

Zahájení provozu z IATCC v Jenči

Integrované středisko řízení letového provozu v Jenči (IATCC) v sobotu 17. února 2007 několik minut před 20. hodinou místního času.

Do zasedačky provozního objektu IATCC Praha se pomalu scházejí jednotliví členové přechodového týmu IATCC. Je to pro ně už pravidelná rutina, ale dnes večer je to přece jen trochu jiné.

Zvláštní význam večerního jednání zdůrazňují členové televizního štábu a přítomnost generálního ředitele. Dnešní jednání musí rozhodnout, zda všechny činnosti potřebné pro zahájení poskytování letových provozních služeb z nového střediska úspěšně proběhly, zda všechny systémy obdržely platné certifikační osvědčení, jestli byl úspěšně dokončen výcvik řídících i techniků, jestli hlavní systémy vykazují potřebnou stabilitu, zda jsou na pracovištích potřebné provozní pokyny, kompletní sady provozní dokumentace, jestli....

Ne, jenom výčet těch hlavních položek by vydal na celý článek.

Po necelé hodině si Honza Štindl jako předseda přechodového týmu odškrtl tu úplně poslední položku v plánu provozního přechodu. Na všechny otázky dostal kladné odpovědi. Je definitivně potvrzen čas přechodu – 22.30 MČ. Další scénář je jasný, již třikrát jsme ho všichni úspěšně absolvovali, každý ví přesně, kdy a co má dělat. Sál ATS se pomalu vyprazdňuje, zůstává pouze personál nočních směn na ACC a APP, včetně vedení obou stanovišť. Tak jak se vyprazdňuje sál ATS, zaplňuje se prosklená galerie nad sálem. Všichni ti, kteří projektu IATCC věnovali skoro šest let života, chtějí být dnes večer pochopitelně u toho. Technici naposledy kontrolují správné nastavení hlavních i záložních kmitočtů na všech pracovních pozicích, na sále ITS se pečlivě prověřuje provozuschopnost radarových systémů a kvalita jejich dat. Vedoucí ACC Ivan Beneš kontaktuje všechna sousední střediska a upřesňuje čas přechodu, Vláda Čížek na klávesnici zadává úplně poslední

příkazy k aktivaci systémů v IATCC. Ještě trochu přitlumit světla v sále ATS a scéna je připravena pro své velké finále. Jako první aktér na ni vstupuje letadlo linky KLM 429, letící z Amsterdamu do Dubaje. Pilot tam nahoře určitě netuší, jak důležitým bylo právě to jeho hlášení pro řídící na sektoru ACC i ostatní kolem. Prvým letadlem řízeným z APP v IATCC je o pár minut později Lufthansa DLH7JF, letící z Frankfurtu do Prahy. Pro personál ACC i APP Praha se právě začala psát další důležitá kapitola jejich profesního života.

Na stanovištích ACC a APP v technickém bloku zavládla naopak v půl jedenácté večer trochu nostalgická nálada. Všichni tady ví, že na rozdíl od předchozích zkušebních přechodů k poskytování ATS z IATCC v prosinci a v lednu se už provoz na stará pracoviště v neděli ráno nevrátí. Pokud budou v Jenči všechny systémy funkční, z reproduktorů na radarových konzolách už volání posádek nezazní.

Jedna etapa poskytování letových provozních služeb v ČR tak po 35 letech skončila.

Prvé jednání přechodového týmu po přechodu proběhlo hned v neděli večer. Poznatky a vyhodnocení prvních hodin poskytování služeb z IATCC potvrdily, že všechny systémy vykazují spolehlivost, která byla částečně ověřena třemi zkušebními přechody. Jednomyslně se všichni shodujeme na zvýšení kapacit pracovišť ACC na 70 procent a zvýšení počtu odletů z Prahy na 22 za hodinu. Zpráva, na kterou čekají nedočkavě v ČSA i v kancelářích celé řady dalších leteckých společností. V pondělí 19. 2. 2007 se zvyšuje kapacita sektorů na 80 procent svých nominálních hodnot.

Provozní část nového střediska IATCC začíná žít svým vlastním životem, v technickém bloku zůstanou 26. 2. 2007, poprvé po 35 letech, prostory ACC a APP zcela prázdné.

JAROSLAV VLASÁK
NŘDPRO



LIS a LŠ pod drobnohledem DNV



Po loňské úspěšné recertifikaci systému řízení jakosti dle normy ISO 9001:2000 bylo opět nutno doložit, že systém řízení se nezměnil a je správně udržován a rozvíjen.

Ve dnech 19. února na LIS a 20. února na LŠ auditoři DNV prověřili v průběhu 1. periodického auditu vybrané oblasti činnosti a konstatovali, že ve všech auditovaných oblastech našli shodu s normou. Nalezli sice několik méně významných pozorování, několik příležitostí ke zlepšení, ale také ocenili pozoruhodné úsilí (terminologie podle klasifikace DNV). Na LIS vyzdvihli zvládnutí přestěhování služby do Jenče bez vlivu na kvalitu poskytovaných služeb a u LŠ příznivě hodnotili to, že systém jakosti se stal součástí života školy, je zřetelné trvalé zlepšování, které se promítá i do nadstandardního pořádku v dokumentaci procesů na pracovištích. Certifikace byla tedy na další rok prodloužena. Stejný proces čeká DPRO ve dnech 3. a 4. května.

