

Výborný závěr a nový začátek

Rok 2006 se stal v civilní letecké dopravě rokem stabilizace a mírného optimismu. Tradiční letecké společnosti se přizpůsobily vysokým cenám paliva a nízkonákladoví dopravci sklízeli ovoce svého obchodního modelu a rozšířili dále svou činnost. Poskytovatelé letových provozních služeb nezůstali neteční a vyšli vstříc snižováním nákladů a snížením nebo alespoň udržením cen za služby. Náš podnik v tomto roce podnikl v oblasti provozní, technické a hospodářské řadu kroků, kterými v rámci svých kompetencí přispěje k trvale udržitelnému rozvoji českého i mezinárodního civilního letectví.

Nárůst letového provozu nad Českou republikou v příštích letech se nejspíše nebude pohybovat ve dvouciferných číslech, ale bude odpovídat průměrnému evropskému trendu. Tento vývoj spolu s novými investicemi a postupně se zvyšujícím počtem řídicích letového provozu nám umožní nabrat dech a posílit schopnost ŘLP ČR, s. p., vyrovnat se s rostoucími požadavky našich zákazníků.

Blížící se konec roku je příležitostí pro hodnocení výsledků podniku v uplynulém období. Posláním služby řízení letového provozu je především zajištění vysoké bezpečnosti letového provozu. Tento po-

žadavek byl v letošním roce splněn a trend bezpečnosti se opět zvýšil.

Ukazatele kvality poskytovaných služeb, stanovené hospodářské výsledky, plán výcviku nových řídicích letového provozu a technických specialistů i zapojení do mezinárodní spolupráce v oblasti ATM byly rovněž naplněny. Stejně jako v předchozích letech mohu letos s potěšením konstatovat, že v roce 2006 všichni zaměstnanci bez ohledu na své zařazení odvedli výbornou práci a podnik tak dostal všem svým závazkům vůči leteckým dopravcům a celému domácímu i mezinárodnímu leteckému prostředí.

Konec roku je však pro ty zaměstnance našeho podniku, kteří jsou odpovědní za úspěšné dokončení projektu IATCC Praha zcela jiný. I přes nadcházející vánoční svátky pro ně bude nejbližší období představovat velké osobní nasazení, intenzivní a pečlivou práci. Přechod provozní divize po 36 letech z Technického bloku do nového střediska IATCC v Jenči je zásadním milníkem a největší změnou v historii našeho podniku. Den „D“ – **18. únor 2007** – představuje současně začátek nové etapy rozvoje ŘLP ČR, s. p., v moderním středisku, *(pokračování na str. 2)*



PF
2007

Provozní přechod vrcholí Ocenění výroční zprávy 2005

Od počátku listopadu výrazně ožila provozní část objektu IATCC. Naplno se tu roztočil kolotoč výcviku personálu DPRO pro provozní přechod do IATCC.

Tento krok je vnímán jako důležitý milník jak pro tým projektu IATCC Praha, tak pro personál DPRO. Zahájení intenzivního výcviku je tím pomyslným bodem, ve kterém se přeskakuje většina hlavních činností z projektového týmu KIATCC na personál DPRO. Tato dílčí je konečným uživatelem provozního objektu IATCC a rovněž provozovatelem ATM systémů. Projekt, který byl zahájen před pěti roky, se tak dostává do své poslední fáze.

Podprojekt Stavba svoji hlavní činnost již završil. Výsledkem byla úspěšná kolaudace střediska v květnu 2005. Hlavní činností jeho zástupců je v současnosti dovybavení interiéru některých prostorů provozního objektu, a zejména školení personálu DPRO z Provozního řádu IATCC.

Podprojekt ATM Systémy zastřešuje odstranění drobných závad, které se objevily při intenzivním testování systémů v Jenči, ale také například instalaci terminálů AFTN potřebných pro výcvik a paralelní fázi provozu. Část projektu ATM Postupy zajišťovala zpracování, projednání a schválení provozní dokumentace nezbytné pro zahájení výcviku, a především pro poskytování letových provozních služeb z nového střediska.

Z hlediska projektu IATCC Praha je většina práce již dokončena. Na nostalgii však není čas, to nejdůležitější nás všechny teprve čeká v únoru příštího roku.

JAROSLAV BEŇA, KIATCC



Výborný závěr a nový začátek

(dokončení ze str. 1)

které již nyní vyvolává u domácí i zahraniční odborné a laické veřejnosti reakce plné obdivu, respektu a uznání.

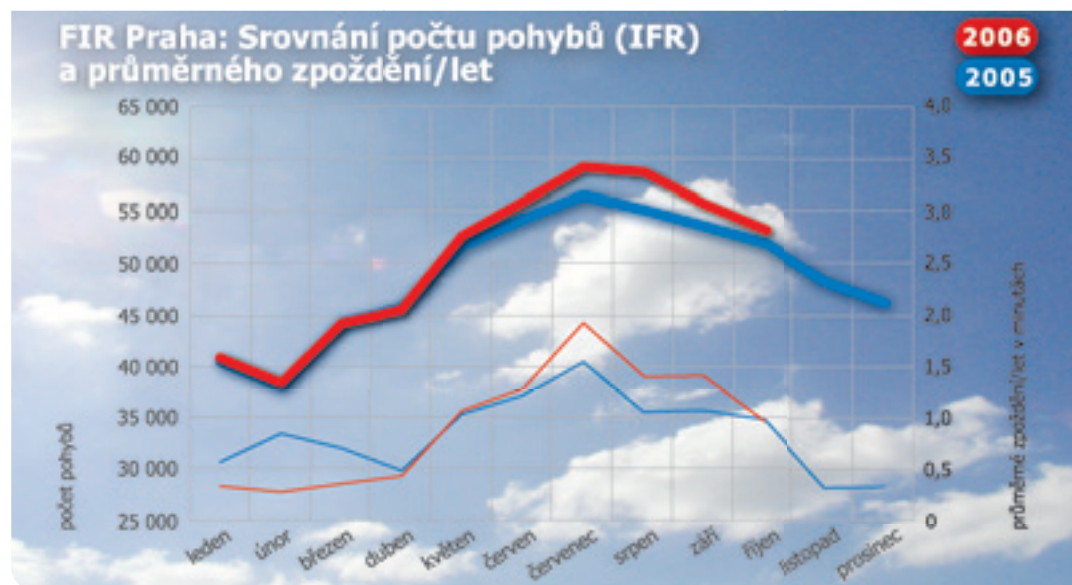
Týmový duch, dobré mezilidské vztahy a vysoká úroveň všech zaměstnanců je dlouhodobě největší devizou, na které stojí úspěch ŘLP ČR, s. p. Oprávněná ra-

dost a hrdost na dobře vykonanou práci v tomto roce je tak zcela na místě. Dovolte mi, abych vám všem poděkoval a popřál do roku 2007 mnoho osobních i pracovních úspěchů, a především pevné zdraví.

