

Letecká doprava v polovině roku 2006

Jako již tradičně v červenci a v srpnu IATA, ACI, EUROCONTROL a také další organizace, které jsou aktivní v oblasti mezinárodní letecké dopravy, zveřejnily hodnotící provozní analýzy prvního pololetí roku 2006.

Většina těchto analýz se nese ve velice pozitivním duchu, a to jak z provozního, tak i z ekonomického pohledu. Závěry těchto výstupů jsou ovšem jednoznačné, v žádném případě však ne překvapující – letecká doprava je na vzestupu, výzvou pro všechny zůstává efektivnost nákladů.

EUROCONTROL

Celkový nárůst letového provozu za prvních šest měsíců roku 2006 činí 4 % oproti stejnému období roku 2005. Tento vývoj je tak v souladu s dlouhodobou prognózou předpovědi Eurocontrol, která počítá s průměrným 4–5% meziročním nárůstem v příštích deseti letech. Trend nárůs-

tu provozu v prvním pololetí tak každý den znamenal v Evropě o 880 pohybů více. Nejsilnějším provozním dnem byl 30. červen, kdy bylo zaznamenáno 31 868 pohybů. V evropském vzdušném prostoru významně roste podíl nízkonákladových dopravců a dnes již představuje 25 % z celkového provozu. Nejdůležitější ukazatel bezpečnosti má stabilně zlepšující se trend. *(Více informací viz tabulka na straně 2.)*

IATA

Letečtí dopravci jsou podle vyjádření IATA obecně spokojeni s dalším nárůstem zájmu veřejnosti o jejich služby, který se projevil 5% růstem celkového poč-

tu přepravených pasažérů v první polovině roku 2006 a 9% nárůstem tržeb. Stinnou stránkou je naopak dramatický nárůst ceny leteckého paliva, který si vyžádá dodatečné náklady ve výši 26 miliard USD a celkový účet leteckých dopravců za palivo tak bude v roce 2006 činit cca 116 mld. USD. Na tuto situaci letečtí dopravci reagují především vnitřními úsporami, restrukturalizací a zvýšenou produktivitou práce (nárůst až 54 % v roce 2006). Aerolinie i nadále zlepšují využitelnost svých letadel (+5 %) a pečlivě plánují nákup nových strojů. I vzhledem k tomu mohou giganti typu Air France/KLM, British Airways nebo Lufthansa svým akcionářům prezento-

vat v prvním polovině roku zisk v řádech stamilionů USD. IATA poukazuje i na vynikající trend bezpečnosti – jedna fatální nehoda na 2,9 milionu provedených letů. Z hlediska geografického srovnání nejvíce roste zájem o leteckou dopravu v oblasti Středního východu, následuje Jižní Amerika. Nejnižší nárůst letecké dopravy zaznamenal asijsko-pacifický region, což bylo ovšem do značné míry způsobeno negativním dopadem obav ze šíření ptačí chřipky v měsících únor až duben. V případě pěti nejdůležitějších leteckých dopravců USA (American, Delta, Continental, United, Alaska a Southwest) je situace o něco *(pokračování na str. 2)*



Letecká doprava v polovině roku 2006

	2006	2005	Změna v % 2005/2006
Počet pohybů	4 622 300	4 446 275	+ 4,0
Průměrné zpoždění/let/min.	1,75	1,79	- 2,1
Průměrné traťové zpoždění/let/min.	0,97	0,83	+ 16,9
Průměrné letištní zpoždění/let/min.	0,78	0,96	- 18,4
Celkové % zpožděných letů	9,30	9,31	- 0,01

(dokončení ze str. 1)

příznivější než v letech minulých, nicméně i nadále americké aerolinky vykazují za první pololetí roku 2006 celkovou ztrátu ve výši 353 mil. dolarů.

ACI (Airport Council International)

Průměrný meziroční nárůst odbavených pasažérů na dvaceti největších evropských letištích zaznamenal nárůst o 4,4 %. Jednotlivé letištní výsledky se však výrazně liší. Zatímco letiště jako Londýn Heathrow nebo Frankfurt vykázala mírný pokles, letiště v Barceloně, Mnichově nebo Oslu dvojnásobný nárůst. Rozcházejí se i údaje v případě vývoje počtu odbavených pasažérů a celkového letištního provozu. Tak například na letišti v Kodani došlo k nárůstu počtu odbavených pasažérů o 5,5 %, ale k poklesu startů a přistání o 9 %. Ten-

to zajímavý trend je důsledkem skutečnosti, že evropská doprava nasazuje letadla s vyšší maximální vzletovou hmotností. Opačný trend zaznamenalo letiště Gatwick (dvojnásobný nárůst startů a přistání než nárůst pasažérů), zde však bylo příčinou rozhodnutí o využití letiště pro regionální a všeobecné letectví.

RICHARD KLÍMA, VOK

Personálie

Dne 1. 9. 2006 jmenoval generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Petr Materna náměstkem ředitele divize provozní pro sekci přibližovacích a letištních služeb JAROSLAVA VLASÁKA.

Dosavadní náměstek ing. Alexander Duda vykonává od 1. 9. 2006 funkci watch supervisora v SPLS Praha.

(red)

Aktuálně

Od 1. září letošního roku přistoupil státní podnik Řízení letového provozu České republiky k modifikaci stávajícího modelu stanovování přibližovacích a letištních poplatků. Jedná se o přechodový krok související s budoucí aplikací nových legislativních předpisů Evropské unie v oblasti jednotné tvorby přibližovacích a letištních poplatků.

