zvyšování kvalifikace personálu společnosti AEROTHAI zejména v oblasti finanční metodiky a poskytování konzultačních služeb ŘLP ČR, s. p., na komerčním základě podle potřeb společnosti AEROTHAI. Obdobná memoranda o spolupráci v oblasti výcviku připravuje ŘLP ČR, s. p., uzavřít i s bulharským a čínským partnerem.

Z tiskové zprávy ŘLP ČR, s. p., foto: mis



Počet pohybů na letišti Praha
DUBEN 2005/2006 (IFR)
Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
13 110	13 626
nejvyšší počet/den (29. 4.)	
520	572
nejvyšší počet/hod. (29. 4.)	
47	49

Počet pohybů ve FIR Praha
DUBEN 2005/2006 (IFR)
Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
45 752	45 602
nejvyšší počet/den (29. 4.)	
1 746	1 803
nejvyšší počet/hod. (24. 4.)	
122	133

Statistika provozu

duben 2005/2006

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
duben	45 752	45 602	- 0,33	0,47	0,40

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2005	2006	v %
duben	758 589	779 399	+ 2,7

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
duben	13 110	13 626	+ 3,9	2 039	2 132	+ 4,6	1 433	1 608	+ 12,2	732	57	- 92,2

Za poslední čtyři roky CANSO udělalo enormní pokrok, říká Ashley Smout

CANSO je v letectví silným hráčem

Titulní stránka tohoto vydání Stripu je věnována výročnímu zasedání CANSO, jehož předsedou a také generálním ředitelem Airways Corporation of New Zealand je pan Ashley Smout. Redakce jej požádala o rozhovor.

Airways Corporation je pro nás jako poskytovatel letových provozních služeb na Novém Zélandě velmi zajímavý. Můžete vaši společnost našim čtenářům trochu přiblížit?

Přestože je Nový Zéland poměrně malá země, je služba řízení letového provozu, kterou naše společnost poskytuje, vzhledem k celkovému rozsahu prostoru odpovědnosti jednou z nejdůležitějších v celém globálním vnímání ATM. Zajišťujeme bezpečnost letového provozu v rámci Nového Zélandu, ale také více než na 34 milionech km² vzdušného prostoru v pacifické oblasti (5 % z celkového světového vzdušného prostoru), což představuje průměrně milion pohybů za rok. V současné době máme přibližně 900 zaměstnanců z toho 350 řidičích, dvě oblastní střediska řízení letového provozu a 16 letišť, kde poskytujeme přibližovací a letištní služby.

V Praze si organizace CANSO připomněla již desátý rok svého působení. Co si myslíte o současné pozici CANSO?

Za poslední čtyři roky CANSO udělalo enormní pokrok a významně se začalo podílet na formování mnoha nových koncepčních a strategických dokumentů v rámci mezinárodního civilního letectví. Síla a význam CANSO se však stále prosazuje dost regionálně, například v Evropě a v asijsko-pacifické oblasti CANSO hraje důležitou roli, naopak v Jižní Americe nebo Africe je pozice poskytovatelů letových provozních služeb stále nepřilíš výrazná. To je potřeba změnit a myslet více globálně. CANSO se musí stát silným hlasem poskytovatelů letových provozních služeb, a to zejména na úrovni ICAO. Současné musíme být na této úrovni schopni efektivně prosadit a hájit naše zájmy. Stačí se podívat, jak se to daří pro-



střednictvím kanceláře CANSO v Bruselu v rámci struktur Evropské unie.

Jste současně předsedou řídicího a rozhodovacího orgánu CANSO (Executive Committee – EC). Jaké jsou povinnosti tohoto orgánu?

Posláním Executive Committee je především řídit CANSO v základních otázkách její činnosti, stanovovat nové strategie v oblasti rozvoje služeb řízení letového provozu a monitorovat dosažený pokrok. EC také vytváří pracovní skupiny, které jsou pověřeny specifickými úkoly v různých oblastech, jako např. bezpečnost, lidské zdroje, výzkum a rozvoj, srovnávání nejlepší praxe a dalších. EC jejich činnost také kontroluje a především vychází z výsledků a doporučení, které pracovní skupiny předkládají. Naší povinností je také sledovat finanční aspekty hospodaření CANSO. Důležitým prvkem naší činnosti je zvyšovat povědomí o existenci CANSO a dbát o další rozvoj členské základny.

Jste poprvé v Praze. Jak se Vám líbí a co si myslíte o tomto městě a o českých lidech?