PETR MATERNA
generální ředitel

Významného úspěchu dosáhla Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., za rok 2005 v třináctém ročníku soutěže „Nejlepší výroční zprávy České republiky“. V soutěži pořádané sdružením Czech Top 100 získala Výroční zpráva ŘLP ČR, s. p., **Evropskou cenu za grafiku** v konkurenci více než 130 výročních zpráv. Výroční zprávy jsou hodnoceny odbornou mezinárodní porotou, kterou tvoří profesionálové z řady oblastí – finanční analytici, komunikační odborníci, auditři, grafici, uměleckí fotografové, jazykoví a polygrafičtí experti. Porotci hodnotili přihlášené výroční zprávy podle více než 30 kritérií, jako například správnost a úplnost prezentovaných údajů, popis a komentář činnosti společnosti za uplynulé období, umělecká kvalita fotografií, výtvarné pojetí a celkový estetický dojem, jazyková a stylistická správnost, propojení obsahu a výtvarného zpracování, kvalita tisku a další.

Z tiskové zprávy ŘLP ČR



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

2005	2006
celkový počet	
14 152	14 823
nejvyšší počet/den (6. 10.)	
529	550
nejvyšší počet/hod. (12. 10.)	
47	49

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

2005	2006
celkový počet	
52 043	52 832
nejvyšší počet/den (6. 10.)	
1 847	1 884
nejvyšší počet/hod. (1. 10.)	
130	130

Statistika provozu

říjen 2005/2006

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
říjen	52 043	52 832	+ 1,5	0,97	0,94

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2005	2006	v %
říjen	823 250	842 415	+ 2,3

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
říjen	14 152	14 823	+ 4,7	2 139	3 080	+ 44,0	1 742	1 716	– 1,5	848	857	+ 1,1

Dokončení projektu E-learning

V letošním létě byl s půlročním předstihem úspěšně dokončen projekt E-learning DPRO. Na podrobnosti jsme se zeptali Jiřího Rehoře.

Co vlastně projekt E-learning DPRO obsahoval, přesněji řečeno, čeho se týkal?

Projekt měl za úkol implementovat a integrovat vzdělávání pracovníků DPRO formou e-learningu. Jedná se o komplexní řešení, do kterého jsou zapojena nejen pražská stanoviště, ale i regionální letiště bez ohledu, zda se jedná o řídicí letového provozu, administrátory systému, techniky či ostatní pracovníky.



Co bylo impulzem pro vznik a realizaci projektu E-learning DPRO?

Asi to byly získané znalosti pro design vzdělávání pomocí e-learningu, které mi předal můj učitel John Andrew Drain z EUROCONTROL. Tehdy mi Andy ukázal dveře, projít jimi jsem už musel sám. Dalším impulzem bylo zjištění, že se v našem podniku nikdo systémově nevěnoval výběru standardního vývojového nástroje pro tvorbu výukových modulů a systému pro distribuci a reporting výcviku formou e-learningu pro pracovníky DPRO. Dveře tudíž byly otevřené, tak jsem jimi prošel.

Jak dlouho realizace projektu trvala?

V roce 2003 byly zpracovány plány pro realizaci, které obsahovaly časové rozmezí plánování investic (wbv učebny, počítače, aplikační server, databázový server, vývojové programy) a školení devíti TMD (Training Modul Developer – Tvůrce výukových modulů). Realizace byla plánována od 1. 1. 2004 do 31. 12. 2006. K urychlení zřejmě pomohlo to, že se odděleně řešily aspekty organizace, financování, distribuce, vývoje, pedagogiky a zajištění lidských zdrojů.

Byly nějaké problémy při realizaci tohoto projektu?

Samozřejmě, občas se nějaké problémy našly, k jejich odstraňování se používal systém BSC (Balanced Score Card – Systém pro řízení kvality), jejíž metrikou bylo vyjadřování kvality a úrovně spokojenosti zákazníků, v našem případě uživatelů

vzdělávacího serveru i-Tutor. Pro snazší realizaci a odstraňování implementačních bariér byl projekt navíc rozdělen do tří platforem, které řešily organizační, pedagogické a technické aspekty autonomně.

Ale původně jste e-learning zajišťoval pouze pro ACC Praha.

Ano, v roce 2003 jsem pro distribuci výuky vyvinul svou vlastní aplikaci jednoduchého amatérského serveru LMS (Learning Management Server – Systém pro distribuci výukových modulů), který řídil udržovací a přeškolení výcviky na ACC. Na základě zkušeností s tímto LMS se definovaly požadavky a parametry nového profesionálního LMS. Definování a výběr vývojového nástroje a vzdělávacího serveru zabralo tolik času, že bylo výhodné tyto výsledky využít nejen pro ACC, ale i pro celou DPRO.

Jak výběr dopadl?

Pro tvorbu kurzů používáme vývojový nástroj ToolBook Instructor od firmy SumTotal, máme již devět vývojových licencí. Jako LMS jsme vybrali produkt i-Tutor od firmy Kontis. Tím jsme nyní

kompatibilní nejen mezi jednotlivými stanovišti na všech letištích, ale také s LŠ, EUROCONTROL, IATA a všemi ostatními, kteří používají standardů AICC, SCORM a DHTML. O vzdělávací server i-Tutor se stará můj kolega Michal Hrubý.

Před naším rozhovorem jste se zmínil, že ISQMS (Integrated Safety and Quality Management System) na vás měl při realizaci projektu vliv. Můžete to nějak blíže upřesnit?