Na letištích Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary-Olišová Vrata budou letectví dopravci platit za prvních sto tun maximální vzletové hmotnosti (MTOW) stávající cenu 195 Kč za tunu a za každou další tunu pak již jen polovinu, tedy 97,50 Kč.

(red)

Strip 10/2006

V Ledči nad Sázavou se během letošních letních prázdnin uskutečnily čtyři turnusy rekreačně-sportovního letního dětského tábora.

Malou fotoreportáž, která vám přiblíží některé okamžiky z průběhu čtvrtého turnusu, přinese říjnové číslo Stripu.

(red)

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha ČERVEN 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
15 063	15 536
nejvyšší počet/den (17. 6.)	
568	628
nejvyšší počet/hod. (5. 6.)	
50	52

ČERVENEC 2005/2006 (IFR)

2005	2006
celkový počet	
15 261	15 782
nejvyšší počet/den (14. 7.)	
544	553
nejvyšší počet/hod. (27. 7.)	
47	50

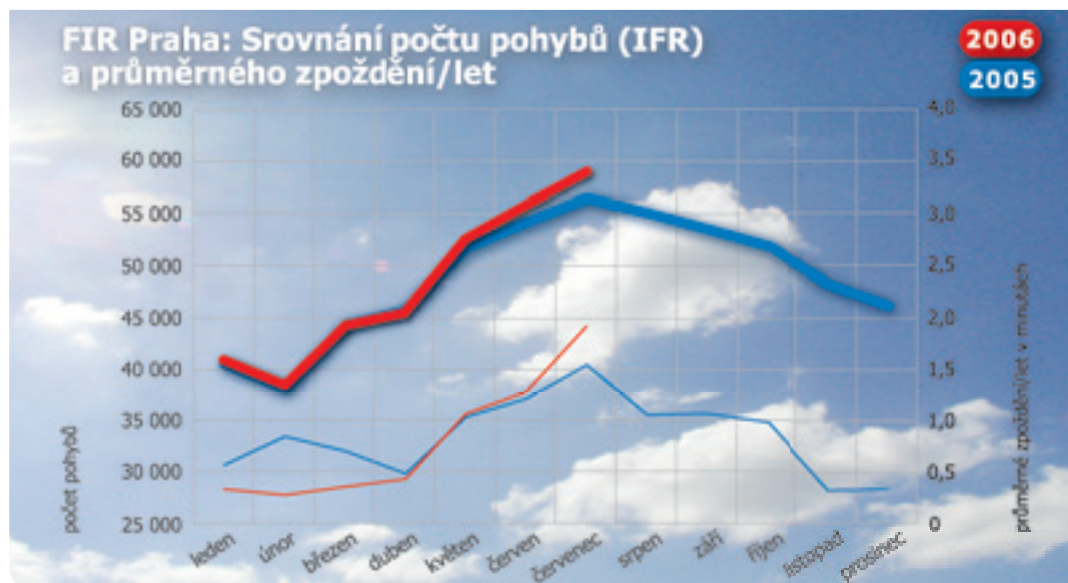
Počet pohybů ve FIR Praha ČERVEN 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
54 170	55 512
nejvyšší počet/den (30. 6.)	
2 005	2 043
nejvyšší počet/hod. (15. 6.)	
138	137

ČERVENEC 2005/2006 (IFR)

2005	2006
celkový počet	
56 443	58 657
nejvyšší počet/den (8. 7.)	
1 965	2 014
nejvyšší počet/hod. (8. 7.)	
130	138



Zdroj: AI, STATFOR

Statistiky provozu

červen, červenec 2005/2006

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
červen	54 170	55 512	+ 2,5	1,22	1,26
červenec	56 443	58 657	+ 3,9	1,56	1,86

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2005	2006	v %
červen	775 899	815 235	+ 5,0
červenec	817 791	843 959	+ 3,2

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika											
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
červen	15 063	+ 3,3	2 210	2 881	+ 30,4	1 915	1 922	+ 0,4	852	1 233	+ 44,7
červenec	15 261	+ 3,4	2 210	2 923	+ 32,3	1 465	1 610	+ 9,9	1 012	1 448	+ 43,1

Dovedl jsem si postupně představit, jak by měly nové konzoly vypadat, říká ing. Antonín Křikava

Dříve se průmyslovému designu nefandilo

Ing. Antonín Křikava je ředitelem Kato design, spol. s r. o., která je součástí sdružení firem BUSCH-KATO. To se v roce 2003 zúčastnilo výběrového řízení na dodávku speciálního nábytku pro středisko IATCC. Do výběrového řízení se tehdy přihlásilo šest firem. BUSCH-KATO jako vítěz následně vybavilo pracoviště simulátoru, dodalo konzoly pro sál ATS, pseudopilotní stoly, stoly pro ITS sál a speciální stoly pro pracoviště BMS.

Kdy byla Vaše firma založena a jaký je okruh jejího podnikání?

První živnostenský list jsem získal začátkem roku 1990 a byl na konstrukční a designérské práce. I když nejvyšší vzdělání jsem získal na VŠE, střední vzdělání na průmyslové škole mě velice ovlivnilo a vlastně určilo moji profesní dráhu ve vývoji a konstrukci přístrojů. Měl jsem štěstí nejdříve na své vedoucí a později spolupracovníky, od kterých jsem se mnohému naučil. V 70.–80. letech se průmyslovému designu nevěnovala tak velká pozornost, ale moji nadřízení tuto činnost podporovali. Díky tomu můj kolektiv pracovníků získal v oblasti průmyslového designu řadu prestižních cen na mezinárodních veletrzích. Tato ocenění včetně několika patentních přihlášek a průmyslových vzorů mi pak dopomohla k získání patřičného oprávnění k podnikání v konstrukční a designérské činnosti. V začátcích, které byly spíše vedlejší pracovní činností, jsem se zabýval jednak návrhy přístrojů, ale také návrhy obalů pro průmyslové výrobky i sérii obalů pro potraviny.