Nádherná!!! Obávám se, že je těžké najít slova, která by vystihla krásu Prahy. Hodně jsem o vaší zemi a hlavním městě četl a slyšel, ale teprve když si mohu Pra-

hu, jak se říká „ošahat“, vidím že je to opravdu jedno z nekrásnějších míst na světě, které si podrželo svůj historický šarm. A lidé? Díky českému realizačnímu týmu se podařilo připravit tuto vynikající konferenci a nebylo možné si nepovšimnout krásy českých žen – všude vidím samé Bond girls. Teď už rozumím, proč se v Praze natáčí nový díl o agentu 007. A také vím, že se do Prahy určitě chci podívat znovu s celou svou rodinou.

Děkuji vám za rozhovor.

Text: RICHARD KLÍMA, VOK
Foto: mis

dotazník

Ashley Smout

NEW ZEALAND
AIRWAYS

Generální ředitel Airways Corporation of New Zealand a předseda CANSO



narozen: 20. června 1956, Wellington, Nový Zéland.
Generálním ředitelem jsem byl jmenován v roce 2002, v letech 1999–2002 jsem působil jako provozní ředitel. Předtím v mezinárodním obchodě.
Na jednání CANSO AGM v roce 2005 v irském Shannonu jsem byl zvolen předsedou CANSO
vzdělání: ekonom, Stanfordská univerzita, Kalifornie
rodina: ženatý, syn 18, dcera 12
oblíbený autor a kniha: Annie Proulx – Shipping News
hudba: The Big Chill, Rolling Stones
životní motto: žít naplno
zájmy: surfování na velkých vlnách, cestování
gurmán: preferuji dobré jídlo a víno

Objektiv



IATCC Praha navštívili dne 25. dubna zástupci čínského poskytovatele služeb řízení letového provozu (China Air Traffic Management Bureau – CAAC) vedení zástupkyní generálního ředitele CAAC paní Lu Xiao Ping a ředitele plánovací a rozvojové sekce panem Xu Chao Qian. Cílem čínské návštěvy bylo získat informace o organizaci a poskytování služeb řízení letového provozu v ČR, výstavba nového střediska a používané ATM technologie. Diskutována byla i možnost a podmínky výcviku čínských řídicích letového provozu v Letecké škole ŘLP ČR, s. p.

(rkl), foto: mis



Zveme Vás srdečně na

JARNÍ KONCERT

DUCHOVNÍ HUDBY

KOMORNÍHO SOUBORU

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY

konaný v kostele Sv. Prokopa, Středokluky,
ve středu 14. června 2006 v 18 hodin

Na programu budou skladby z různých období pro zobcové flétny, smyčce a vokály. Na koncertě participuje 15 hudebníků (zobcové flétny, smyčce, rytmické nástroje a vokály – soprán, alt, tenor, bas).

(red)

Charitativní sbírka

Jistě už netrpělivě očekáváte slíbené zprávy o charitativní sbírce, kterou jsme vyhlásili na konci roku 2005. Účastnili se jí někteří zaměstnanci TB Praha a RLB BUKOP a celkem se vybralo 19 050 Kč. Peníze prostřednictvím nadace Divoké husy (www.divokehusy.cz) dostal výherce ankety umístěné na podnikovém intranetu – Občanské sdružení Klub hurá kamarád z Pardubic (www.khk.cz), které pracuje s dětmi v obtížných životních situacích. KHK mimo jiné provozuje „Dům na půli cesty“ pro mladé lidi, kteří v osmnácti letech opouštějí dětské domovy a výchovné ústavy. Poskytuje též přechodné zaměstnání s programem pro mladé lidi sociálně handicapované na trhu práce. Oba jsme se na konci května zúčastnili Zahradní slavnosti uskutečněné při příležitosti 6. výročí fungování Domu na půli cesty. Zde byli oceněni malým dárkem někteří sponzoři. Mezi ně patříme i my (cena k vidění u ing. Z. Micky). Mgr.D. Matýsek, ředitel sdružení, nás provedl do-



mem, který k tomuto účelu poskytl Magistrát města Pardubic. Ukázal nám mimo jiné i pokoje klientů s novými lůžky, na jejichž nákup byly peníze ze sbírky použity. Mohli jsme tak poznat, jak záslužnou práci sdružení provádí a jak málo prostředků k této práci má. Všem bychom přáli vidět, s jakou upřímnou radostí nám pan ředitel děkoval za náš



finanční dar! Vysvětlil nám později, že peníze přišly právě ve chvíli, kdy téměř plakal nad rozpočtem. Proto ještě jednou děkujeme všem, kteří se sbírky zúčastnili a poté i vybrali právě toto sdružení. Přesvědčili jsme se osobně, že peníze odešly tím nejlepší směrem. Rádi bychom i v letošním roce uspořádali další sbírku. Buď na podporu tohoto sdružení, anebo, dle Vašich návrhů, sdružení jiného. Věříme, že k jejímu zdárnému výsledku přispějete i vy.

