

# Rozhodující čísla IATCC: 18, 2 a 2007

**Nové středisko řízení letového provozu IATCC Praha si již získalo několik kladných hodnocení, včetně prestižního titulu stavba roku 2005. To nejdůležitější hodnocení ho ale teprve čeká.**

**T**ím nejdůležitějším hodnocením totiž budou pocity zaměstnanců DPRO, kteří se na přechod do IATCC, na rozdíl od zástupců jiných divizí podniku, teprve pečlivě připravují.

Nárůst objemu letového provozu a nastupující generace nových ATM systémů si vyžádaly výstavbu nových středisek v mnoha zemích Evropy. Tam, kde již nová střediska úspěšně využívají, vědí, že právě přechod ze stávajících prostorů do těch nově vybudovaných byl právě tou nejtěžší fází celého procesu. Tam, kde se tato akce teprve připravuje, to všichni tuší a stanovený termín přechodu je tím úplně nejdůležitějším číslem pro všechny členy realizačního týmu.

My patříme k těm druhým, to naše nejdůležitější číslo je **18. 2. 2007**.

Příprava na vlastní přechod je doslova během na dlouhou trať. Za její zahájení je možno považovat úspěšnou kolaudaci objektu nového střediska v květnu 2005, na kterou bezprostředně navázala etapa instalace ATM systémů a technologií po-

třebných pro poskytování letových provozních služeb. Teď v září 2006 je už vše nainstalováno a probíhají intenzivní testy systémů a jejich funkčních vlastností. Průběžně jsou také projednávány se zástupci ÚCL potřebné podklady pro typovou a provozní certifikaci systémů tak, aby k plánovanému termínu přechodu veškerá provozní dokumentace umožňovala jejich řádné provozní využívání.

Na cestě k provoznímu využívání střediska se toho už hodně udělalo, hodně nás toho ale ještě čeká.

Již několik týdnů probíhá výcvik technických specialistů ATMS, který bude velmi intenzivně pokračovat až do termínu přechodu. Na personál DPRO/ATMS čeká celá řada testů a přezkoušení, jejichž úspěšné absolvování je nezbytné pro obsluhu technologií a ATM systémů instalovaných v IATCC. Personál této sekce DPRO ale musí, mimo příprav na zkoušky, též zajistit řádný provoz stávajících systémů v technickém bloku a postupně zajišťovat provoz systémů v novém stře-

disku. Generálkou na vlastní přechod bude tzv. paralelní provoz v období **16. 12. 2006 – 20. 12. 2006**. V tomto období bude zajištěno obsazení maximálního počtu pracovišť ACC a APP v IATCC. Personál obou stanovišť bude v rámci výcviku pro přechod provádět „stínový“ provoz, který bude reálně řízen z pracovišť umístěných v TB. Cílem je ověřit provoz systémů v IATCC v co největší konfiguraci a v režimu H24. Vyhodnocení období paralelního provozu bude hlavním kritériem pro přípravu na přechod v jeho závěrečné fázi.

Personál stanovišť ACC a APP se již několik měsíců podílí na testování systémů instalovaných v IATCC. Hlavní zásadou, stanovenou pro definici uživatelských požadavků na systémy v IATCC, bylo minimum odlišností v jejich funkčních vlastnostech od systémů využívaných v TB. Důvodem je stabilizace klíčových systémů a zjednodušení výcviku personálu s minimalizací jeho rozsahu. Dalším nástrojem pro kontrolu činnosti v období

před přechodem je uplatňování moratoria na změny. Cílem období od dubna 2006 až do dubna 2007 je minimalizace zavádění změn v provozních postupech a významných změn ve funkčních vlastnostech systémů, které by měly za důsledek výcvik řídicích letového provozu.

Všechna opatření mají jeden hlavní důvod – minimalizaci negativních důsledků přechodových aktivit na objem a rozsah služeb, poskytovaných oběma klíčovými stanovišti ACC a APP Praha.

Přemístění stanovišť řízení letového provozu je vždycky spojeno s celou řadou nejen provozních a technických omezení, ale rovněž i omezení personálních. Již od počátku roku 2006 dochází k regulaci čerpání řádných dovolených personálu ACC a APP Praha, přechodovým aktivitám byly přizpůsobeny i termíny léčebných rehabilitací, omezeny výcvikové aktivity. Je možno konstatovat, že se všechny činnosti postupně podřizují úspěšnému přechodu k zahájení posky-

*(pokračování na str. 2)*



## Rozhodující čísla ...

(dokončení ze str. 1)

tování letových provozních služeb z nového střediska v Jenči.

V případě úspěšného přechodu bude výsledkem moderní prostředí s výrazně větším počtem řídicích pracovišť, nové technologie a systémy s výrazně vyšší úrovní zabezpečení a v neposlední řadě i kvalitní sociální zázemí pro provozní i technický personál podniku.

Přechod bude významným krokem k dalšímu navyšování objemu našich služeb, který v prostorách technického bloku již dosahuje své hranice.

**PŘECHODOVÝ TÝM  
IATCC PRAHA**

## Diskusní fórum

Za účelem efektivní výměny informací v období před zahájením poskytování ATS z IATCC je zřízeno diskusní fórum. Na dotazy spojené s přechodem DPRO do nového střediska IATCC v Jenči budou reagovat příslušní zástupci KIATCC, případně ostatních podnikových útvarů, dle charakteru dotazu. Diskusní fóra lze využít i pro návrhy a podněty, které mají vztah k přechodu do IATCC.

Diskusní fórum je přístupné všem zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., na podnikovém intranetu nebo na webové adrese: <http://forum.ans.cz>.