Jaké byly hlavní impulzy pro založení firmy v tomto oboru?

Hlavním impulzem? Snad to byl inzerát v novinách, které jsem si v té době kupoval. Zaujal mě a vzhledem k tomu, že

to byla problematika, kterou jsem sice moc neznal, ale vždy mne lákala, rozhodl jsem se to zkusit. S kolegou jsme o řízení letového provozu skutečně moc nevěděli, ale dříve jsme několik velinových a dispečerských pracovišť navrhovali, tak jsme se do této práce pustili. Pamatuji se, že jsme si na videu pouštěli film Letiště, abychom si udělali alespoň nějakou představu. V dalším kole výběrového řízení jsme již mohli čerpat z informací od velice kvalifikovaných pracovníků ŘLP, kteří odpovídali na naše dotazy. Díky této spolupráci a snad i naší schopnosti z těchto diskusí vytěžit maximum a díky našemu zánícení jsme soutěž vyhráli a pak se povedlo roce 1992–93 zrealizovat dílo, které slouží dodnes. V té době jsem pracoval na pozici vedoucího konstrukční kanceláře, a již nešlo pracovat na dvou místech, a tak jsem založil v létě 1992 firmu KATO Design a s kolegy tam přešel.

Náš podnik si u vaší firmy objednal speciální konzoly pro sál ATS. Jak snadné, nebo naopak těžké pro vás bylo vyhovět požadavkům odpovědných pracovníků ŘLP?

Jak jsem již uvedl, moje firma pracuje pro ŘLP s různými přestávkami již 14. rok. Jestli při realizování prvních konzol v roce 1993 jsme měli nějaké zkušenosti, tak tím, že jsme průběžně tyto stoly upravovali pro dynamicky se rozvíjející techniku, na pracoviště dodávali nové verze stolů a tedy jsme po celou dobu byli s touto problematikou v kontaktu, dovedl jsem si postupně představit, jak by měla nová konzola nebo stůl vypadat. Nelze opomenout ani každoroční návštěvy veletrhu v Maastrichtu, kde je vidět, kudy se svět v tomto oboru ubírá. I zde musím připomenout, že jsem měl i při podnikání štěstí na spolupracovníky. Za celou dobu jsem spolupracoval se třemi konstruktéry a všichni byli pro firmu přínosem. Dokonce si myslím, že současný je lepší než já. Dalším důležitým faktorem dobrého výsledku je i tým zadavatele. Na tuto akci byl sestaven výborný kolektiv odborníků, který uměl velmi dobře formulovat zadání a zdůvodnit přednosti či nedostatky předkládaných řešení, a tím výrazně ulehčit konstrukční práci. Dalším dobrým rozhodnutím byla i účast architektů na těchto schůzkách. Sladění speciálních stolů s interiérem, který teprve vznikal, posunulo naši společnou práci o stupínek výš.

MICHAEL ŠEOLÁČEK

Foto: mis a archiv
(dokončení rozhovoru v příštím čísle)



Zaostřeno na IATCC

UŽ dlouho jsme ve Stripu na IATCC „neostřili“. Důvodem není ani tak nedostatek zajímavých námětů, kam objektiv v IATCC zamířit, ale fakt, že většina činností směřujících k provoznímu přechodu do IATCC probíhá jaksi „uvnitř“. Běžná návštěva provozního objektu nezaznamená žádné převratné změny, ti zasvěcení však ano. Pohnutím myši nebo stiskem některé z kláves před radarovou obrazovkou ožije aktuální radarový obraz mnoha polohami letadel, která se snaží najít nejkratší cestu vzdušným prostorem ČR nebo pod dohledem radarového řídicího míří neomylně ke svému cílovému letišti.

Instalace všech potřebných systémů již byla v IATCC dokončena. Teď probíhá náročná etapa jejich testování a ověřování jejich funkčních vlastností. Tohle vše se musí uskutečnit ještě před začátkem výcviku provozního personálu, jehož zahájení je plánováno na říjen tohoto roku. Naplno probíhá i proces certifikace systémů s ÚCL a schvalování veškeré provozní dokumentace. I samotný sál ATS podstoupil jednu z posledních prověrek – důkladné měření umělého osvětlení.

Osvětlení sálu o rozloze 950 m² musí na jedné straně vyhovět poměrně přísné státní normě stanovující hladinu světla na pracovišti, na druhé straně vyloučit nežádoucí odlesky světla v radarových monitorech a umožnit perfektní čitelnost všech detailů radarového zobrazení...



Náročné noční měření za účasti pracovníků Zdravotního ústavu v Praze prokázalo, že ATS sál splňuje všechny požadavky na umělé osvětlení



Druhý snímek představuje kompletně vybavenou konzolu ACC, včetně dotykových obrazovek hlavního komunikačního systému od firmy PAS. Tento klíčový systém umožní hlasovou komunikaci nejen mezi pilotem a řídicím, ale také mezi všemi pracovišti řízení letového provozu navzájem. Označení klíčový není vůbec nadsázkou, bez tohoto systému z IATCC letový provoz totiž řídit nejde

Text: **JAROSLAV VLASÁK**, KIATCC
Foto: **JIRÍ HOURA ml.**, KIATCC

Nestárnoucí kluci a nestárnoucí melodie



Rok 1956 byl významný hned z několika důvodů. V tom roce si kytarista slavných Beatles George Harrison koupil svoji první elektrickou kytaru. Ve stejném roce se ale také narodili pánové (zleva) Pavel Kohout, Zdeněk Martinec, Jarda Veselý a Standa Křováček.