EVA PELIKÁNOVÁ, ZDENĚK MICKA, DPRO



Přísahal jsem si, že za každého člena své rodiny sestřelím jedno německé letadlo, a svůj slib jsem splnil. A také jsem chtěl bojovat za svou vlast, protože jsem se jako bojový pilot, a hlavně jako občan nemohl smířit s ničím, co se dělo po Mnichově v roce 1938.

Citátem z rozhovoru, který nám poskytl pro číslo 7–8/2002, se redakce Stripu loučí s legendárním generálem **Františkem Peřínou** (8. 4. 1911–6. 5. 2006)

(mis)

Olšová Vrata – otevírají se dokořán...

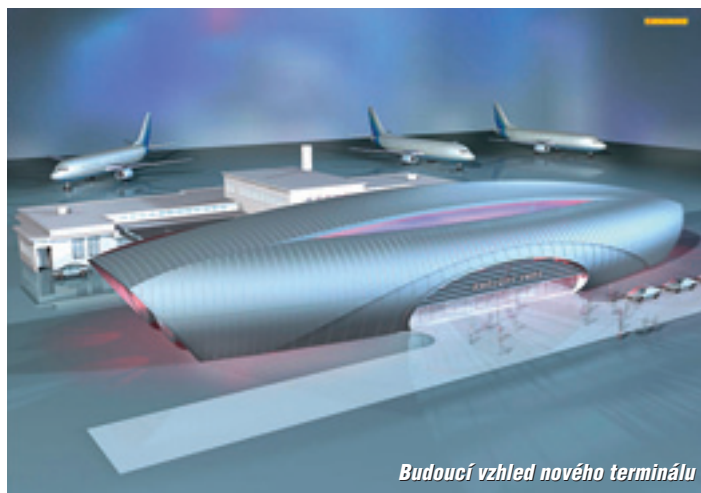
Jsou to úžasné proměny a týkají se všech regionálních letišť. V pohybu jsou rozsáhlé projekty modernizace, staví se nové, architektonicky velmi zajímavé řešené terminály, zvyšují se počty odbavených cestujících i pohybů, daří se získávat provozovatele pro nové letecké linky. Po dlouhých letech rozpaků nad leteckou dopravou z regionálních letišť, kdy byly pouze položkou zatěžující náklady, se situace začíná měnit k lepšímu.

Katalyzátorem těchto změn byl převod vlastnictví letišť ze státu na kraje na základě zákona 166/2004 Sb. Vedení kraje má životní zájem na rozvoji letišť, protože fungující letiště je hnacím motorem mnohostranného rozvoje regionu. Navíc tato změna vlastnických vztahů umožňuje i pružnou spolupráci se strukturami Evropské unie při získávání finančních příspěvků na rozvojové projekty. Zejména spolupráce s Evropským fondem pro regionální rozvoj (ERDF) zajišťuje finanční podporu projektů na snižování rozdílu mezi úrovní rozvoje jednotlivých regionů v zemích Společenství. A také je to na první pohled při návštěvě regionálních letišť vidět. Věnujme se tedy dnes letišti Karlovy Vary, které po ukončení I. etapy modernizace obno- vilo 27. 5. 2006 provoz.

Ohlédneme se velice stručně do historie. Městská rada již v roce 1925 odhadla nezbytnost leteckého spojení pro lázeňský region. V roce 1931 začíná v provizorních podmínkách letecký provoz na travnaté RWY, v roce 1933 je uvedena do provozu odbavovací budova a související letištní objekty. V roce 1936 je letiště zařazeno do sítě evropských letišť, má mezinárodní spojení téměř s desítkou evropských metropolí a s 11 městy v naší republice. Za II. světové války letiště využívá stíhací pilotní škola Luftwaffe a válečnými operacemi je letiště vážně poškozeno. Bylo však urychleně opraveno a už v roce 1946 byl provoz opět obnoven, pořád z travnaté RWY.