# SESAR – nová generace ATM v Evropě

**Současný trend nárůstu objemu letecké dopravy v Evropě spolu se stárnoucí ATM infrastrukturou představují pro budoucnost hrozbu v zajištění kapacity i uspokojení poptávky po využívání vzdušného prostoru.**

Vytvoření nové generace evropského ATM je společným cílem zástupců leteckého průmyslu a evropských institucí.

Letecký jako důležitá a strategická součást evropské infrastruktury má i svůj ekonomický význam. Příspěvek letecké dopravy k HDP Evropské unie tvoří 220 miliard eur a zaměstnává přes tři miliony lidí. V souladu s Lisabonskou strategií se EU netají snahou o vytvoření vyspělé, dynamicky se rozvíjející ekonomiky, konkurenceschopné ekonomik USA a Japonska. Dobře fungující letecká doprava je důležitým prvkem k naplňování těchto cílů.

S návrhem na řešení problematiky přišlo jako první sdružení výrobců leteckých zařízení Air Traffic Alliance. Prezentovalo svou vizi k zajištění kapacity a uspokojení poptávky po využívání evropského vzdušného prostoru v budoucnu. Jedná se o projekt SESAR (Single European Sky ATM Research; dříve označován SESAME).

Evropská komise nechala nezávislou společností Steer Davies Gleave zpracovat analýzu nákladů a výnosů tohoto pro-



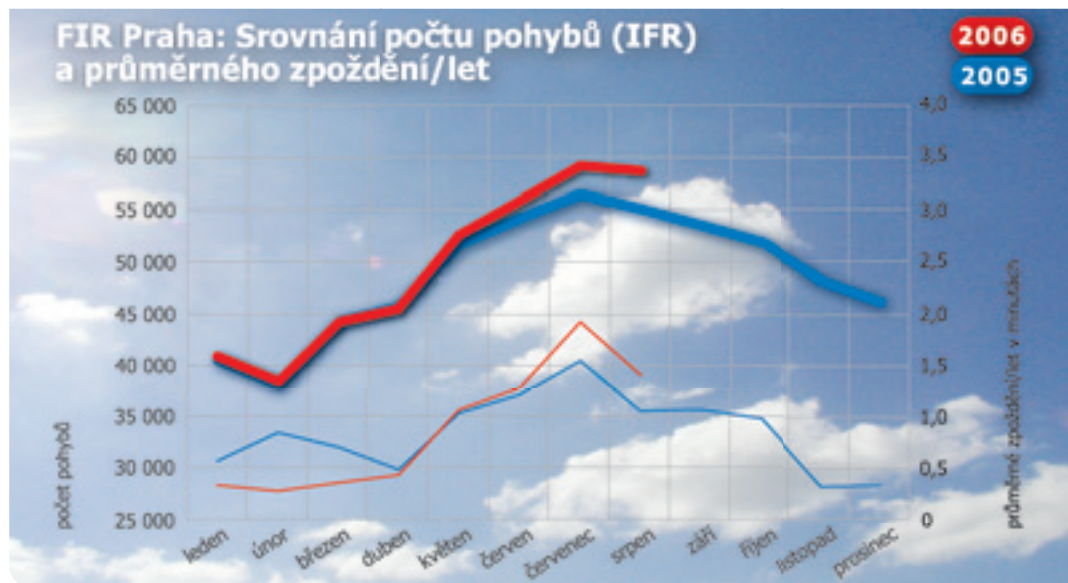
jektu. Podle nejpravděpodobnějšího scénáře vývoje je současná čistá hodnota projektu 20 miliard eur, navíc podporuje růst evropské ekonomiky a počítá s vytvořením mnoha pracovních příležitostí. Na základě této zprávy vzala Evropská komise projekt pod svá křídla a dala mu zelenou. Podporu zavedení nové generace ATM v Evropě zajistila Evropská komise ve spolupráci s organizací Eurocontrol vytvořením legislativy SES.

Podobný vývoj je patrný také na druhé straně Atlantského oceánu, v USA. Tamní Federal Aviation Administration (FAA) rovněž čelí soustavnému nárůstu letecké do-

pravy v kombinaci se stárnoucími vybavením a ATM technologiemi a tedy i budoucím kapacitním problémem. Přistoupilo se tudíž k realizaci projektu NGATS (Next Generation Air Transportation System), který je obdobou evropského SESAR. Jelikož spolupráce je vždy výhodnější než rivalita, podepsala Evropská komise a americká FAA dohodu o výměně informací při realizaci svých projektů.

**PAVEL JANDA, OSP**  
Foto: Airlines.net

Projektu SESAR se Strip bude věnovat i v příštích číslech.



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

| 2005                           | 2006          |
|--------------------------------|---------------|
| celkový počet                  |               |
| <b>15 303</b>                  | <b>15 709</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(26. 8.) |               |
| <b>552</b>                     | <b>561</b>    |
| nejvyšší počet/hod.<br>(3. 8.) |               |
| <b>46</b>                      | <b>51</b>     |

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

| 2005                           | 2006          |
|--------------------------------|---------------|
| celkový počet                  |               |
| <b>55 043</b>                  | <b>57 918</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(19. 8.) |               |
| <b>1 929</b>                   | <b>1 949</b>  |
| nejvyšší počet/hod.<br>(4. 8.) |               |
| <b>134</b>                     | <b>144</b>    |