Bylo tedy více než symbolické, že společné oslavy jejich výročí slavila celá APP právě za doprovodu The Beatles Revival. (iv)

Nezáživné statistické údaje?

Skutečnost, že ŘLP ČR, s. p., prostřednictvím fondu kulturních a sociálních potřeb finančně přispívá svým zaměstnancům na rekreaci, kulturu a sportovní aktivity, je dostatečně známá. Divize personální se ohlédla zpět a poskytla Stripu pár statistických údajů za letošní rok.

Z nich se dá například vyčíst, že za období od ledna do poloviny srpna 2006 podnik proplatil za zaměstnance **1564 faktur** (například za celý rok 2005 jich bylo předloženo **2200**). Také z nich vyplývá, že ve spolupráci s ČSA vyčerpali

zaměstnanci ŘLP **655 letenek**, z toho 350 na vnitrostátních tratích, 80 na Slovensko, 211 po Evropě, 8 na dálkové lety a 6 na Blízký východ a do Afriky. Hodně vzrostl počet tuzemských letů, ale zaměstnanci se podívali také například do Nepálu, Keni, na Jamajku nebo na Madeiru.

Na závěr ještě jedno suché číslo. Od ledna do července letošního roku navštívilo rekreační objekt v Albrechticích v Jizerských horách **324 lidí**, a to i přesto, že objekt byl více než měsíc uzavřen.

(mis)

Fotografie (nejen) z dovolené

Dne 31. 7. 2006 se ve Velkých Přílepech konalo výjezdní zasedání nejmladších zaměstnanců DPLR. Zápis pořízen nebyl, nicméně body stanoveného programu byly splněny všechny a uniforma dodržena. Na snímku, který redakci zaslaly **Kačka, Renata a Ivana** – zákonné matky účastníků, jsou zleva Jakub Sekyra (12 měsíců), David Polák (10 měsíců) a Jan Chalupa (7 měsíců).

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)



Nový zákoník práce a kolektivní vyjednávání

Jak jistě většina čtenářů časopisu Strip ví, dosluhující poslanecká sněmovna těsně před volbami v červnu 2006 schválila nový zákoník práce. Jednalo a jedná se o kontroverzní právní normu, s jejíž existencí není smířena ani odborná právnická veřejnost, nicméně šance na její zablokování je mizivá. Den její účinnosti je stanoven na 1. 1. 2007. Moc času nezbyvá. Z těchto důvodů DPER zorganizovala v prvních prázdninových dnech seminář pro všechny vedoucí zaměstnance podniku a zástupce obou odborových organizací, aby všichni měli v jeden okamžik alespoň základní informace o tom, k jakým změnám bude od 1. 1. 2007 v pracovněprávních vztazích docházet. O seminář byl veliký zájem. Právní vědomí zaměstnanců je na vysoké úrovni, a tudíž problematika pracovněprávních vztahů je v našem podniku velmi aktuální.

Nový zákoník práce zcela nově ovlivní některé oblasti doposud sjednaných **pracovněprávních nároků zaměstnanců** v platných kolektivních smlouvách, svůj vliv bude mít především v organizaci pracovní doby, ale nově upravuje i vzájemné působení a spolupráci zaměstnavatele a odborů. Z těchto důvodů musí být obecné části obou kolektivních smluv přepracovány a jejich obsah projednán v rámci kolektivního vyjednávání. Proto byly tak nezvykle brzy pozvány obě odborové organizace k jednání o uzavření nových kolektivních smluv. Jednání o dalším postupu stran kolektivního vyjednávání se uskutečnilo dne 23. 6. 2006 s CZATCA, s VVOO OSD pak dne 28. 6. 2006. Obě odborové organizace byly informovány o tom, že pracovněprávní nároky a sociální požitky budou zachovány ve stávající struktuře, rovněž tak by měla být zachována pro další období struktura i mezd a odměn, nicméně mzdové nárůsty budou záviset na vývoji provozu a dalších aspektech, které finanční situaci podniku ovlivňují zvnějšku. Nové návrhy obou kolektivních smluv byly odborovým organizacím zaslány dne 28. 7. 2006, první kolo kolektivního vyjednávání by se mělo uskutečnit v měsíci září 2006.

JITKA KOCOUROVÁ, ŘDPER

VCS v novém středisku IATCC



Jednou z mnoha smluv, které ŘLP ČR, s. p., uzavřel v rámci realizace projektu IATCC, byla i smlouva s firmou Park Air Systems, vítězem výběrového řízení, na dodávku VCS pro nové středisko.

VCS (Voice Communication System) je plně digitální spojovací radiový a telefonní systém (ústředna) zajišťující nepřetržitě (Air/Ground a Ground/Ground) spojení řídicích letového provozu jak s letadly, tak i se spolupracujícími středisky řízení letového provozu. Při navrhování nového systému byly kladený

vysoké požadavky především na bezpečnost, zálohování a uživatelsky příjemné ovládání. Všechny tyto cíle se daří plnit a zaváděný systém posune spojení v našem podniku na úplně novou kvalitativní úroveň, která bude v Evropě ojedinělá.

Instalace tohoto nejmodernějšího systému s kapacitou 108 pracovišť s možností dalšího rozšíření však není úplně bez problémů, a to má vliv na plnění harmonogramu. V současné době má projekt zpoždění 6 týdnů oproti kontrahovaným podmínkám.