V roce 1952 se začíná stavět cementobetonová dráha 2150 x 30m, celá letištní infrastruktura se podstatně modernizuje a od 15. října 1960 je plně obnoven provoz. V šedesátých a sedmdesátých letech letiště ročně odbavilo kolem 50 000 cestujících, a to až do roku 1978, kdy vypukla velká ropná krize, která vyústila v úvahy o ekonomickém opodstatnění regionální letecké dopravy. Státní opatření drasticky utlumila provoz. Letiště bojovalo o přežití a jen nadšení některých pracovníků civilního letectví, kteří si uvědomovali nezvratnost škod, které by napáchalo uzavření, umožnilo jeho přežití. Dokonce se v tomto nejistém období podařilo realizovat některé významné investice do údržby. V roce 1989 získává letiště mezinárodní statut, ale zájem o provoz je zoufale nízký (v roce 1991 pouze 1328 cestujících). Teprve v roce 1996 se letiště odráží ode dna a jako pták Fénix se těžce zdvíhá z popela. Teprve v roce 1998 se přehouplo přes 10 000, v roce 2001 pak 20 000 a v roce 2005 už odbavilo 35 800 cestujících. Stále to ještě není ani tolik, kolik v polovině šedesátých let. Nicméně trend je tu a odborné studie odhadují možnosti letiště až ke 100 tisícům cestujících.

Ale na bezpečné zvládnutí této perspektivy je nutno se připravit. Změnily



Budoucí vzhled nového terminálu

se typy letadel, dráha má malou šířku (30 m), nevyhovující sklon, je třeba modernizovat světelné zabezpečovací zařízení, energetiku, kabelové rozvody, zvýšit kapacitu terminálu, zajistit ochranu před nezákonnými činy.

Náš podnik na změnu vlastnických vztahů nečekal a už v roce 2000 rekonstruoval svůj objekt, postavil krásnou řídicí věž a instaloval moderní technologie. Modernizoval i radionavigační prostředky, RWY 29 vybavil zařízením LLZ a ve zkušebním provozu je zbrusu nové zařízení GP, aby bylo zařízení ILS kompletně připraveno na přiblížení v podmínkách CAT I ICAO.

Před vlastním letištěm – Karlovarským krajem – stojí náročné úkoly. Modernizaci letiště rozdělil do 3 etap:

I. etapa – rekonstrukce stavebního stavu RWY 11/29 (financuje Karlovarský kraj). Byla zahájena 1. 11. 2005, od 8. 3. 2006 si vyžádala celkové uzavření letiště a ukončena byla 27. 5. 2006. Byla navýšena únosnost povrchu tak, aby vyhověla i letadlům s vyšší vzletovou hmotností (např. A-321). Bylo také nutno narovnat výškové poměry, což znamenalo na východním konci ubourat 480 m, zbudovat násep a zvýšit úroveň nového povrchu o 1,8 m. Pro násep bylo nutno přemístit 36 000 m³ zeminy. V budoucnu bude možno RWY rozšířit už bez stavebních úprav. Celkové náklady této etapy byly 113 mil. Kč, z toho Karlovarský kraj poskytl 79, 4 mil. a příspěvek z ERDF činil 33,6 mil. Kč.

II. etapa – kompletní rekonstrukce světelného zabezpečovacího zařízení (financuje provozovatel letiště společnost Letiště Karlovy Vary, s. r. o.).

Etapa zahrnuje rekonstrukci světelného dráhového systému, výstavbu nového světelného přiblížovacího systému se zábleskovou řadou a kompletní rekonstrukci energetického zázemí letiště. Nový světelný systém splní podmínky CAT I ICAO. Náklady budou kolem 33 mil. Kč.

III. etapa – modernizace terminálu (financuje opět Karlovarský kraj).

Etapa má dvě fáze:

a) vnitřní úpravy stávající odbavovací budovy v souvislosti s přípravou na plnění požadavků Schengenských dohod.

b) výstavba zcela nové odbavovací haly před stávající historickou odbavovací halou. Oba objekty budou propojeny pasáží. Zahájení výstavby nové haly se plánuje na počátek roku 2007 a dokončení na podzim téhož roku. Hala by měla stát 85,5 mil. korun.

Je jasné, že pro modernizované letiště bude prioritní získat zájem o provoz. Vedení karlovarského krajského úřadu počátkem dubna avizovalo jednání o zavedení pravidelné linky K. Vary – Hof – Frankfurt. Pro region by měla obrovský přínos, letiště Frankfurt je považováno za bránu do světa a získat zde místo pro přistávání pravidelné linky je téměř nemožné. Souběžně probíhají též jednání o zavedení pravidelné linky Hof – K. Vary – Mnichov. Jednání dosud nejsou uzavřena, ale průběh je nadějný. Zvyšuje se zájem cestovních kanceláří, Exim Tours a Firo Tour nabízejí letecké zájezdy do Řecka a Turecka. Zájem o spolupráci projevuje i Čedok a Fischer. Navyšuje se počet letů do Ruské federace – 4 x týdně ČSA a 1x Aeroflot. V zimním letovém řádu přidá Aeroflot další spoj. Z větších letadel letiště pravidelně nalétávají typy B737, A320, připojí se i A319.