## Statistika provozu

srpen 2005/2006

|       | Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha |               | Nárůst provozu | Počet zpoždění/ACFT v min. |             |
|-------|---------------------------------|---------------|----------------|----------------------------|-------------|
|       | 2005                            | 2006          | 05/06 v %      | 2005                       | 2006        |
| srpen | <b>55 043</b>                   | <b>57 918</b> | + 5,2          | <b>1,06</b>                | <b>1,37</b> |

|       | Počet pohybů v evropském regionu |                |       |
|-------|----------------------------------|----------------|-------|
|       | 2005                             | 2006           | v %   |
| srpen | <b>852 326</b>                   | <b>869 311</b> | + 1,9 |

| Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika |               |               |       |              |              |        |              |              |        |
|---------------------------------------------------|---------------|---------------|-------|--------------|--------------|--------|--------------|--------------|--------|
|                                                   | Praha         |               |       | Brno         |              |        | Ostrava      |              |        |
|                                                   | 2005          | 2006          | v %   | 2005         | 2006         | v %    | 2005         | 2006         | v %    |
| srpen                                             | <b>15 303</b> | <b>15 709</b> | + 2,7 | <b>2 266</b> | <b>2 778</b> | + 22,6 | <b>1 454</b> | <b>1 781</b> | + 22,5 |

# Konzola se skládá asi ze 400 součástí, základem je stavebnicový systém, uvádí ing. Antonín Křikava

## Stoly ztratily nálepku „rozvaděčů“

Pokračujeme v rozhovoru s ing. Antonínem Křikavou, ředitelem firmy Kato design, spol. s r. o., která dodala konzoly pro sál ATS, pseudopilotní stoly, stoly pro ITS sál a speciální stoly pro pracoviště BMS.

### Kolik návrhů konzol jste celkem připravili k výběru?

Kolik to bylo návrhů, přesně nevím. V prvním kole výběrového řízení asi dva a v druhém už se stavěl model ve skutečné velikosti. Už při přípravě na první kolo výběrového řízení jsem si plně uvědomil výhodu sdružení, neboť do přípravy vstoupil i jiný pohled a názory spolupracujících firmy, což, jak je vidět, bylo opět přínosem. Stoly ztratily jakousi nálepku „rozvaděčů“ a větší podíl dřevěných prvků dal konzolám patřičný nádech nábytku. I zde se projevil cit pro dřevo u mého partnera ve sdružení. Systém prototypových etap pak umožnil skutečně si „osahat“ budoucí řešení a snížit tak riziko případných chyb a předělávek.

### Vyrobít speciální pulty je asi dost složitá operace.

Tak to nebylo snad až tak složité. Konzola se skládá asi ze 400 součástí, její základ je stavebnicový systém. Při přípravě výroby bylo nutné ohlídat drobné změny na jednotlivých sektorech. To ale zajišťovala základní průvodní dokumentace, jakési „kmenové listy“, které jsme měli se zadavatelem odsouhlaseny.

### Z jakých materiálů jste vybírali?

Jako základ byla použita moderní zahraníční systémová stavebnice, tedy dob-

rá volba konstruktéra. Je sice dražší a její zařazení do nabídkového řízení jsme zvažovali, ale naše zkušenosti s mnohaletými úpravami a repasí stávajících konzol pro nové zařízení nás jednoznačně přesvědčily o vhodnosti tohoto návrhu. Systém dává naději pro vcelku snadné úpravy pro budoucí změny, neboť vzhledem k dynamicky se rozvíjející technice tento stav úprav opět nastane. Musí se i zohlednit skutečnost, že úpravy obvykle probíhají za provozu ostatních zařízení a že by neměly být komplikované víc, než bude nutné. U ostatních materiálů jsme se snažili použít již ty ověřené, se kterými má i uživatel dobré zkušenosti. Znovu opakují, že velkým přínosem byl i vyšší podíl dřeva na použitém materiálu, čímž jsme docílili zvýraznění nábytku nad technickým zařízením.

### Rozhodovaly třeba takové detaily, jako jsou barvy jednotlivých částí?

Jistě. Barevnost byl důležitý atribut, který je jedním z rozhodujících prvků, a to nejenom v prvotních nabídkách. Je samozřejmě poplatný trendu, neboť si pamatuji, že v řešení konzol z roku 1992 byly preferovány pastelové barvy. Při výběru barev se opět osvědčila správnost přizvat k jednání architektu interiéru, i když tyto barevné kombinace jsme měli v úvodních návrzích. Také nelze opomenout, že od-

borné konzultace s hygienikem, měření osvětlení i ergonomická měření, která jsme společně se zástupci ŘLP spouštěli, přispěly ke konečnému výsledku.

### Montáž na místě prováděla také vaše firma?

Ano, ve sdružení disponujeme kvalitními montéry. Pouze některé speciální operace, jako např. instalaci pracovních desek, které jsou vyrobeny z materiálu, jenž vyžaduje dodržení speciálních technologií, jsme si objednali u dodavatelské firmy. Také osvětlení konzol jsme řešili s firmou, která se na výrobu světelné specializuje. Tvarově je však světlo naše řešení.

### Zmiňovaná zakázka pro vás byla jednorázovou akcí nebo počítáte s tím, že spolupráce s ŘLP bude pokračovat i v budoucnosti?

Tak jako v roce 1993, kdy jsme dokončili „referenční“ zakázku na technickém bloku v Ruzyni a ta nám pak otevřela možnosti se zúčastnit výběrových řízení na regionální letiště a vlastně také přispěla k tomu, že jsme získali řadu zakázek i od armády ČR, dvě zakázky pro firmu Lockheed Martin a jako subdodavatel firmy Radas dodávku stolů do Litvy, se budeme ucházet i nadále o další možné akce

pro ŘLP. Vedle toho na tuto akci je dohodnutá čtyřletá záruka a závazek patnáctiletého pozáručního servisu.

### Jaké má firma KATO Design plány do budoucnosti?

Velké. Jestli před zakázkou pro IATCC jsem vlastně zákazníky nehledal a sami přicházeli, práce ve sdružení firem mě přesvědčila, že dobře vedený marketing je přínosem a že by bylo dobré spolupráci s firmou Busch ještě více rozvíjet.

### Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

### Antonín Křikava (59)

narozen: 1947

studia: SPŠS, VŠE

praxe: od 1968 v konstrukci a řízení podniku

rodina: ženatý, dcera 29, syn 23 let

oblíbená literatura: historie,

v poslední době knihy

David Brown

oblíbené divadlo: klasická opera

nejmilejší filmy: italské komedie

vztah k létání: pouze jako turista

gurmán: italská kuchyně

životní krédo: pokora před problémem



## Objektiv



**Nový ministr dopravy navštívil TWR a ACC Praha.** Poprvé ve své funkci navštívil ministr dopravy ing. Aleš Řebíček pražské letiště. Setkal se s generálním ředitelem Řízení letového provozu, s. p., ing. Petrem Maternou, generální ředitelkou Letiště Praha, s. p., ing. Hanou Černochovou, prezidentem a předsedou představenstva ČSA ing. Radomírem Lašákem, MBA, ředitelem Úřadu pro civilní letectví doc. ing. Jindřichem Plochem, CSc., a ředitelem Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod ing. Pavlem Štrůblem. Po zhruba hodinové schůzce si ministr dopravy prohlédl zajímavé prostory letos otevřeného Terminálu Sever 2, řídící věž LKPR a oblastní středisko řízení letového provozu Praha.



**Na základě memoranda o spolupráci** podepsaného mezi ŘLP ČR, s. p., a společností AEROTHAI navštívili Leteckou školu ve dnech 18.–20. září viceprezident AEROTHAI odpovědný za výcvik Patison Boonmark a hlavní instruktor Sunun Numfuk. Cílem jejich návštěvy bylo projednání možnosti výcviku thajských řídicích letového provozu v LŠ ŘLP ČR, s. p. Kromě výcviku OJT1 má společnost AEROTHAI zájem i o výcvik ATC Supervisorů, kurzy zvládnání neobvyklých a nouzových situací a rovněž o kurzy letecké angličtiny. Text a foto: rkl

## Očkování proti chřipce koncem října

Chřipka je akutní, vysoce nakažlivé onemocnění rozšířené po celém světě. Jeho výskyt je vázán na chladné měsíce roku.

**Onemocnění chřipkou lze předcházet očkováním.** Vzhledem k tomu, že virus se velmi často mění, je každoročně připravována nová vakcína s neživými částmi virů, které určí Světová zdravotnická organizace. Ochrana získaná očkováním přetrvává zhruba rok.

Očkování je vhodné pro všechny. Některým skupinám osob (vyšší věk, nemoc, rizikové zaměstnání) je doporučeno a hrazeno zdravotními pojišťovnami.

Pro zaměstnance našeho podniku byla očkovací vakcína objednána u distributora léčiv a bude odebrána ihned, jakmile ji výrobce dodá na trh. Podle posledních informací by měla být k dispozici koncem října 2006.

Veškeré informace budou zaměstnancům Řízení letového provozu, s. p., předávány písemně a e-mailem. Případné další dotazy budou zodpovězeny na telefonní lince 3239 (DPER/PS – Marie Pražáková) nebo na e-mailu [prazakova@ans.cz](mailto:prazakova@ans.cz).

**DIVIZE PERSONÁLNÍ**

## Aktuálně

**Na Buchtově kopci** jsou v měsících říjen, listopad a prosinec – kromě svátků vánočních a Silvestra – ještě volná místa. Využijte hezkého podzimního počasí a dopřejte si příjemné chvíle v přírodě.

**Letecká škola** Řízení letového provozu České republiky, s. p., uspořádala v pátek 6. října 2006 den otevřených dveří. Zájemci měli možnost seznámit se s proble-

matikou poskytování služeb řízení letového provozu ve vzdušném prostoru a na letištích České republiky a také s požadavky na uchazeče o profesi řídicí letového provozu. Součástí programu byla i ukázka praktického výcviku na simulátoru a seznámení s technickým vybavením Letecké školy.

(red)

## Nepřehlédněte

**Rozdíl mezi chlapci a muži je dán pouze cenou hraček, se kterými si hrají ...**

Také byste si chtěli přivést motorku či automobil přesně podle svých představ? Nechcete se spolehnout na služby firem zabývajících se dovozem? Co se změnilo po 1. 7. 2006? Jak se řeší individuální dovoz ze zemí EU najdete v podrobném článku na intranetu na záložce nástěnka, který pro příznivce jedné stopy připravil O. Staněk.

(red)



## Fotografie (nejen) z dovolené

Provozní dobu v srpnu a v září na letišti v Kefalonii (Řecko) zachytil na svém snímku **Rostislav Stoklasa, LKMT**. Takovou středeční „polední“ přestávku by jistě uvítal nejen z nás.

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)

| KEFALLINIA AIRPORT OPERATING HOURS<br>FROM 21.8.2006 TILL 16.9.2006 |   |                       |
|---------------------------------------------------------------------|---|-----------------------|
| <b>MONDAY</b>                                                       |   |                       |
| MON 21/8, 11/9                                                      | : | 0530-1430 & 2030-2330 |
| MON 28/8                                                            | : | 0530-1245 & 1930-2330 |
| MON 4/9                                                             | : | 0530-1245 & 2030-2330 |
| <b>TUESDAY</b>                                                      |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-2330             |
| <b>WEDNESDAY</b>                                                    |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-0815 & 2030-2330 |
| <b>THURSDAY</b>                                                     |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-2330             |
| <b>FRIDAY</b>                                                       |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-0815 & 2030-2330 |
| <b>SATURDAY</b>                                                     |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-2330             |
| <b>SUNDAY</b>                                                       |   |                       |
|                                                                     | : | 0530-0030             |

# Letiště Brno – brána do Evropy

V pondělí 18. září 2006 byla na letišti v Brně-Tuřanech otevřena nová moderní odbavovací hala. Slavnostní pásku přestřihli prezident ČR Václav Klaus a hejtman Jihomoravského kraje Stanislav Juránek. Slavnostního otevření se zúčastnili i generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Petr Materna a vedoucí SLNS Brno Jaroslav Hrdlička.