Členové projektového týmu a vedení

organizace dělají vše proto, aby v měsíci září byla eliminována rizika spojená s předchozím zpožděním a dosaženo stavu, který od listopadu umožní zahájit výcvik na simulátoru a souběžný provoz na provozním systému v definované konfiguraci. To, jaká provozní varianta bude připravena k přechodu, je předmětem probíhajících implementačních aktivit a ověřování systému. I přes možná omezení některých funkcí konečné varianty, která bude nasazena do provozu je zřejmé, že takové řešení bude technicky a funkčně vyspělejší než možnosti současného provozovaného systému. V první polovině září proto proběhnou jednání se zástupci firmy PAS, které se budou věnovat aktuálnímu stavu dodávky VCS a dalšímu postupu v souladu s harmonogramem celého projektu IATCC Praha.

MILAN DVOŘÁK, DPLR/ORLNS

Výstava



V průběhu posledních patnácti let prolétal Yann Arthus-Bertrand více než sto zemí a ze vzduchu udělal přes sto tisíc obrázků. Výstavu jeho velkoformátových fotografií můžete zhlédnout zdarma 24 hodin denně v ulici Na Kampě v Praze 1.

www.zemekrasnaneznama.cz

Inspiromat

„BAA, zaujímající jedno z předních míst mezi provozovateli letišť v celosvětovém měřítku, musí na svých letištích zpřísnit plán pro mimořádné případy a být lépe předem připravena na zvládání výjimečných stavů. 10. srpna měla požádat o pomoc policejní a vojenské zdroje, aby pomohli při odbovování cestujících.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA, komentuje situaci na londýnském letišti Heathrow 10. srpna 2006 (odvrácení teroristického útoku)
Flight International 22.–28. 8. 2006

„Nic jiného nám nezbyvá, je lepší zachovat firmu, kde zůstane osmdesát procent lidí, než dopustit krach. Nabídka na odstupné přichází příliš brzy. Jsme teprve na začátku změn, přijdou další silní manažeři, kteří určitě provedou na svých pracovištích personální obměnu. Dopředu je těžké cokoliv odhadovat.“

Odborářský šéf ČSA **Roman Čížek** komentuje potřebu reforem navrhovaných prezidentem společnosti R. Lašákem
Respekt, 28. 8. 2006

„My jsme ve velice úzkém kontaktu s panem hejtmanem, s Jihočeským krajem i s dalšími partnery, kteří se tady na té akci podílejí, každopádně si myslím, že CIAF udělal to, co měl udělat, to znamená zviditelnit brněnské letiště. Nicméně samozřejmě CIAF bude pokračovat. Je otázka, jestli bude pokračovat v Brně, nebo jestli bude vybrána jiná lokalita.“

Jaroslav Suk, ředitel CIAF reaguje na možnost, že CIAF se v Brně letos konal naposledy
ČT 1, 2. 9. 2006

„Než vláda kývne na masivní pomoc, bude si to muset dobře rozmyslet. Obávám se ale, že by to bylo kvalifikováno jako nedovolená veřejná podpora a EU by varovně zvedla obočí.“

Ministr průmyslu a obchodu **Martin Říman** v rozhovoru LN na otázku Co říkáte zvažované finanční injekci od státu pro ČSA
Lidové noviny 1. 9. 2006

„Měli bychom se snažit najít řešení, které by vyhovovalo oběma stranám. Průmysl letecké dopravy stále uznává letiště jako partnery. Potřebujeme jeden druhého. My bychom nemohli existovat bez nich a letiště zase bez nás.“

Jacques Barrot, viceprezident EU pro odbor dopravy k monopolnímu postavení letišť kritizovaném IATA
Jane's Airport Review, září 2006 (LH)

Po těžké nemoci zemřel dne 25. července 2006 ve věku nedožitých 83 let **ing. Karel Závodský**. Pracoval v československém civilním letectví nepřetržitě od roku 1947 až do svého odchodu do důchodu v roce 1989. Podílel se na poválečném budování zabezpečovací letecké techniky a spojů v bývalém Československu, později působil ve vedoucích hospodářských funkcích v rámci organizačních jednotek, které předcházely dnešnímu Řízení letového provozu České republiky, s. p. Ing. Závodský byl uznávaným odborníkem v oblasti zabezpečovací letecké techniky, který svoje zkušenosti předal několika generacím technických specialistů prostřednictvím své pedagogické činnosti na ČVUT Praha a VŠDS Žilina.

Redakce

Co se děje na ruzyňském letišti?

Rekordní výsledky Letiště Praha za pololetí

Po vynikajícím květnu, kdy padla magická hranice 1 milionu odbavených cestujících, dynamický růst Letiště Praha pokračuje. Také v červnu využilo jeho služeb přes milion pasažérů, což je o 7,3 % více než v roce 2005. V prvním pololetí poprvé v historii padla hranice 5 milionů odbavených cestujících.

V červnu 2006 mezinárodní Letiště Praha odbavilo 1 147 115 pasažérů, což je dvakrát více než před pěti lety. V prvním pololetí pražským letištem prošlo 5 117 759 lidí, což je o 5,5 % více než v rekordním loňském roce.

Nárůst oproti roku 2005 Letiště Praha zaznamenalo i v dalším důležitém ukazateli – počtu pohybů. Celkem Ruzyně registrovala 79 017 startů a přistání, zatímco vloni jich bylo 76 793. Denně se jednalo v průměru o 437 přiletů a odletů.