Při přípravě projektu jsem měl konkrétní představy o organizačním, pedagogickém a technickém řešení. Později jsem ale zjistil, že vůbec nic nevím o řízení kvality a bezpečnosti. Urychleně jsem absolvoval kurzy na Safety Managera, abych v projektu mohl provádět případové studie a stanovovat rizikové faktory pro eventualitu, že by spolupracující firmy zkrachovaly nebo přestaly plnit dohody atd. Museli jsme dodatečně uzavírat s každým stanovištěm a Centrem logistiky dohodu SLA (Service Level Agreement – Dohoda o poskytovaných službách). Naučili jsme se před každým publikováním výukového modulu na web provádět standardní SAT

(Site Acceptance Test – Validace modulu ve webovém prostředí) za účasti SME (Subject Matter Expert – Odborník na vyučovanou problematiku), což jednoznačně zvýšilo úroveň. Z těchto důvodů měly principy ISQMS velký vliv na kvalitu a bezpečnost projektu.

Projekt je tudíž dokončen, chystáte něco dalšího?

Ano, chystáme rozšíření e-learningu do ostatních divizí, právě probíhá jednání o připojení DPER a DPLR ke vzdělávacímu serveru i-Tutor. Školení administrátorů skupin pro výše uvedené divize již proběhlo. Čtyři periodická školení (Požární, Bezpečnostní, BOZP a ISQMS) se tak budou standardizovat pro více než 670 pracovníků. V současné době doplňujeme i-Tutor o modul Messenger, který bude automaticky hlídat a oznamovat, který výcvik, kdo a kdy má absolvovat. Další vizi jsou dveře s nápisem „Propojení vzdělávacího serveru i-Tutor s personálním informačním systémem Odysea“. Kdy jimi projdeme, to ukáže budoucnost.

Děkujeme za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK
Foto: archiv

E-learning
ANS of the Czech Republic



Objektiv

Redakční fotoaparát se tentokrát podíval do zahraničí, a protože druhý listopadový týden nebyl z hlediska počasí ničím výjimečný – byl studený a uplakaný stejně, jako jsou zpravidla i jiné týdny v tomto měsíci – zaostřil v Mnichově na čtyři mladé kluky ze SPLS Praha, pro které zahraniční pobyt něčím výjimečný určitě byl.

Na simulátoru TWR provozovatele letiště Mnichov (Flughafen München GmbH) si vyzkoušeli pocity řídicího letového provozu na letišti v Ruzyni, které se jim po úspěšném ukončení náročného výcviku stanou každodenní rutinou. Využití simulační techniky pro výcvik našich adeptů na získání kvalifikace ADI tak mělo v Mnichově svoji úspěšnou premiéru. Výcvikový blok PRE OJT jednoznačně prokázal, že simulátor TWR je pro tento druh výcviku personálu SPLS Praha zcela nezbytný. Počet 600 pohybů ve špičkových hodinách na letišti za den už jiný způsob výcviku nových řídicích vlastně ani neumožňuje.



Pohled na simulátor TWR při vlastním cvičení. Písmeno „F“ na jednotlivých segmentech zobrazení upozorňuje, že cvičení bylo dočasně zastaveno (freezing). Tato funkce se využívá v případě, že instruktor v průběhu cvičení potřebuje žákům nezbytně vysvětlit správnou aplikaci provozního postupu, nebo naopak upozornit žáka na jeho nesprávné rozhodnutí, které ve cvičení udělal



Vladimír Krejčí a Vladimír Russ v roli pseudopilotů

Hodnocení instruktorů SPLS Praha potvrdila, že všichni čtyři žáci prokazovali v každém dalším cvičení vyšší jistotu při vlastním řízení letištního provozu a získávali tolik potřebné návyky.

Výcvik pilotů bez letového simulátoru si již dlouho nikdo neumí představit. Stejně je tomu s výcvikem radarových řídicích, kde se radarový simulátor, věrně kopírující všechny funkce „živých“ systémů, stal základem pro všechny druhy výcviku, počínaje základním výcvikem v letecké škole až po zdokonalovací a udržovací výcvik prováděný na stanovišti. Simulátor TWR se pro stanoviště s podobnou provozní zátěží a poměrně složitým uspořádáním pohybové plochy, jako má letiště Praha-Ruzyně, stává stejně nepostradatelný, jako simulátor letový a radarový.

Náklady na vybudování kvalitního 3D simulátoru TWR nejsou rozhodně nízké. Investice do takového projektu je však možno rozhodně označit jako vysoce efektivní, zejména v porovnání s pronájmem podobné technologie v zahraničí, činností technické podpory simulátoru a náklady spojenými s cestováním žáků a instruktorů.

Investice do vzdělávání a do výcviku je nakonec vždycky ta nejefektivnější.

Text a foto: JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO



Ve dnech 23. a 24. listopadu se na pozvání ACC Praha konalo v konferenčním sále IATCC podzimní koordinační jednání CFMU (North/East Axis Meeting) věnované především přípravě opatření pro nezbytné odklonění části letového provozu ze vzdušného prostoru ČR v době přechodu ACC a APP Praha do nového střediska. Dvoudenní jednání pod vedením EUROCONTROL a za účasti specialistů ATFM sousedních států a zástupců leteckých společností hledalo ta nejlepší řešení tak, aby zpoždění letů byla minimální. (jš), foto (mis)

Změny v projektu CEATS

V projektu CEATS došlo v posledním období k řadě změn. Byl odvolán dosavadní ředitel projektu Guido Kerkhofs, kterého v této funkci nahradil **Alex Hendriks**. Bylo dosaženo shody na jednoznačné interpretaci základních elementů nové strategické orientace projektu, která bude založena na tzv. distribuovaném modelu s využitím stávajících kapacit a poskytování služeb národními poskytovateli. Takové řešení vyžaduje analýzu současně dohody CEATS, na jejímž základě bude rozhodnuto o její případné úpravě nebo nahrazení. Pro to byla zřízena pracovní skupina, jejíž činnost byla zahájena 6. 12. 2006. Dále bylo dohodnuto, že EUROCONTROL vypracuje základní rámec pro zpracování studie proveditelnosti funkčního bloku vzdušného prostoru CEATS v souladu s principy Single European Sky, který předloží státům na jednání v lednu 2007. Vzhledem k dosavadnímu neuspokojivému vývoji projektu je tato situace příslibem možného racionálního řešení pro region CEATS.