Kapacita starého terminálu, který sloužil pro odlety i přílety od roku 1986, přestala stačit rostoucímu počtu cestujících. Situace v přeplněné staré hale, mnohdy téměř připomínající scénku z amerického katastrofického filmu, rádi dávají k dobrému někteří moji spolupracovníci, kteří v posledních letech cestovali na dovolenou z Brna letecky. Pokud se na stojánce objevilo více než jedno letadlo na odlet a jedno na přílet, začal se systém měnit v chaos. „Pořádek je pro blbce – inteligent zvládne zma-

tek!“ – IQ starého terminálu jsem nikde ve stavební dokumentaci neobjevil, asi nic moc.

Základní kámen nového terminálu byl poklepán 19. září 2005 za účasti primátora Brna, hejtmana Jihomoravského kraje, ministra dopravy a dalších významných osobností. Autorem návrhu budovy a stavebního projektu je ing. arch. Petr Parolek, Ph.D. Základní kámen můžete vidět v odletové hale zabudován v podlaze hned za vstupními dveřmi.

Invence architekta se v kombinaci funkční potřeby navrženého objektu a výrazným stylistickým projevem jednoty vnitřního a vnějšího řešení stavby nezapře. Výsledkem je kompaktní návrh, jehož inspirace zabíhají od doby bitvy tří císařů u Slavkova až po pomyslné propojení jihomoravského regionu se světem. Základní tvar zaobleného kvádru, antiboxu, kontrastuje s modlou brněnských architektů – mnohdy až nekriticky přeceňovaným funkcionalismem. Laikovi na první pohled připomíná tvarem splasklou

vzducholod, ale i v tomto malinko deklasujícím průměru zůstává propojení myšlenek architekta s aerodynamikou stavby jako symbolem létání zachováno. Přísná geometrie odvážných oblouků nosné kovové konstrukce zaujme návštěvníka na první pohled. Střešní světlíky, tvarem připomínající žábry velkého žraloka, dodávají interiéru neuvěřitelné množství světla. Nová hala má půdorysný rozměr 81 x 44,5 m, výška hlavních oblouků je více než 12 m. Realizace díla dosáhla částky cca 250 milionů korun, z toho 30 % bylo čerpáno z fondů evropské unie. Budova byla postavena během jednoho roku.

Nová odbavovací hala v Brně je ve srovnání s výsledky stavebního boomu na velkých letištích Evropy i ve světě skromným příbuzným, ale z pohledu rozvoje Jihomoravského kraje a jeho regionálního letiště ji lze bez nadsázky označit jako bránu do Evropy.

Text a foto:

JAN SYNAK, SLNS Brno



## Inspiromat

„Za posledních několik let se podařilo vyladit mnoho problémů v rámci evropského ATM. Značně se zlepšila úroveň služeb i bezpečnosti a zároveň došlo ke snížení nákladů. Nicméně je ještě stále co zlepšovat, obzvlášť pokud jde o narůstající dopravu v evropském vzdušném prostoru. Pokud nebude řízení letového provozu v Evropě regulováno a plánováno, poleťme do velmi nejisté a nebezpečné budoucnosti.“

**Victor Aguado**, generální ředitel organizace Eurocontrol  
Future Airport, září 2006

■ ■ ■

„Jako nejvýhodnější a nejrychlejší se v tuto chvíli jeví prodej letiště jako části aktiv společnosti Aero Vodochody. Oddělený prodej dává příslib stabilizace a zachování výroby. Nechci dopustit, aby z Aera zbylo letiště a zanikla výroba, která má u nás dlouhodobou tradici.“

**Návrh ministra průmyslu a obchodu Martina Římana** na prodej Aera Vodochody  
Zpravodajství ČTK, 22. 9. 2006

■ ■ ■

„Rozvoj mezinárodního letiště v Praze-Ruzyni je nemyslitelný bez další přístávací a odletové dráhy. Odstartovat výstavbu ranveje už v roce 2007, jak letiště plánuje, ale nebude jednoduché. Vedení Letiště Praha, s. p., čekají s vlastníky pozemků ještě těžká jednání.“

**Ministr dopravy ČR Aleš Řebíček**,  
Právo 23. 9. 2006

■ ■ ■

„Letečtí odborníci Evropské unie dnes podpořili zavedení nových, přísnějších bezpečnostních pravidel v letecké dopravě. Jde o omezení množství tekutin vnášených na palubu komerčních letů a o změnu povolené velikosti kabinového zavazadla. Nová pravidla začnou platit patrně od listopadu.“

**Prohlášení Evropské komise**,  
Zpravodajství ČTK, 27. 9. 2006

■ ■ ■

„Rozdíl mezi pohledem do budoucnosti mezi Airbusem a Boeingem je v tom, že Airbus je přesvědčen o tom, že se v budoucích letech bude zvětšovat velikost letadel. Naše předpověď se liší. Myslíme si, že poroste počet spojení mezi jednotlivými body, a tak budou potřeba spíše menší letadla.“

**Randy Baceler z Boeing Commercial Airplanes** v Praze seznámil novináře s analýzou trhu vypracovanou koncernem Boeing,  
27. 9. 2006  
(LH)

## Co se děje na ruzyňském letišti?

### Zase si musíme vystačit s jednou dráhou

Dráha 13/31 je od 2.10. 2006 uzavřena na dlouhých 45 dní až do 15. 11. 2006. To jistě oddělení APP/TWR Praha přidělá nejednu vrásku na čele, protože vystačit si v současném provozu s jedinou dráhou 06/24 není jednoduché. Nicméně každoroční tréninky této šlamastiky, protože podzimní uzávěry drah pro opravy před zimní sezónou jsou nezbytné, dávají dobrý základ pro zvládnutí i této uzavírky.