„Příchod 8 nových dopravců v letní sezoně a otevření dalších devíti nových destinací potvrdily správnost nové marketingové strategie. V jejím rámci letiště snížilo v roce 2006 přistávací poplatky a zavedlo atraktivní pobídkový systém, jehož cílem je otvírání nových leteckých spojení a navýšení počtu letů na existujících linkách,“ říká generální ředitelka Letiště Praha Hana Černochová a dodává: „Zvýšení počtu letů o 390 týdně umožnila mimo jiné spolupráce letiště se státním podnikem Řízení letového provozu, který od letní sezóny přistoupil na zvýšení možných startů a přistání za hodinu. Letiště Praha tak mohlo uspokojit nové letecké společnosti a na širším cestujícím nabídnout více atraktivních destinací.“

Nárůsty výkonů Letiště Praha za 1. pololetí za období 2000–2006



Počet odbavených cestujících



Počet pohybů letadel

Ve 2. čtvrtletí 2006 zaznamenalo Letiště Praha významný nárůst. Počet cestujících vzrostl za druhé čtvrtletí, ve kterém začala letní letová sezóna, celkově o 9 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2005. Z toho pravidelní dopravci přepravili o 7 % a nízkonákladové společnosti dokonce o 22 % cestujících víc. Zvláštní a důležitou skupinu tvoří tzv. transferoví pasažéři, tedy ti, kteří českou metropoli využívají pro přestup do jiné destinace. Díky tomu, že se jejich počet zvyšuje (o 11 % za zmiňované období), má Praha šanci zařadit se trvale mezi nejvýznamnější letiště Evropy. Podle Hany Černochové potvrzuje nárůst transferových cestujících úspěšné naplňování záměru Letiště Praha – vybudovat z Prahy atraktivní přestupní bod.

O 33 % přibýlo také lidí, kteří letecky cestují po České republice. Napomohlo tomu především znovuootevření pravidelné linky Praha – Brno. Vedle vnitrostátní přepravy se výrazně rozvíjely dálkové lety. Za příznivými výsledky stojí především společnost Korean Air, která Česko čtyřikrát týdně spojuje se Soulem. Počet cestujících mezi Prahou a Asií stoupl ve srovnání s druhým čtvrtletím roku 2005 o 41 %.

Žebříček v počtu přepravených cestujících na pravidelných linkách vede ČSA. České aerolinie přepravily za druhé čtvrtletí 1 273 851 lidí, což je o 8 % více než vloni. Neaktivnějším charterovým dopravcem byl Travel Service, který zaznamenal nárůst 16 %. Od dubna do června jeho služeb využilo 196 305 cestujících. V nízkonákladové dopravě zvítězil EasyJet s 187 339 pasažéry za druhé kvartál, tj. o 5 % než v roce 2005. Hned za ním skončil se 73 478 cestujícími slovenský SkyEurope, který na Ruzyni operuje od letošního dubna. Tato společnost má v Praze vedle ČSA a Travel Service svou základnu.

„Růst počtu cestujících na letišti Praha závisí v podstatné míře na domácích dopravcích, zejména ČSA a Travel Service, a na nové nízkonákladové společnosti Sky Europe. Těm se v letošním roce daří získávat nové cestující,“ konstatuje generální ředitelka Černochová. V současné době operuje na Letišti Praha 57 pravidelných leteckých dopravců, kteří spojují Českou republiku se 118 destinacemi po celém světě.

Tisková zpráva LETIŠTĚ PRAHA, s. p.

Dalším zlomovým bodem na ruzyňském letišti byl letošní srpen, kdy zde poprvé přistála velká dopravní letadla japonských aerolinií – zatím jen jako charterové lety.

(os)

Building Man

V dnešním čísle se zaměřím na systémy, které ač nejsou příliš viditelné, mají na fungování objektu velký vliv. Jsou to zabezpečovací systémy.

V IATCC je instalován systém kartového vstupu, zabezpečovací signalizace a kamerový dohled. Cílem při přípravě projektu i realizaci bylo, aby tyto systémy neomezovaly uživatele, ale poskytovaly dostatečné zabezpečení objektu.

První, s čím se člověk setká, je kartový vstup (EKV). V IATCC je použit systém shodný se stávajícími objekty. Zde ale jeho propojení do řídicího systému umožňuje jeho využití i k řízení klimatizace. Na displejku BMS se v případě EKV zobrazují pouze stavy jednotlivých snímačů. Supervizor se nedostane k žádným jiným údajům. Je vám schopen poradit, pokud některé dveře neposlouchají, nebo zajistit otevření, zjistí-li poruchu.

Klimatizace však není jediným systémem, se kterým je EKV propojeno. Má také vazby na požární signalizaci, aby byla v případě požáru zajištěna hladká evakuace. Požární ochrana objektu byla věnována velká pozornost při projektu i při zkouškách před kolaudací. Všichni z projektu věříme, že výsledek desítek hodin strávených při testování nebude potřeba nikdy použít a objekt za dobu své životnosti nepozná, co je to požár. Riziko požáru je minimalizováno použitím nehořlavých nebo nesnadno hořlavých materiálů a hustou sítí požárních hlásičů. Dalším bezpečnostním prvkem v požární ochraně je samo-

Seriál pohled

10

(pokračování z minulého čísla)

Tyto úvahy byly vyjádřeny v poštovním programu, který přednesl ministr Jiří

Stříbrný v Praze na Žofíně 5. ledna 1919. Ministru Stříbrnému však bylo jasné, že vybudování letecké poštovní sítě bude vyžadovat značné investice; obtížná finanční situace republiky to však tehdy neumožňovala a zmíněné úvahy tak nemohly dostat konkrétní podobu. Navíc se oblast civilní letecké dopravy zanedlouho dostala do kompetence Ministerstva veřejných prací, v níž zůstala až do nacistické okupace.