IVAN HUBERT, ŘKŘ

Nové propagační tiskoviny ŘLP ČR, s. p.

V souvislosti s **přechodem do IATCC Praha** a vzhledem ke **změně adresy ŘLP ČR, s. p.**, připravilo oddělení komunikace řadu propagačních tiskovin, pohlednic, oznámení o změně adresy, samolepek s motivem IATCC, image inzeráty a další. Tyto tiskoviny budou distribuovány na jednotlivé ZOÚ, v případě individuálního zájmu se obraťte přímo na oddělení komunikace (linka 3261, 2093, 3209).

OK



Předání cen vítězům



Ve vestibulu nové budovy IATCC proběhla 15. listopadu 2006 slavnostní vernisáž výstavy fotografií zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p. **Tím byl završen V. ročník soutěže „31“.**

Autorům vítězných snímků předal jménem redakce měsíčníku Strip vedoucí oddělení komunikace Richard Klíma ceny a poukázky na zboží v celkové hodnotě 14 tisíc korun (na snímku předává ocenění Oldřichu Krabcoví).

Panel s fotografiemi se posléze z Prahy přestěhoval na dobu od 27. listopadu do 8. prosince do Střediska letových a navigačních služeb v Brně a od 11. prosince až do vánočních svátků budou instalovány ve SLNS Karlovy Vary.

Vyhlášení soutěže a podrobné podmínky VI. ročníku „31“ najdete v jednom z nejblížešších čísel Stripu.

(red), foto (mis)



Zájem médií o tradiční setkání

Vyhodnocení letní letové sezóny, plánovaný rozvoj letiště Praha, cenová politika nebo provozní přechod do IATCC Praha patřily mezi témata, která zazněla na tradičním podzimním setkání generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Petra Materny a generální ředitelky Letiště Praha, s. p., ing. Hany Černochové za značného zájmu zástupců médií 27. listopadu v pražském Obecním domě. Tisková zpráva ŘLP ČR, s. p., která byla u této příležitosti vydána, je k dispozici na www.rlp.cz.

(rkl), foto: (mis)

Zeptali jsme se ...

MUDr. Ondřeje Fraňka, ved. lékaře Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy-ÚSZS

Co vám poskytla návštěva v IATCC?

Záchranná služba Praha stojí v současné době – poprvé ve své 150leté historii – před možností vytvořit vlastní administrativně-technické zázemí v podobě budovy šité „na míru“ našim potřebám. Velmi významným prvkem této budovy by mělo být i nové operační středisko – mozek záchranky a místo, odkud se celý provoz řídí 24 hodin denně a 7 dní v týdnu.

Návštěva v IATCC v Jenči pro nás byla velmi zajímavá a nyní již víme, že i inspirativní a užitečná. A inspirace se přitom netýká jen samotného technického provedení nových pracovišť pro řídicí nebo jejich regeneračního zázemí, což jistě využijeme při dolaďování projektu nové budovy. Možná ještě cennější je získané „know-how“ týkající se například dotažených postupů a procesů jak pro vlastní práci, tak třeba pro výchovu a výcvik nových kolegů.

Děkujeme všem zaměstnancům ŘLP ČR, kteří se na zajištění naší návštěvy podíleli a věnovali nám svůj čas, a současně vám všem držíme palce, aby přechod ostrého provozu do nového střediska proběhl hladce a bez komplikací.

Inspiromat

„Naše evropské členské letecké společnosti nabízejí přístup do klíčových oblastí východní Evropy. Aliance SkyTeam navíc pokračuje ve strategickém hodnocení dalších partnerů v regionu. Náš *Program asociovaného členství* posiluje pozici SkyTeamu a rozšiřuje nabídku našich služeb v regionech, jako je právě východní Evropa. Prostřednictvím svých členů a brzy také asociovaných leteckých společností bude SkyTeam moci poskytovat provázané služby, a to i přes současný omezený přístup a infrastrukturu.“

Marek Erwine, Senior

Viceprezident pro oblast

Asie/Pacifiku a korporátní rozvoj

společnosti Continental Airlines,

7. 11. 2006

■ ■ ■

„Dne 22. listopadu 2006 rada ICAO schválila přijetí organizace CANSO na seznam organizací, které jsou zvány na vybraná zasedání jako pozorovatelé. Toto historicky důležité rozhodnutí významně přispěje k prohloubení spolupráce mezi světovými poskytovateli letových služeb a vytvoří prostor pro další rozvoj ATM v celosvětovém měřítku.“

Alexander ter Kuile, Secretary

General – CANSO, Tisková zpráva

CANSO, listopad 2006

■ ■ ■

„System Flight Aware sleduje v reálném času všechna letadla létající ve Spojených státech. V podstatě jenom nabírá všechna data ze systému řízení letového provozu a vy můžete zadat číslo letu a vyvolat grafickou mapu ukazující, kde je toto letadlo. Přitom takto lidé jen využívají data, jež už se stejně shromažďují.“

Ray Kurzweil, autor

bestsellerů a futurista odpovídal

na otázku jak se rozšíří možnosti

počítačů a sítí, listopad 2006

■ ■ ■

„Centrum představuje významný prvek rozvoje do budoucna, v úsilí prosazovat Honeywell jako nikoli americkou, ale nadnárodní firmu s globální působností ve špičkových technologiích. Abychom toho dosáhli, chceme přesunout část inženýrských aktivit do Evropy, například do ČR. Ta má v oblasti leteckého průmyslu ve středoevropském kontextu nadprůměrný potenciál daný tradicí letecké výroby a také značnou koncentrací schopných vývojových pracovníků.“

Paolo Carmassi, prezident EMEA

Aerospace, při zahájení provozu

nového evropského vývojového

střediska v Praze, listopad 2006

(LH), (mis)

Soutěž

Evropský bezpečnostní program pro ATM



Zúčastněte se fotosoutěže EUROCONTROL a vyhraďte fotoaparát nebo MP3 přehrávač

- Téma soutěže je „Bezpečnost na našem nebi“

Poslete svoje nejlepší fotografie týkající se bezpečnosti v letectví

- Termín odeslání: nejpozději do 12. ledna 2007

- Vyhlášení vítězů proběhne 13.–15. 2. 2007 na konferenci ATC v Maastrichtu

Bližší informace o podmínkách soutěže najdete na adrese

www.eurocontrol.int/esp

Airport Operation Team – AOT

Jednou z pracovních skupin, která řeší problematiku civilního letectví v rámci EUROCONTROL je „Airport Operation Team“ – AOT. Tento tým, ve kterém má ŘLP ČR, s. p., své zastoupení, řeší problematiku letištního provozu, postupů a procesů navazujících na letištní provoz. Jde například o problematiku SESAR (Single European Sky ATM Research) popřípadě Gate-to-Gate.