Letos kromě každoroční běžné údržby povrchu a obnovy denního značení bude ještě dokončena vloni započatá výměna mělkého odvodňovacího žlabu za hluboký a bude rozšířen bezprašný postranní pas na 7,5 m. Změnu si vynutila nová technologie úklidu sněhu. Postranní dráhová nadzemní návěstidla byla předloni vyměněna za zapuštěná. Tím odpadla komplikace při odstraňování sněhu mezi nadzemními návěstidly, ale objevila se nová. Aby mohly zametače Schörling přemést zapuštěná návěstidla od sněhu, musely přejet mělký žlab, což stroje zhouplo a při nastavení výšky radlice a koštěte nad betonem hrozilo poškození strojů. Proto bude v úseku od THR 31 k PD F mělký žlab zrušen a nahrazen prefabrikovaným hlubokým žlabem s betonovým krytem v rovině povrchu. Zároveň s RWY 13/31 bude uzavřen i pojezdový systém přilehlý k této dráze, kde kromě oprav povrchu bude aplikován i nový způsob postranního pojezdového značení, který je v Ruzyni novinkou. Okraje pojezdových drah budou zvýrazněny dvojitou žlutou čarou 15 cm širokou, což výrazně zlepši bezpečnost poježdění za podmínek nízkých dohledností.



### Užitečná vychytávka

Nová služba pro všechny, kteří cestují leteckou dopravou, je tady. Můžete nově získat informace o přiletech nebo odletech letadel všech společností na pražském letišti formou krátké textové zprávy na mobilní telefon. Zájemce napíše textovou zprávu ve tvaru LET a poté číslo konkrétního letu, například LET OK 4737, a odešle ji na číslo 9000609.

Obratem mu přijde SMS, která bude obsahovat podrobné informace o daném letu včetně termínu a hodiny plánového odletu či příletu, destinaci, odkud či kam dané letadlo směřuje, terminál odletu a typ letadla. Cena jedné SMS je devět korun včetně DPH.

Z foto a zpráv Letiště Praha, s. p., připravil **os**

### Mimořádná bezpečnostní opatření

V Praze začala 23. září 2006 až do odvolání platit zvýšená bezpečnostní opatření. Na nočním zasedání o tom rozhodla vláda. Důvodem tohoto rozhodnutí bylo nebezpečí teroristického útoku. V pražských ulicích se kromě běžných hlídek objevili i policisté v neprůstřelných vestách a se samopaly. Riziko se týká Prahy, a to především takzvaných měkkých cílů, tedy míst, která nejsou za normálních okolností nijak zvláště střežena. Přesto se i na ruzyňském letišti projevila zvýšená hlídková činnost.

Text a foto: **mis**



## Building Man

**Seriál o řídicím systému budovy dospěl k závěrečnému dílu. V něm se zaměříme na poslední ze systémů monitorovaných dispečinkem BMS, a to jsou rozvody elektriny.**

Všem je nám zřejmé, že bez využití elektrické energie se v dnešní době neobejdeme. Stejně tak je IATCC závislé na elektrické energii. Uvnitř objektu je proto několik na sobě nezávislých napájecích sítí, označených písmeny podle důležitosti a významu. V kancelářích se potkáme jen se sítí nezálohovanou (označená A – bílé zásuvky) a zálohovanou, počítačovou (označenou D – červené zásuvky). Jejich význam a používání je shodné jako na LO. Dispečink má informace o stavu jednotlivých sítí a může v případě nutnosti i ovládat hlavní jističe.

Dalšími sítěmi, které jsou v IATCC, jsou technologické sítě pro ATM systémy. Zde Dispečink BMS kontroluje stavy hlavních jističů a vhodnou manipulací v případě výpadků přepíná vstupní jističe, aby zajistil nepřerušovanou dodávku elektriny. Dále též monitoruje stav diesel-agregátů a s nimi spojeného naftového hospodářství. To v případě IATCC vypadá jako ohromná spleť trubek a ventilů, ale zajišťuje distribuci nafty pro agregáty za každé situace.

Poslední věcí v této posloupnosti, kterou v energetice dispečink monitoruje, je stav rozvodu vysokého napětí, kde se na monitoru zobrazují data poskytnutá nám Pražskou energetikou.

Dokonce i osvětlení společných prostor a venkovních

## Seriál pohled

# 10

(pokračování z minulého čísla)

Hangár Wagner měl železnou kostru vyplněnou výdřevou a byl pojímán jako

stavba provizorní, dočasná, stojí však na kbelském letišti dodnes.

V té době také probíhala stavba civilní radiotelegrafní stanice o výkonu 1 kW s dosahem 1000 km. V celé zemi bylo tehdy k dispozici několik málo radiotelegrafních stanic, všechny však byly v majetku armády a sloužily především ke spojení s cizinou pro státní potřeby.

V dubnu toho roku Ministerstvo veřejných prací vyslalo konkurz na místa inženýrů pro leteckou službu.

Koncem října se v Praze konala II. mezinárodní letecká výstava, na níž byla vystavena i letadla speciálně konstruovaná pro leteckou dopravu.