V polovině prosince 1918 vystoupil s dalším návrhem letecké pošty pilot Rudolf Holeka. Podle jeho projektu měla vzniknout letiště v Pardubicích, Olomouci, Uherském Hradišti, Trnavě, Bratislavě, Táboře, Českých Budějovicích, v Plzni, mělo být obnoveno letiště v Chebu, dále se uvažovalo o letištích Brno, Ústí nad Labem, Štítnici, Moravská Ostrava a Košice. Holekův návrh ovšem nevyklučoval, zvláště v pozdějších variantách, podnikatelské provozování letecké pošty a Holeka sám se snažil pro ni získat licenci. Jeho projekt se ovšem dostával do rozporu se záměry vojenské správy, navíc bylo zřejmé, že tak rozsáhlá síť letišť nemohla vzniknout náraz a v té době ani nemohla být vybudována jediným soukromým subjektem; provozovatel by musel využívat i finančních zdrojů státních.

Na přelomu května a června 1919 rozhodla porada zainteresovaných ministerstev odložit projekt letecké pošty (a všeho, co s ním souviselo) na dobu pozdější. Myšlenka však nezapadla a například při jmenování nového ministra pošt Staňka po rekonstrukci českosloven-

Management System IATCC Praha – 4. část

činné hasící zařízení. Většina z nás se setkává pouze s vodními sprinklery. V provozně důležitých místnostech je ale nainstalován i systém plynového hašení, které

je šetrný k instalované technice. K oběma systémům hašení je ale nutné přistupovat se respektem. Mohou se v okamžiku změnit v ničící hrozbu. Jedna tajně vy-

kouřená cigareta nebo neopatrnost při manipulaci s rozměrnějším předmětem mohou systém spustit a způsobit velké materiální škody. V případě plynového hašení je škodou „jen“ cena nové náplně, ale v případě vodního sprinkleru vznikne škoda i na ostatním vybavení kanceláře nebo chodby. Supervizor BMS sice ihned zjistí únik vody, ale ta se nedá zastavit stisknutím tlačítka.

V případě skutečného požáru plní dispečink BMS roli hlavního stanu, protože má všechny potřebné informace. Spolu s ITS vyhodnocují také dopady na ATM systémy a rozhodují, zda bude nutné evakuovat i sál ATS. Tato skutečnost by měla nastat opravdu až v krajním případě, protože sál je dobře chráněn proti požáru. Tvoří samostatnou „jednotku“ uvnitř budovy, má vlastní požární větrání a minimum hořlavých látek uvnitř sálu. Stěny sálu musí vydržet minimálně 30 minut i v případě požáru na druhé straně zdi. Tato skutečnost se samozřejmě nedá vyzkoušet, ale vše ostatní jsme podrobili před spuštěním opakovaným zkouškám. Pravidelně se také uskutečňují revize a zkoušky systémů a nezbytné nácviky mimořádných událostí, včetně cvičné evakuace objektu.

Při správném používání všech popisovaných systémů se stanou téměř neviditelnými a nijak nás neomezují při práci.

Text a foto: **JIŘÍ HOURA ml.**, KIATCC



← *Strojovna naftového hospodářství*

Úvod do historie řízení letového provozu

ské vlády v červenci 1919 prezident republiky T. G. Masaryk v přípisu z 8. července doslova napsal: „Na jedno bych chtěl upozorniti zvláště: Na zbudování vzdušné poštovní služby. Naše vzdálenější země, obzvláště Slovensko a Rusínsko, musejí být s Čechami komunikačně úžeji spojeny.“

V průběhu roku uskutečnilo vojenské letectvo několik kurýrních letů, a to včetně kurýrních letů do zahraničí. V průběhu října pak dokonce létalo pravidelně kurýrní lety mezi Prahou a Užhorodem. Není však naším úmyslem sledovat blíže tuto činnost.

V roce 1919 bylo v Praze ještě v provozu letiště Vysočany, avšak již se postupně budovalo letiště Kbely, kam byl nakonec definitivně přenesen veškerý letecký provoz, a letiště Vysočany bylo opuštěno. K dispozici byly dále vhodné plochy v Olomouci, Brně, Uherském Hradišti, Bratislavě a Košicích, armáda budovala letiště v Nitře.

1920

Na jaře roku 1920 začala výstavba civilní části letiště Kbely. Jednalo se zpočátku pouze o provizorní stavby nezbytné pro nejnútnejší a spíše nouzové zabezpečení předpokládaného leteckého provozu. Probíhaly již ovšem přípravy k výstavbě definitivních objektů, bez nichž nebylo možné leteckou dopravu provozovat.

Dne 21. května 1920 uzavřela Československá republika prozatímní smlouvu s Francouzsko-rumunskou vzdušnou plaveckou společností. Ta měla na jejím základě zajišťovat spojení na trati Paříž-Štrasburk-Praha-Budapešť-Bukurešť, přičemž podle smlouvy měl československý stát každý realizovaný let s cestujícími nebo s poštou subvencovat částkou 2000 FFR. Společnost měla zahájit provoz mezi Paříží a Prahou od poloviny srpna, uskutečnila však prv-

ní let s poštou až 5. října 1920, ale pravidelná doprava ještě zahájena nebyla. Navíc civilní část kbelského letiště zdaleka nebyla připravena. V souvislosti s přípravou této linky vydalo Ministerstvo pošt a telegrafů nařízení, uveřejněné ve Věstníku ministerstva č. 35 z 12. 8. 1920, o vyplácení leteckých zásilek.