Členy tohoto týmu jsou zástupci letišť, ANSP, regulátorů jednotlivých států a zástupci leteckého průmyslu. Problematiku letištního provozu řeší AOT v rámci následujících aktivit:

Airport Operation Concept, Modeling and Performance Assessment

V rámci této problematiky se řeší provozní koncept letiště, jeho budoucí potřebná výkonnost a požadovaná architektura.

Total airport management

Zde je řešena problematika konceptu řízení letiště a hlavně implementace letištního CDM (Collaborative Decision Making).

Surface movement management

Tato aktivita se zaměřuje hlavně na problematiku zavádění systému A-SMGCS na letišti a na vypracování potřebných provozních dokumentů. Další problematikou je vypracování návrhu integrovaného pracovního místa řídicího TWR a koncept letištního datového přenosu „data-linking“.

Runway management

V rámci tohoto okruhu problémů se řeší problematika „Wake Vortex Procedure“, „Clously-spaced parallel runway“, „Crosswind reduced separations for departure“ a „Approach & Departure Management concept“. Patří sem též oblast „Integrated Risk Picture ATM“.

Contribution to SESAR

Jde o vypracování dokumentů „Airport Operation Strategy“ a „Airport Operation Concept“.

V letošním roce budou dokončeny dokumenty „Airport Operation Concept Document“ a „Airport Operation Concept“.

Účast v AOT a poznatky z jednání též přispěly k založení meziresortní pracovní skupiny řešící problematiku bezpečnosti „Runway Safety Team“ a pracovní skupiny řešící problematiku kapacity letiště „Runway Capacity Team“. V rámci problematiky kapacity byl navíc vytvořen pracovní tým složený ze zástupců ŘLP ČR, Letiště Praha a ČSA, který ve spolupráci s příslušným pracovním týmem AOT/EUROCONTROL velmi úspěšně spolupracoval na řešení problematiky kapacity letiště Praha-Ruzyně. Tato spolupráce byla na dvacátém zasedání AOT prezentována jako vysoce kvalitní a s významným přínosem navýšení kapacity letiště Praha-Ruzyně. V rámci této spolupráce byl též vytvořen prospekt „Airport Capacity Enhancement“ letiště Praha-Ruzyně, který již vyšel ve druhém vydání.

V rámci této aktivity bylo dohodnuto pokračovat ve spolupráci s EUROCONTROL, ve stejném složení pracovního týmu na řešení problematiky zavádění A-CDM na letišti Praha-Ruzyně. ŘLP ČR, s. p., vyslalo svého zástupce do pracovního týmu CDM/AOT, řešícího problematiku zavádění A-CDM na letištích. Poznatky z této pracovní skupiny budou velmi potřebné pro správné rozhodování naší organizace v případech zavádění A-CDM na letišti.

Naše organizace již dlouhodobě pracuje ve dvou skupinách ASMGCS/AOT, „ASMGCS Procedures Group“ a „ASMGCS Coordination Group“, řešících celou provozní problematiku zavádění systému A-SMGCS na letištích. V obou případech jde o řešení ASMGCS Level II, což znamená nejen přehledové zobrazení provozu na letišti, ale též řešení a prezentaci konfliktů na dráze. Pracovní skupina „ASMGCS Procedures Group“ ukončila svoji činnost asi před rokem a skupina „ASMGCS Coordination Group“ dopracováním všech potřebných provozních dokumentů ukončí svoji činnost letos s tím, že bude ustanovena nová skupina, která bude pokračovat v řešení dalších otázek týkajících se dalšího rozvoje systému ASMGCS na letištích. Půjde o propojení systémů A-CDM a DMAN se systémem ASMGCS, řešení konfliktů na pojezdových drahách a odbavovací ploše letiště a přenos dat do letadla a vozidel pro zobrazení provozní situace.

Problematika, kterou se zabývá AOT a která se týká letiště, je velmi široká a zasahuje též do otázek kolem hlukových omezení a hlukových postupů, zavádění CDA (Continue Descend Approach), Time Base Separation (časové rozstupy na přistání) a dalších oblastí.

MIROSLAV TYKAL, OPLNS

Co se děje na ruzyňském letišti?

Letiště Praha a Řízení letového provozu prohlubují spolupráci při rozvoji letiště

„Letiště Praha a Řízení letového provozu prohlubují svoji spolupráci s cílem udržet pražské letiště na pozici jednoho z nejatraktivnějších leteckých přístavů v regionu střední Evropy,“ tak popsala generální ředitelka Letiště Praha, s. p., ing. Hana Černochová kooperaci dvou partnerů, kteří se zásadním způsobem podílejí na zajištění provozu letiště.

Kvalitní spolupráce mezi LP a ŘLP přispěla ke zvýšení celkového počtu pohybů na přistávací a odletové dráze. K celkové optimalizaci dráhové kapacity přispívají kromě Letiště Praha a Řízení letového provozu také letečtí dopravci a Úřad pro civilní letectví, který posuzuje úpravy postupů z hlediska mezinárodních předpisů.

Letiště přivítalo desetimiliontého cestujícího

Ruzyňské letiště 9. 11. 2006, o 19 dní dříve než loni, odbavilo letošního desetimiliontého cestujícího. Letos Letiště Praha očekává, že ke konci roku odbaví celkem 11,5 milionu pasažérů. Poprvé nepřetržitě po dobu půl roku odbavovalo každý měsíc více než jeden milion cestujících.