Od 15. ledna obnovila Francouzsko-rumunská vzduchoplovácká společnost – FRA – provoz. Od 12. dubna byly zahájeny lety společnosti mezi Prahou a Varšavou, zpočátku dvakrát, později třikrát týdně. Československé úřady tehdy trvaly na tom, aby společnost létala z Prahy přímo do Budapešti, a zdráhaly se vydat koncesi pro trať Praha-Vídeň, kterou hodlaly rezervovat pro československé podnikatelské kruhy.

Na linkách FRA probíhala víceméně pravidelná doprava cestujících, pošty, novin a zboží. Let z Paříže do Prahy trval sedm hodin, z Prahy do Varšavy tři hodiny. V prvním pololetí společnost používala letouny Potez VII, což byly upravené vojenské letouny schopné vozit dva cestující. Ve druhém pololetí již byly používány letouny Potez IX pro 4 cestující a Blériot-SPAD S 33 pro pět cestujících, oba už speciálně konstruované jako dopravní letouny.

# Management System IATCC Praha – 5. část

ploch je ovládáno systémem BMS. Řídicí systém vyhodnocuje intenzitu venkovního osvětlení a na jejím základě rozsvěcuje jednotlivé skupiny svítidel. Ani zde ne-

jsou supervizoři bez možnosti zásahu. Jedním povelomohou příslušná svítidla rozsvítit i za slunného dne, je-li to potřeba.

Kapitolou samou pro sebe je osvětlení na sále ATS. Zde je nainstalován systém osvětlení, který umožňuje řídit každé svítidlo samostatně. Tak lze zajistit ideální světelnou pohodu na sále. Jednotlivá svítidla jsou na displejku BMS zobrazena na servisním počítači a administrátor BMS zde může měnit jejich parametry. V řídicím systému se potom supervizorům zobrazuje informace o poruchách v systému osvětlení a aktuálně navolená scéna osvětlení.

V pěti číslech Stripu jsme se snažili zachytit a snad i vysvětlit základní možnosti a funkce systému označovaného BMS. Možnosti systému jsou samozřejmě obsáhlejší a dalo by se o nich hovořit a psát ještě mnohem více. Také pracovní náplň supervizorů DBMS je větší než zde popsaná.

Jak jistě víte, budova dostala titul Stavba roku 2005. Současně se při příležitosti veletrhu For Arch 2005 konala konference o Inteligentních budovách, kde byla budova IATCC hlavním bodem programu. Zástupci odborné veřejnosti měli také možnost se seznámit se systémy budovy a řídicím systémem. Jejich slova svědčila o tom, že je budova zaujala a můžeme ji směle dávat za vzor ostatním.

Věřím, že my, co již v IATCC pracujeme, jsme spokojeni a ti, co se budou teprve stěhovat, zde naleznou klidné a příjemné prostředí pro svou práci.

Text a foto: JIŘÍ HOURA ml., IATCC



← Zkouška reakce systému na přítomnost kouře v potrubí

## Ú do historie řízení letového provozu

Doprava mezi Paříží a Prahou byla v lednu a únoru 1921 ještě nepravidelná, od března se již létalo ob den, od června – pro stoupající zájem cestujících – již každodenně. Za celý rok bylo provedeno 651 letů a dopraveno 608 cestujících.

Za léta 1920 a 1921 došlo při provozu FRA k třiceti jednomu nouzovému přistání pro technické závady, osm nouzových přistání způsobilo počasí, ve čtyřadvaceti případech se kvůli počasí letadlo vrátilo na výchozí letiště. Za celou letovou sezonu bylo celkem 236 letových dnů. FRA ukončila provoz na počátku listopadu. Z nepravidelných letů roku 1921 byl zajímavý přilet britského kapitána Peirceye s letounem Handley Page dne 11. března. Piercey konal větší cestu Evropou a studoval vhodnost různých letišť pro pravidelnou dopravu. Z Londýna odletěl 22. ledna a postupně navštívil Brusel, Brunšvik, Poznaň, Varšavu, Vratislav, odkud přiletěl do Prahy. Potom pokračoval do Lausanne.

Na začátku roku 1921 se očekávalo, že na kbelském letišti postaví soukromá firma dobře vybavený hotel, který by zajišťoval potřeby cestujících. Ke stavbě takového zařízení však nikdy nedošlo.

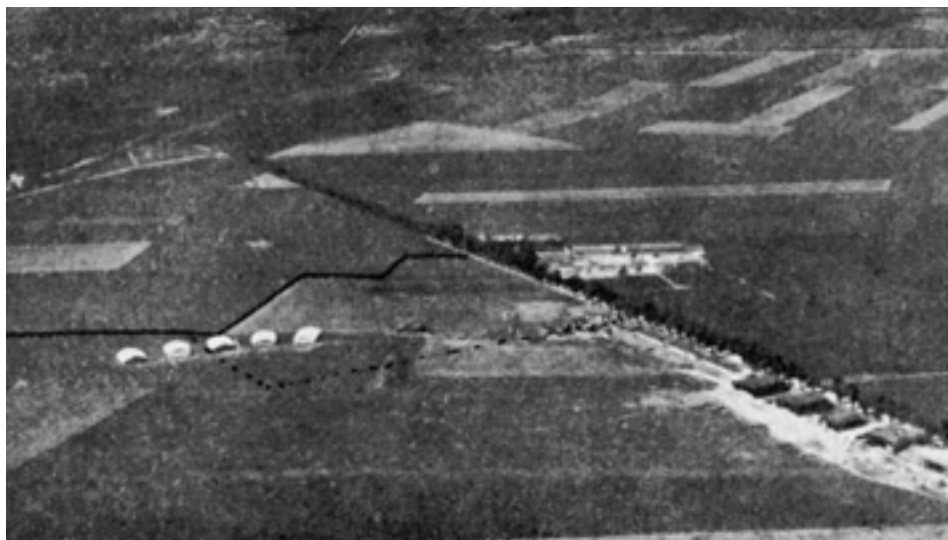
Vzletová a přistávací plocha letiště byla tvořena elipsou o osách 1350 a 730 m, čímž Kbely ve své době patřily k největším letišťům v Evropě. V létě byly provedeny terénní úpravy, které měly zlepšit kvalitu plochy. Pro přilétající letadla bylo letiště označeno bílým kruhem o průměru 50 m, v němž byl bílý nápis PRAHA. Jeho písmena měla výšku 10 m a byla čitelná při přiletu od západu. Směr panujícího větru označovala korouhvička a pohyblivé písmeno T. Lékařskou pohotovostní službu zajišťoval v nezbytných případech lékař Leteckého pluku 1.