V průběhu roku vcelku pravidelně fungovala letecká doprava mezi Karlovými Vary a Mariánskými Láznemi, provozovaná soukromou společností.

1921

Pro rok 1921 počítal státní rozpočet pro potřeby civilního letectví s částkou 6 850 000 Kč. Z toho bylo 2 070 000 určeno na výstavbu letišť v Praze, Chebu, Bra-

tislavě a Košicích, 380 000 Kč na provozní výdaje letišť.

Letiště ve Kbelích, budované od roku 1919 jako vojenské, bylo již tehdy schopno přijímat civilní letouny. V průběhu roku se počítalo se zahájením prací i na dalších letištích, realita však byla poněkud složitější. Nakonec byly vypsané konkurzy na dokončení hangárů typu Wagner III z někdejšího majetku rakouskouherské armády (půdorys 39x32 m) a na výstavbu dvou nových železobetonových hangárů (36x32 m) na letišti ve Kbelích, přestože původní záměry hovořily o stavbě čtyř betonových hangárů.

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



Prototyp dopravního letounu Aero A-10 z roku 1922. V „sérii“ byly vyrobeny další čtyři letouny, určené pro tři až pět cestujících (při „rekordním“ letu však bylo na palubě letadla sedmáct osob). Letoun vykonával několik pozoruhodných letů do zahraničí, na tratích Československých aerolinií však sloužil jen krátce

Třináctý ročník největší přehlídky současné vojenské letecké techniky v České republice se již počtvrté uskutečnil ve dnech 2.–3. září 2006 na letišti v Brně-Tuřanech.

Czech International Air Fest patří k nejrozsáhlejším akcím svého druhu v Evropě. Letošní air show nebyla jen velkolepá podívaná, kterou za dva dny zhlédlo kolem 50 000 diváků, byla rovněž setkáním skvělých letců, techniků, novinářů, leteckých odborníků a fandů z celého světa. Svoje místo na letošní letecké přehlídce našla tradičně i prezentace Armády České republiky a obchodní zájmy firem, které se zabývají leteckými technologiemi. Mezi účinkujícími nechyběl transportní vojenský letoun italské výroby C-27J Spartan. Během CIAF podepsalo Aero Vodochody s italským výrobcem tohoto letadla významnou smlouvu o výrobě centrální části trupu.



CIAF 2006



Letecká show proběhla za zvýšených bezpečnostních opatření, jednotlivé prostory byly pod přísným dohledem 700 policistů, v areálu letiště bylo rozmístěno 13 hasičských vozů a 2 vrtulníky integrovaného záchranného systému. Nově vybudovaná odletová letištní hala poskytla zázemí zástupcům médií a VIP návštěvníkům.

Raritou brněnského leteckého festivalu je mix civilního a vojenského provozu. Pohyby malých letadel jsou během air show významně omezeny, avšak přelety a odle-

ty pravidelných linek a charterů cestovních kanceláří probíhají podle standardních letových plánů, a dá se říci, že zpestřují návštěvníkům podívanou. Zvýšenou zátěž zvládá letištní personál – včetně řídících letového provozu, pracoviště ARO i techniků SLNS Brno – v posílených směnách a podle běžných plánů služeb. Službu na TWR měli ing. Aleš Bednařík, Ivo Josífek, ing. Dušan Kašík a Václav Kořínek na APP pak Petr Machálek a Oldřich Pírek (SC). Nicméně, bez ohledu na entuziasmus, který pracovníci ve službách

vzhledem k výjimečnosti událostí vnitřně prožívají, po skončení exhibice a odletu posledního vojenského letadla si všichni vždy hlasitě oddechne.

Téměř sedmihodinový maratón byl nabit excentrickými výkony moderní letecké techniky s bravurní pilotáží. Armádní bojový letoun České republiky JAS-39C Gripen představil první český display pilot tohoto stroje ing. Tomáš Merta. Švédské královské letectvo ukázalo svoji sílu prostřednictvím skupiny TEAM 60 na strojích SAAB 105. Helikoptéry řady Mi a Bell předváděli Češi, Slováci i Maďari. Na prohlídku unikátního létajícího řídicího střediska NATO AWACS, včetně odborného výkladu člena posádky, si museli návštěvníci na výstavní ploše vystát frontu.

Španěle se pochlubili vystoupením respekt vzbuzujícího stroje F-18 Hornet. Američané kontrovali klasickými F-16 CJ. Největší přízeň publika si však zřejmě získali Italové. Odvážná akrobacie již zmíněného C-27J a dábelky rafinovaná show Frecce Tricolori – 10 x Aeromacchi

MB-339A – nenechaly nikoho na pochybách, že Frecce Tricolori patří mezi nejlepší akrobatické skupiny na světě.

Neplánovaným „zpestřením“ leteckého dne byla vyplašená srna, která bez ohledu na stanovenou „displej lajnu“, minimální letovou výšku i přítomnost pracovníků ÚCL tryskem propelášila vedle přistávací dráhy před zraky užaslých přítomných. Do prostoru LKTB ji zřejmě vtlačili neukáznění diváci, kteří ze všech stran obkličili prostor letiště. Srna nakonec skončila vyčerpaná v odlehleém koutě letiště pod dohledem sokolníka Pepy a jeho čtyřnohého přítele geparda.

CIAF byl letos v Brně s největší pravděpodobností naposledy. Fandové si příští rok budou muset letecká exhibice ustoupit. Požadavky Schengenských dohod jsou nekompromisní a investice letiště Brno směřují především do sféry civilní a nákladní dopravy.

Text a foto: **JAN SYNAK, SLNS Brno**