Vedení karlovarského letiště odhaduje, že po zprovoznění nového terminálu by se počet odbavených cestujících mohl pohybovat mezi 60 000 až 100 000. To jsou slibné perspektivy, které jen potvrzují, že nelehké úvahy odborníků ŘLP o smyslu a opodstatnění investic do projektu obnovy a rozvoje regionálních letišť před sedmi lety byly oprávněné a byly i vzhledem k rozvoji letecké dopravy správně načasované. Zpoždění privatizačních projektů na převod letišť ze státního majetku však způsobilo, že teprve teď letiště náskok ŘLP dohánějí.

Připraveno ve spolupráci
SLNS KARLOVY VARY a AI

Inspiromat

„Uplynulý rok byl pro leteckou dopravu v Evropě nejlepším v její dosavadní historii. Evropská doprava poskytla služby více než 700 mil. cestujících a odbavila 9,2 mil. letů. Každý den se k nebi vzneslo v průměru 25 tisíc letadel a na jejich palubách přes 2 miliony cestujících. A že se tak dělo s minimálními zpožděními a na vysoké úrovni bezpečnosti, je odrazem úsilí učinit evropský systém řízení letového provozu jedním z nejefektivnějších a nejbezpečnějších na světě.“

„Skutečnost, že má Evropa neustále se zlepšující systém řízení letového provozu, souvisí s vývojem v posledních šesti letech. Od roku 1999 vzrostla doprava o 15 %. Zároveň se o 35 % snížil počet nehod, zpoždění způsobená řízením letového provozu poklesla o 75 % a náklady na jednotku klesly o 13 %. Tento trend se budeme snažit držet i při dalším růstu počtu letů.“

Generální ředitel EUROCONTROL

Victor M. Aguado

„Růst a ziskovost jsou dvě zcela rozdílné věci. Přeprava osob by měla v letošním roce vzrůst o 5–6 %, ale předpokládáme, že obor jako takový vykáže další ztrátu o zhruba 4 mld. USD. Do černých čísel se nedostaneme dřív než v příštím roce, zásadní otázku zůstává redukce nákladů. Všichni partneři v oboru se budou muset soustředit na efektivnost nákupu paliva a snížit celkové náklady. Už jsme sice učinili pokrok, ale je před námi ještě dlouhá cesta. Mnoho letištních monopolů nerozumí potřebě efektivity a příliš mnoho vlád se vyhýbá zodpovědnosti za regulaci tam, kde v obchodě chybí disciplína. Vlády musejí také modernizovat svůj přístup k odvětví.“

Gen. řed. IATA Giovanni Bisignani

Zdroj: COT Business, duben 2006

„České a v minulosti československé civilní letectví bylo vždy součástí velké světové letecké komunity. Za typický příklad této sounáležitosti mohou se cítit označit právě ŘLP ČR, s. p., a jeho zaměstnanci. Jejich vysoká profesionalita a oddanost práci tak přispěla k bezpečnému zvládnutí nárůstu provozu, který v minulých letech patřil mezi nejvyšší v Evropě. Svědomité plánování a odpovědná příprava na budoucnost se odráží i ve vybudování nového moderního střediska řízení letového provozu v Jenči u Prahy, které budete mít možnost navštívit. Ministerstvo dopravy ČR plně podporuje cíle projektu SES a v úzké spolupráci s ŘLP ČR, s. p., a českým ATM průmyslem vytváří potřebné právní prostředí pro aplikaci všech požadavků tohoto ambiciózního a transformačního nástroje.“

Antonín Tesařík, náměstek
ministra dopravy a státní tajemník,
CANSO AGM, květen 2006 (LH)

Co se děje na ruzyňském letišti?

ČSA investují do výcviku

Ve Stripu 2/2005 jsme Vám ve článku Škola hrou dali nahlédnout do výcvikového střediska ČSA. V té době ještě středisko nemělo simulátor pro letadla ATR a hlavně pro letadla Airbus 320, kterých podle kontraktu ČSA koupí 12. Ale ředitel střediska pan Miloš Kvapil nám tehdy řekl, že výcvikové středisko bude v roce 2006 podstatně rozšířeno a získá i dosud chybějící simulátory. Tak jsme se zajímali, jak se záměr podařilo realizovat.