Z tiskových zpráv Letiště Praha, s. p., vybral (os)

Projekt SESA

(dokončení z minulého čísla)

Cílem nyní probíhající definiční fáze (2005–2007) je zpracování plánu na modernizaci evropského ATM, který bude definovat konkrétní kroky potřebné k technologické inovaci a harmonogram akcí k začlenění nových systémů a technologií do provozu. Náklady na tuto fázi projektu jsou kryty EUROCONTROL a evropskými dopravními fondy.

Proces vytvoření ATM Master Planu sestává z jednotlivých kroků a jejich výstupů. První z nich, mapování současného stavu ATM, byl dokončen v červnu letošního roku.

K jednotlivým výstupům probíhají fóra účastníků. Při společné diskusi účastníků na úvodním fóru, konaném v březnu 2006, zaslala řada zajímavých témat a námětů. Uživatelé vzdušného prostoru například odmítají zahrnutí nákladů na inovace do letových poplatků dříve, než budou inovace v provozu a přinesou konkrétní užitek. Dodavatelé pro letecký průmysl, kteří nejsou členy konsorcia, se zase obávají ztráty obchodních příležitostí. Není zcela jasné, proč státy, které v projektu zastupuje EUROCONTROL, volají po možnosti rozhodovat v rámci konsorcia o ATM Master Planu.

Na druhém fóru, konaném v září v Ženevě, se diskutovalo o výsledcích prvního výstupu definiční fáze a zazněly k nim i některé připomínky. Jednání se zúčastnilo na 250 zástupců různých organizací působících v leteckém průmyslu. Kompletní přehled konsolidovaných stanovisek jednotlivých účastníků projektu k prvnímu výstupu (ja-

Seriál pohled

12

(pokračování z minulého čísla)

Podle smlouvy s československým státem měla Francouzsko-rumunská letecká

společnost od 1. dubna 1922 zahájit provoz trati Praha – Budapešť, avšak mezispojenecká letecká komise nedala ihned souhlas a provoz na tomto úseku byl umožněn až ke konci dubna s povoleným termínem zahájení od 1. května. Francouzsko-rumunská společnost – FRA – měla v průběhu roku jistou nepříjemnost – zjistilo se, že za nejsilnějším francouzským podílníkem stojí rakouský soukromý kapitál, což bylo ve Francii přijato velmi nepříznivě, a tamní vláda odmítla provoz společnosti dále subvencovat, dokud rakouský kapitál nebude ze společnosti odstraněn. Proto byla zahájena jednání o vykoupení akcií tohoto podílníka, přičemž se naskytla možnost, aby část akcií odkoupil československý subjekt.

V průběhu let 1921 a 1922 se ukázalo, že domácímu soukromému kapitálu se v dohledné době sotva podaří vytvořit životaschopnou leteckou společnost, která by byla schopna zajišťovat pravidelnou leteckou dopravu. Proto začalo Ministerstvo veřejných prací z rozpočtových prostředků na rok 1922 vytvářet rezervu, kterou v následujícím roce 1923 chtělo použít na založení státního leteckého podniku. Když se tedy v říjnu 1922 naskytla možnost odkoupit část akcií FRA, Ministerstvo veřejných prací použilo takto získané prostředky pro kapitálový vstup československého státu; jednání však byla úspěšně zakončena až v roce 1923. V průběhu roku 1922 však FRA získala koncesi na spoj do Vídně jako výhradní provozovatel s tím, že žádná československá

R – nová generace ATM v Evropě (2)

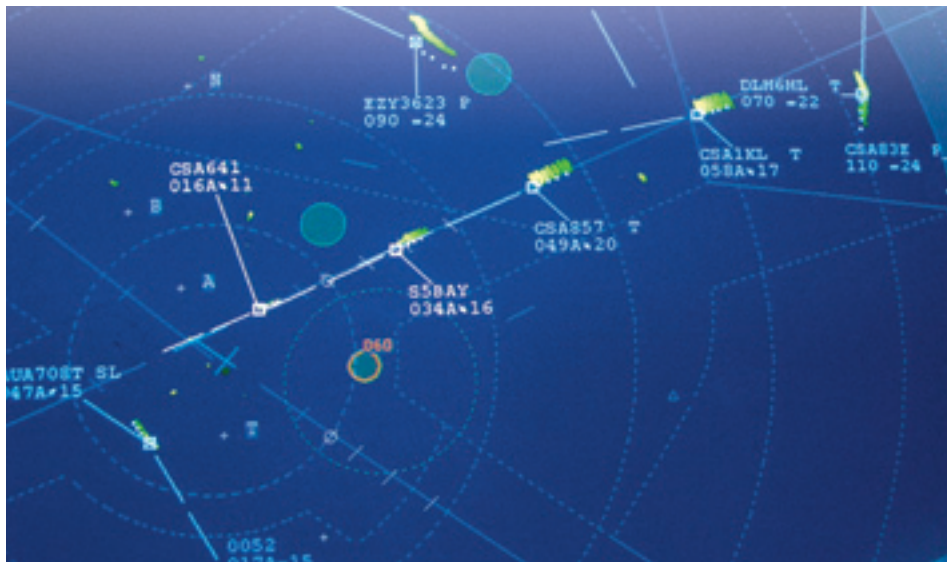
kož i ostatní informace o projektu) jsou k nahlédnutí na www.sesar-consortium.aero. Současně byly již zahájeny aktivity na druhém výstupu definiční fáze – výkonnostních cílech ATM.

Po skončení definiční bude následovat fáze rozvoje (2008–2013), jejímž cílem je příprava pro implementaci nových technologií a systémů. Společný podnik, v němž

budou zastoupena téměř všechna odvětví letectví od leteckých dopravců a uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, poskytovatelů LNS, zástupců dodavatelského průmyslu, zástupců vojenských složek, regulační orgány, až po EUROCONTROL a Evropskou komisi, zajistí koordinaci aktivit vývoje a výzkumu v různých oborech letectví. To vše přispěje k efektivnímu a transparentnímu

využívání finančních prostředků, jež budou ve společném podniku soustředěny.