Pokud jde o domácí leteckou dopravu, do konce března 1921 došly na Ministerstvo obchodu čtyři žádosti

o koncese. Byly to žádosti společností Ikarus a Falco a pánů Gürta z Liberce a A. Bártý z Prahy. Asi v březnu 1921 se společnost Ikarus připojila k asociaci IATA – International Air Traffic Association. Měla v úmyslu otevřít tratě Praha–Dráždany–Berlín a Praha–Vídeň s pozdějším prodloužením do Bělehradu a Cařihradu. Na lince do Dráždan měl být nasazen letoun Šm-1a pro dva cestující, výrobek Vojenské továrny na letadla. Linka měla být podle záměrů společnosti v každodenním provozu.

Výhledově se počítalo se zajištěním vody na letišti pomocí vodovodu, který měl zlepšit i podmínky pro případnou likvidaci požáru. Kvůli vodovodu se již na jaře 1921 uvažovalo o stavbě vodárenské věže, která měla současně nést meteorologickou stanici a reflektory pro osvětlení letištní plochy v noci a dále zařízení pro světelnou signalizaci s přilétajícími letadly.

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



Letiště Kbely na počátku dvacátých let XX. století v pohledu směrem k Vysočanům. Po pravé straně při silnici do Vysočan je řada hangárů vojenského letectva (některé z nich dnes používá kbelské Letecké muzeum). Napříč plochy stojí řada provizorního hangárů pro civilní leteckou dopravu, snad polních hangárů Bessoneau“

# Letní dětský tábor 2006

Při letošním čtvrtém turnusu letního dětského tábora ve Zlaté zátoce u Ledče nad Sázavou se děti rozhodně nenudily.

**1 Vedoucí slíbili dětem překvapení,** tak to si nikdo nemohl nechat ujít.

**2 Na uvaření polévky** pro všechny stačilo vzít velký hrnec, ale na opečení tolika buřtů už bylo třeba vzít rozum do hrsti.

**3 Přistání vrtulníku** bylo to překvapení. Aleš Zemek (DFIN) se svým bratrem Martinem Kopáčkem z firmy HELITAXI poskytli dětem příležitost prohlédnout i osahat si takový stroj. Samozřejmě bylo nutné pořídit i fotodokumentaci.

Foto: Kamila, Honza, mis



## Misheard English

### MAN WHO DID NOT INVENT INTERNET

Robert Kahn and Vinton Cerf, the two co-inventors of the Net were inspired by thoughts of Louis Pouzin, the „Grandfather“ of Internet, and are celebrated as heroes in the U. S. Louis Pouzin (\*1931), the datagram guru (connectionless communication), has remained unknown even in his French homeland. Only as late as in 2003, 30 years after his research, he was awarded the Legion of Honour.

Maurice Allegre, de Gaulle's counselor for information science, wrote in Le Monde in 1999: „We could have been the pioneers of the Net if the French politicians had not shown an absolute lack of interest. LP in 1970's invented a project of computer net based on a completely new idea: the commutation of packets.“

At the beginning of the 1970's France learnt about the American project of Arpanet. LP felt that France must not fall behind. During 1971–1975 his team was working on the French project of the Net „Cyclades“ which pioneered the major innovations that were at the heart of Internet.

LP introduced the term „datagrams“ as the basic mode for the transmission of packets in a network. But his thread of thought on how to manage resources in network was not appreciated by the more traditional French telecommunications community, so by 1978 the invention of LP littered in France away for the lack of political will on the part of Valéry Giscard d'Estaing who declared: „Dear Messieurs the Scientists! You have done your best but now you must let the industrialists do their bit ...“

It was a political blunder of such a tragic nature that one doesn't know whether to cry or laugh: the moment Cyclades died, Internet was born in the US. Thus, the American government controls the Net's operation and especially its profits ... The end of the story? No, on the contrary, just the beginning. LP provocatively questions the evolution of the information industry and claims that Internet is a Trojan horse. „Many people want to rewrite the history as if the Internet was designed to be implemented in one and single way but in fact, the engineering approach was to encourage heterogeneity. To attack the monolingualism of Internet means to attack the American hegemony over the Internet. A few years ago the Americans claimed that the preservation of the net address system/Domain Name System(DNS) is a technical necessity. Actually, however, the only „necessity“ of keeping the actual DNS is the fact that it is administered in the US – the prerogative that gives Washington the capacity to spy on the Net. „China, India and Brazil violently oppose to the American hegemony over Internet.“ China announced in May that it launched into service its own DNS in Chinese. So did the United Emirates (UAE) but in a more discreet way so as not to annoy their American friends.

*V textu je jedna slovní záměna.*

♦♦♦

**Řešení ze Stripu 7–8/2006:**  
Not SLATES but SLAVES.

(ak)