Nepohyblivý simulátor ATR 42/75

ČSA, a. s., nezůstala svým předsevzetím nic dlužná. Do rozšíření střediska investovala téměř 100 mil. Kč. Od března 2006 je v provozu nový objekt s učebnami pro školení létajícího i technického personálu. Samotná stavba, která kapacitu téměř zdvojnásobila, přišla na 60 mil. Kč, ale byla nezbytná, protože ve stávajících prostorech bylo školící středisko na hranicích možností. V několika typech kurzů školí okolo 560 pilotů a 1200 letušek ročně. Zbývající školící kapacita je používána pro školení externích zájemců. Od února je v provozu nový pevný simulátor na letouny ATR za 36 mil. Kč.



Trenažér Airbus

Ale nejpodstatnější částí střediska a největším přínosem pro výcvik je nový, plně pohyblivý simulátor Airbus 320. Zařízení v hodnotě 250 mil. Kč bylo získáno v rámci kontraktu na nákup 12 nových Airbusů, které ČSA začíná přebírat od roku 2006. Dalších 23 mil. představuje výcvikové zařízení pro piloty a technický personál pro letouny Airbus (Maintenance Flight Training Device), dodané spolu se simulátorem.

ČSA dosud vlastnilo jen simulátor pro B737 klasické generace, který jsme popsali jako bílého pavouka na šesti tenkých nohách. Nyní mu tedy přibyl kolega, který rovněž umí dokonale napodobovat funkce, ovládání i pohyby odpovídající zásahům do řízení či naprogramovaným vlivům. Uvedení do provozu bude poněkud opožděno pro problémy s vizuálním systémem, který musí umožňovat bezchybné optické zobrazení, aby iluze letu byla téměř dokonalá.

V nových prostorách bude možno umístit ještě jeden pohyblivý letový simulátor. O typu není definitivně rozhodnuto, buď bude odpovídat strategickým záměrům ČSA na skladbu letadlové flotily, nebo je možné i reagovat na poptávku po výcviku na typ B737 nové generace. I když ČSA tento typ sami nevlastní, v regionu je poptávka značná. Tak se nabízí i možnost perfektní know-how komerčně využít. Před dokončením jsou jednání s firmou Airbus o zařazení pražského výcvikového střediska do sítě školících zařízení Airbusu.

V nových prostorách je připraven také základ pro pohyblivý kabinový trenažér nouzových postupů Airbusu 320 pro výcvik palubních průvodčích. Investice za 53 milionů by měla začít sloužit příští rok.

V minulých letech patřilo středisko mezi nejziskovější neletové činnosti ČSA. Při výnosech kolem 25 mil. Kč. se zisk pohyboval kolem 8 mil. Po rozšíření jsou roční výnosy odhadovány na 40 mil. Kč.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: ČSA

Building Man

V prvním díle jsme vám představili dispečink BMS, dnes si přiblížíme zdánlivě jednoduché, avšak rozsahem největší zařízení objektu – klimatizaci.

Většina místností v budově je vybavena neplnohodnotnou klimatizací. Proč je pouze neplnohodnotná? Při návrhu objektu jsme se zamýšleli nad tím, zda uzavřít zaměstnance do téměř hermetického prostoru, kde budou mít sice zcela ideální klima, ale nebudou mít možnost otevřít si okno, a po čase bude hrozit, že někteří z nás začnou pociťovat tzv. syndrom moderní budovy, nebo jim umožnit bezprostřední kontakt s venkovním prostředím. Rozhodnutí nakonec padlo na druhý způsob, při kterém je čerstvý vzduch do objektu přiváděn okny a v místnosti je lokální jednotka, která vzduch ohřívá nebo chladí.

My jako uživatelé si teplotu v místnosti upravujeme pomocí regulátorů, které máme všichni u dveří. Na první pohled nic, co by se dalo vylepšit. Ovšem když se tento jednoduchý systém propojí s ostatními, tak umožní pružnou regulaci a s tím spojené úspory provozních nákladů, které u takto velkého objektu nejsou malé.

Konkrétně je klimatizace propojená se systémem kartového vstupu, zabezpečovací signalizace (EVS) a požární signalizace (EPS). Pomocí kartového vstupu se klimatizace přepíná do úsporného (nočního) režimu a zpět. V okamžiku, kdy ráno projdete turniketem, se klimatizace ve vaší kanceláři přepne do denního režimu

Seriál pohled

7 (pokračování z minulého čísla)

Takovéto předpisy představovaly „podzákonné právní akty“. S rozvojem letectví a s pokusy o leteckou dopravu se ovšem objevily i zákony, mnohdy navazující na zákony živnostenské. Speciální letecký zákon však až do vypuknutí války vydaly pravděpodobně jen Francie (v květnu 1913) a Německo (v květnu 1914). Německý zákon, o němž jsou k dispozici alespoň základní údaje, se týkal hlavně letecké dopravy. Řešil potvrzení kvalifikace letců, certifikaci letadel a letišť. Zahrnoval též otázky povinného ručení a otázky trestní za nedodržení zákona.