Na základě vyjádření Evropského parlamentu by mělo být Evropskou radou přijato nařízení o vytvoření společného podniku do konce letošního roku tak, aby byl dodržen plánovaný termín vzniku společného podniku (březen 2007).



Pozice ŘLP ČR

Podnik ŘLP ČR, s. p., se vzhledem k přechodu do IATCC a dalším aktivitám neúčastní aktivně definiční fáze projektu a požádal pouze o korespondenční účast. (Ta je zajištěna prostřednictvím kontaktní osoby v AUSTROCONTROL nejen pro ČR, ale například i pro Slovensko, Maďarsko, Slovinsko a další.) V rámci této nepřímé spolupráce ŘLP ČR, s. p., poskytl informace o současném stavu technických subsystémů a funkcí podporujících systémovou architekturu, zpracovává připomínky k oficiálním výstupům projektu a vysílá své zástupce na jednání, která se projektu týkají. Ještě je brzy na úvahy o tom, zda a jak se ŘLP ČR zapojí do rozvojové fáze, tedy do fungování společného podniku. Způsob zapojení bude zřejmě ošetřen formou dohody o členství (SESAR Joint Undertaking Membership Agreement) uzavíranou mezi společným podnikem a jeho jednotlivými členy. Tuto dohodu bude schvalovat správní rada společného podniku SESAR a jejím účelem bude stanovit práva a povinnosti člena a jeho konkrétní roli v průběhu rozvojové fáze.

PAVEL JANDA, OSP, foto: archiv

Ú do historie řízení letového provozu

společnost nebude na této trati létat. Při podzimních jednáních zástupců Ministerstva veřejných prací – také díky jednání o československém kapitálovém vstupu, který tehdy důrazně podpořil ministr národní obrany František Udržal – se pak podařilo prosadit, že ve společnosti budou pracovat také českoslovenští zaměstnanci a že bude používat i letadla československé výroby.

Státní civilní letiště Praha-Kbely mělo v roce 1922 již zaveden telegraf, byl tu poštovní úřad, budovala se radiotelegrafní stanice. Ta měla mít výkon 7,5 kW, dosah 1000 km a měla pracovat ve vlnovém rozsahu 500 až 3000 m. Na letišti byla zřízena stanice první pomoci, pro pohodlí cestujících sloužila restaurace. V dubnu 1922 dosud nebyly stanoveny přístávací a hangárovací poplatky.

Dne 18. března byl zalétán prototyp dopravního letounu Aero A-10, určeného pro tři až pět cestujících. Osvědčení letové způsobilosti mu udělilo Ministerstvo veřejných prací 1. srpna 1922.

Začátkem dubna 1922 vrcholila jednání o ustavení Československé letecké akciové společnosti, která si již v lednu toho roku podala žádost o koncesi na provozování trati Praha – Berlín a Praha – Vídeň. Na jaře také připravovala provoz z Prahy přes Vídeň do Bratislavy. Rozpočet Ministerstva veřejných prací na ni zpočátku pamtaval subvenci ve výši 4 miliony Kč.

Provoz měla zahájit 1. června 1922. Společnost v červnu téhož roku protestovala proti udělení výhradní koncese pro dopravu na spoji Praha – Vídeň Francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti a s žádostí o podporu svého požadavku se obrátila na Československý aeroklub. Ač nejsou známy bližší podrobnosti, zdá se, že protest úřady odmítly. Společnost zřejmě ne-

byla schopna z různých důvodů zahájit provoz uvedeného 1. června, a chtěla začít létat na spojích Praha – Drážďany a Praha – Vídeň v polovině července. Svazu československých pilotů také sdělila, že od 15. července bude mít místo pro tři piloty.

Ředitelem Československé letecké akciové společnosti byl JUDr. Zdeněk Lhota. Začátkem července schválil Svaz pilotů a ČSLAS kolektivní smlouvu pro letecký personál. Československá vláda rozhodla, že na trať do Berlína by společností poskytovala subvenci, nikoli však požadovaných 50 korun za 1 km, nýbrž pouze 40 korun, nejvýše 1,5

miliónu Kč za rok 1922. Definitivní ustavení společnosti se však protahovalo, a tak koncem srpna 1922 s ní ještě nemohlo MVP uzavřít definitivní smlouvu.

V květnu 1922 oznámila letecká společnost Ikarus, že změnila název na Lázeňskou dopravní leteckou společnost v Mariánských Lázních. Jejím pilotem byl jakýsi Magerle, na něj Svaz čs. pilotů vznesl dotaz, je-li československým občanem – v kladném případě považoval za vhodné, aby se stal členem Svazu.

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



Přestavěný Brandenburg C.I s uzavřenou kabinou pro dva cestující společnosti Ikarus na I. mezinárodní letecké výstavě v Praze v roce 1920. Společnost letoun používala pro dopravu cestujících mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi

Byl rok 2006 i zábavný?



Londýn 9. října 2006 (ČTK) – Letadlo letící z britského Bristolu na ostrov Tenerife muselo udělat neplánovanou přestávku v portugalském Faru. Důvodem podle kapitána bylo, že pasažéři jsou moc těžcí. Mluvčí letecké společnosti, která turisty na největší z Kanárských ostrovů přepravovala, vysvětlila, že „dospělí jsou samozřejmě těžší než děti a totéž platí i pro jejich zavazadla. Letoun proto potřebuje více paliva.“



Zlomyslní silničáři...



...zlomyslní dispečerů?

Z rozhovorů mezi dispečery a piloty

Věž: „Vaše výška a pozice?“

Pilot: „Měřím 180 a sedím vepředu vlevo.“

Věž: „Oznamte nám očekávaný čas přiletu.“

Pilot: „Úterý by se mi docela hodilo.“

Věž ironicky k pilotovi, který právě obzvlášť tvrdě přistál: „No jo, přistání nemusí být žádný tajemství, pasažéři můžou klidně vědět, že už jsou dole.“

Pilot: „To nevadí, oni stejně vždycky tleskají.“

Pilot: „Volám kontrolní věž, tady Boeing 747 na trase Boston – New York, selhaly motory, co máme probíhat dělat, opakuji, selhaly všechny motory u Boeingu 747 na trase Boston – New York, odpovězte!!!“

Věž: „Tady kontrolní věž, nekřičte, uklidněte se, už si vás škrtám...“ (mis)



Tak to asi bude nepřizpůsobení jízdy stavu vozovky...



A myš snad někdo sežral!

Tudy cesta nevede, přátelé (2)

Poučen svou málo úspěšnou zimní pěší expedicí z nádražíčka v Jenči do naší budovy, jsem způsobně využíval služeb autobusové dopravy. Sice jsem pořád pošilhával přes pole k zdánlivě blízké stavbě roku, ale na jaře byla půda rozbahněná, v létě tam zemědělci cosi zeleného pěstovali a nejspíš by můj pokus o vyšlapání pěšinky překazili vidlemi. Na podzim to však sklídili, vzniklo krásné rovné strniště a nádherný podzim ho vysušil a srovnal jako mlat. Přesto jsem odolával pokušení pokusit se o další pěší průnik volným terémem a raději jsem z nádražíčka jezdil linkovou karosou.

Ale jednou jsem přijel vlakem v 10:00 a běda, tenhle vlak neměl autobusový přípoj. Nebylo zbytní, musel jsem pěšky. Byl krásný podzimní den, svěží vítr ze strniště foukal směrem k budově, kde jsem měl přiložit ruku k dílu, tak jsem hbitě vyrazil a předpokládal, že cesta nebude delší než čtvrt hodinka. Šlo se krásně, cesta rychle ubýva-

la dle předpokladu, po 6 minutách jsem byl uprostřed strniště. Jediné, co mě trochu zaráželo, byl stále sílící... no jak to jen výstižně popsat... SMRAD. Sakra, odkud to sem jenom jde, větrím dokola, vždyť vepřín ani kravin tady nikde není. Náhle mě pojalo podezření. Jen s obtížemi jsem se donutil sklonit hlavu. Strniště se už nezdálo tak suché jako zpočátku. Jaksi se masně lesklo, stejně jako mě boty a kalhoty ousané nad kotníky. V matných záblescích vědomí jsem pochopil, že se brouzdám čerstvě nakropenou močůvkou nebo kejdou, z hlediska vůně venkova to bylo fuk.

Vracet se nemělo smysl, tak jsem potupen a navoněn pokračoval. Dle časového plánu jsem dosáhl vrátnice. Dobře jsem si všiml, jak se vrátnému v recepci rozšířila chřípí a vyměnil si s kolegyní významný pohled. Prosmýkl jsem se turniketem, který kupodivu takového smradocha vpustil do budovy, a pronikl jsem do výtahu. Jen aby nikdo nepřistoupil, ten oděr by se nedal vy-

světlit. Vyjel jsem do 5. patra a chtěl jsem kolegům v kanceláři vylíčit své utrpení. Vytréštili však na mě oči a vrhli se k oknu, které rozrazili dokořán a chtěli lokat čerstvý vzduch. To si však nepomohli, neboť celá budova byla zahalena onou nádhernou vůní, která je symbolem živočišné výroby. Nestál jsem vysvětlit ani příčinu mé vůně a už mě hnali na WC, protože si asi mysleli, že jsem tam prostě nestihl dojet včas.

Rezignoval jsem na všechny konvence. Sundal jsem boty, ponožky, kalhoty a jal se to prát v umyvadlech. Scénka Mr. Beana, jak suší mokré kalhoty na WC pod osušovačem rukou, byla jen slabým odvarem mé skutečnosti. Dvěře se nedaly zamknout, už mi bylo jedno, co bych vysvětloval, kdyby někdo vstoupil. Ten den byl zkrátka konec auditorů v České kotlině.

A proto vezměte k srdci mé hlasité Ne, Ne, Ne, Ty, Ty, Ty, nechoď přes pole do práce! Tudy cesta nevede, přátelé.

OLDŘICH STANĚK, AI

Misheard English

NATO takes command in the Czech Republic

The allied US Forces and NATO troops have (not) surprisingly invaded the CR. The Czech forces are offering an isolated resistance (on the Sněžka Mountain) within their financial limits. The NATO Forces have opened fire against the alchemist Golden Lane at the Prague Castle, a priori without any strategic or even tactical military importance. The target (despite the protests made by the American Commander-in-Chief Arnold Schwarzenegger) has been chosen by President Bush himself after having seen the film „The longest day in the life of Rudolph, the Reindeer“, that he has obviously mistaken for Rudolph II, famous for his great interest in delicate chemistry issues (production of highly enriched uranium, as CIA maintain). The statement of the NATO commandment indicates that the 1st brigade of the 3rd airborne(para)division, the sick-famous Red Hot Chili Peppers, have assumed control from the Czech contending Parliament members who according to the CIA report are stocking more than 3,000 centrifuges in breweries scattered around the CR, together with some of the most prominent Taliban roadside bombings scientists.

President Bush has invited the Czech locals and tourists „to believe in him.“ He also told reporters that the Allied Forces would probably be needed in the CR for 15–20 years and expressed thanks to the Luxembourg government that have played a key role in the occupation of the Czech territory because of the Grand Duke's territorial claims. Bush has promised the Luxembourg principality the statut of a geopolitical superpower (and the 3,000 centrifuges that have been seized in the Czech breweries). The situation remains chaotic – CNN has announced pro-American riots in the Paroubek headquarters while in the ODS sector Prime Minister Topolánek has vowed the loyalty to Brussels (members of the Christian Party have rejoined the Communist Party for the safety's sake). George Paroubek has published in the special edition of MFDnes (Prague Times in English version) the following declaration: „To Our Beloved US and NATO Forces! The seriousness of present events meaning no less than CR's new liberation from lies and treachery has driven me to this editorial gesture – I wish to contribute modestly to this wonderful and daring action of allied forces that gives our country a new bright beginning. I do hope that our allied audience will understand that every Czech is not an enemy to President Bush's leadership of this country, and by no means a Saddam Hussein's supporter.“ Only President Václav Klaus has called for a resistance and has disappeared – CNN stated that a special commando of Delta Force „Texas Flying Woodpeckers“ has got hold of him and is now detained in a secret facility at the Guantanamo Bay.

V textu je jedna slovní záměna.

Řešení ze Stripu 11/2006: modernists NOT chauvinists.

(ak)