Objevovala se však i řada dalších dílčích opatření a omezení, a tak například budapeštské policejní ředitelství již v roce 1913 zakázalo z bezpečnostních důvodů pod hrozbou pokuty přelet města. Na přelomu srpna a září 1913 tak byl letec Wittmann, který zákaz porušil a přeletěl město, potrestán pokutou 30 K, což tehdy byla poměrně velká částka.

Dozor nad šetřením příčin nehod

S rozvojem letectví a narůstáním leteckého provozu, zvláště provozu vojenských letadel, se začala projevat potřeba dozoru nad šetřením příčin nehod a v souvislosti s tím i požadavky na pevnostní řešení letadel. Pod vlivem množících se nehod ustavil francouzský parlament koncem května 1914 komisi, která se měla těmito otázkami zabývat. Problém s konstrukčními nedostatky letadel postihl zhruba ve stejné době také letectvo rakousko-uherské, které muselo mnoho ze svých letadel kvůli konstrukčním nedostatkům vyřadit; to nepříznivě ovlivnilo situaci letectva

Management System IATCC Praha – 2. část

a teplota se řídí podle vámi nastavené teploty. Když odpoledne odejdete opět turniketem, tak se přepne do úsporného režimu a teplota je udržována na 20° C v zimě,

resp. 25° C v létě. Propojení s EZS má zase za následek vypnutí klimatizace při otevření okna. Supervizor DBMS vidí na monitoru stav vaší klimatizační jednotky a tep-

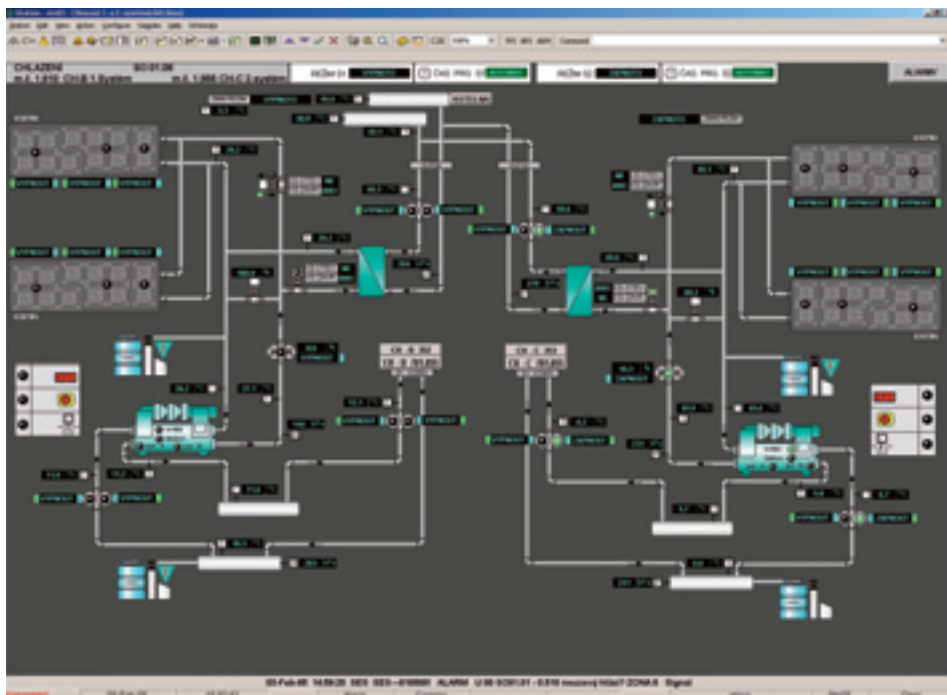
lotu v místnosti. Nastane-li porucha, je schopen ve většině případů ji začít řešit dříve, než si uživatel stačí něčeho všimnout. V opačném případě poskytne zaměstnanci všechny potřebné informace o stavu klimatizace v jeho kanceláři.

Klima v kanceláři si tedy může každý regulovat podle svých potřeb. U chodeb a ostatních společných prostor je situace jiná. Zde je řízení teplot plně v rukou řídicího systému. Teplota je pružně regulována podle teploty venkovního vzduchu. Tento způsob regulace umožňuje úspory provozních nákladů při zachování příjemného klimatu.

Největší nápor pro lidský organismus jsou prudké přechody mezi různými teplotami, které v případě léta mohou být značné. Proto řídicí systém udržuje rozdíl mezi vnější a vnitřní teplotou maximálně 5° C, který je pro lidský organismus ještě přijatelný. V zimě samozřejmě neklesne teplota pod 21° C. Nemělo by tudíž docházet k nepříjemným přechodům, jaké jsou například na TB. Supervizor dispečinku BMS kontroluje, zda je všude udržována předepsaná teplota, a řeší případné poruchy, ale je také například odpovědný za teplotu v konferenčním sále. V sále je v době, kdy není obsazen, udržována úsporná teplota. Pokud si sál zarezervujete, tak supervizor pomocí řídicího systému zajistí dosažení komfortní teploty na dobu konání vaší akce.

Text a foto:

JIŘÍ HOURLA ml., KIATCC



← Jedna z obrazovek řídicího systému – chlazení

Úvod do historie řízení letového provozu

habsburské monarchie na počátku světové války, která zanedlouho vypukla.

Pátrací a záchranná služba

Již v letech před první světovou válkou se občas objevily náznaky toho, co dnes označujeme anglickou zkratkou SAR, tedy pátrací a záchranné služby. Stávalo se tak především při nehodách nad mořem či v horském terénu, dosud však nebylo možno hovořit o službě budované systematicky. Pátrání na moři zpravidla organizovala vojenská námořnictva, pátrání v horách buď vojenské útvary nebo skupiny dobrovolníků.

Meteorologie a letectví

Pro letecký provoz měla zásadní důležitost meteorologická či povětrnostní situace. Je zajímavé, že první důkladnější rozbor jejího vlivu na letecký provoz uveřejnil ve své brožurce *Über das jetzige Stadium des lankbaren Luftschiffes* (O současném stavu říditelných vzducholodí) již v roce 1904, v době, kdy letový provoz vlastně ještě neexistoval, ing. Paul Haenlein z Mohuče (známý u nás stavbou vzducholodí v Brně v roce 1872). Z údajů meteorologických stanic v hlavních městech evropských států mu vyplynula průměrná roční rychlost větru od 2,0 do 5,0 m/s, přičemž rychlost nad 16 m/s se nejhojněji vyskytovala v Curychu – asi 21 hodin ročně. V jiných místech byl výskyt tak silného větru dosti vzácný a trval jen několik málo hodin ročně.

Rovněž rychlost větru ve výšce 1200 m se v ročním průměru pohybovala kolem 5 m/s. Haenlein tehdy uvažoval o vzdušné rychlosti vzducholodí jen 15 m/s (tj. 54 km/h) a z rozboru průměrného větru mu vyplynulo, že jeho vliv na rychlosti vzducholodí (letadla) vůči

zemi nebude přespříliš výrazný a bude omezovat letový provoz v poměrně malé míře.

Otázkou je, jak dalece meteorologie jako věda tehdy znala více než „globální“ projevy počasí, jak dalece věděla o existenci vzdušné turbulence a o dalších projevech, které mají dosti významný vliv na provoz letadel. Znalost těchto jevů mezi prvními letci byla zcela nedostateč-

ná, a tak byli často jejich výskytem překvapeni. Letecká meteorologie se začala vlastně rozvíjet až pod vlivem a podle požadavků letového provozu v průběhu první světové války.

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



První předzvěsti letecké dopravy byly dvousedadlové letouny, které byly vedle pilota schopny dopravovat i jednoho cestujícího. Objevovaly se počínaje rokem 1909. Na snímku jedna z německých odvozenin z Etrichova letounu Taube z let 1912–1913

Soutěžní snímky čekají na vítěze

Letošní ročník fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., se uzavřel. Z kolekce fotografií, reprezentujících široký námětový záběr, vybere odborná porota nejlepší snímky ve vyhlášených kategoriích. S výsledky vás seznámíme v příštím vydání Stripu.

Dnes přinášíme malou ukázkou soutěžních fotografií. **JAN SYNAK**/SLNS Brno (1) nazval svůj snímek *David a Goliáš*, **MARTIN HOLICKÝ**/DPRO/LTS (2) fotografoval u *Divoké Orlice*. Podzimní náladu zachytil **JAROSLAV VLASÁK**/DPLR/KIATCC (3). **IVAN HOLOBRADÝ**/DPRO/LTS (4) nazval fotografii *Sky Lines* a **VLASTIMIL VOLENA**/SPLS Praha (5) zvolil pohádkové ... *jen co se ohřejeme* ...

Nejen vítězné snímky, ale i mnohé další ze soutěže „3L“ si budete moci na podzim prohlédnout na tradiční putovní výstavě.

(mis)