OLDŘICH STANĚK, A/

Zlatá zátoka 2007 – letní dětský tábor v Ledči

Také v letošním roce organizuje Řízení letového provozu ČR, s. p., rekreačně sportovní letní dětský tábor s možností vodáckého výcviku. Prázdninového pobytu se mohou zúčastnit děti od sedmi let do ukončení školní docházky.

Termíny a hlavní vedoucí jednotlivých turnusů:

- I.** sobota 30. června – sobota 14. července 2007
- II.** sobota 14. července – sobota 28. července 2007
- III.** sobota 28. července – sobota 11. srpna 2007
- IV.** sobota 11. června – sobota 25. srpna 2007

Cena: pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

pro ostatní děti

Uzávěrka předběžných přihlášek je **30. dubna 2007** (později pouze po domluvě). Zájemci o rekreaci dětí musí **zaslat zcela vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu, s. p., DPER/PS, paní Marie Pražáková, Navigační 787, 252 61 Jeneč.

Pro získání veškerých informací můžete volat na tel. číslo 220 373 239, faxové číslo je 220 372 054, případně pište na mailovou adresu prazakova@ans.cz.

DPER

Pavel Kočovský
Bohuslava Puškelová
Iva Hanzlíková-Gabrielová

Antonín Rathan

1700 korun

3500 korun

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V březnu dosáhli pracovního výročí tito dva zaměstnanci.

Petr Fajtl, Ředitel divize plánování a rozvoje let. navigačních služeb **20 let**

Igor Sládek, vedoucí řlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha

15 let

Srdečně blahopřejeme
Redakce

Nové protihlukové postupy na letišti Praha

Od ledna 2007 mění Letiště Praha dosavadní způsob měření hluku z leteckého provozu.

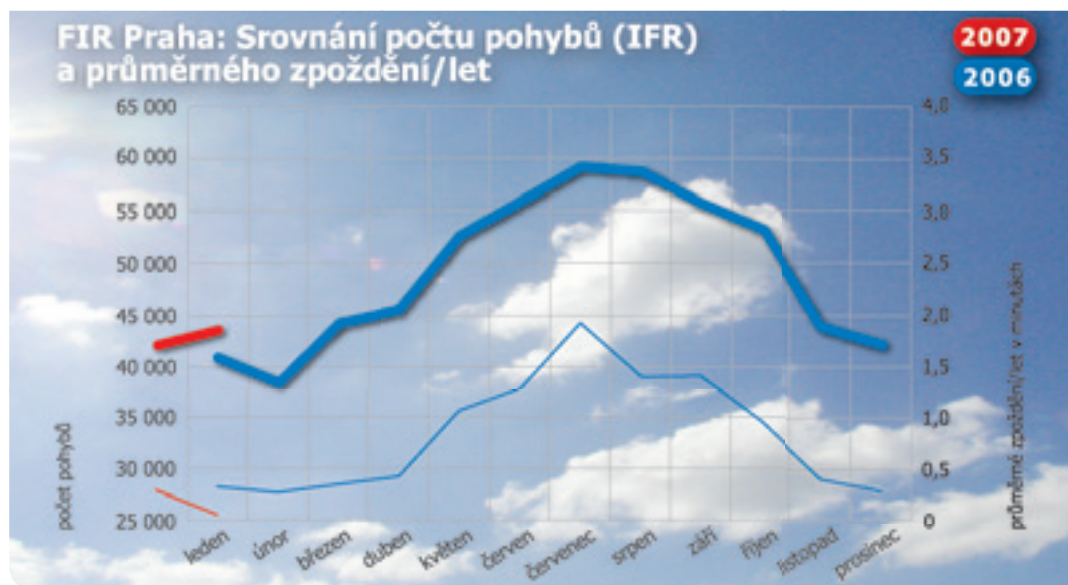
Původní systém průběžného monitorování hluku bude pro letošní rok nahrazen etapovitým měřením prováděným mobilními měřicími přístroji. Budou umístěny v jiných lokalitách než původní stacionární měřicí stanice. Na tento etapovitý způsob naváže moderní systém hlukového monitoringu, který přesněji zkontroluje hranice ochranného hlukového pásma.

Jeho součástí budou mimo jiné kvalitní nástroje na modelování hlukových situací a kontrola průběhu letových tratí. Předpokládá se, že nový systém bude uveden do plného provozu počátkem příštího roku.

Na konci loňského roku Letiště Praha také posílilo motivační program pro letecké dopravce tím, že rozšířilo katego-

rie hlukčnosti přistávajících a odlétajících letadel ze čtyř na pět. Změněná výše poplatků v jednotlivých kategoriích velmi výrazně motivuje letecké dopravce k tomu, aby používali méně hlučná letadla, protože poplatky za přistání strojů spadajících do páté, nejhluknější kategorie jsou až dvacetinásobkem poplatků v nejméně hlučné kategorii. Tyto zdroje letiště reinvestuje do protihlukových opatření. „V období let 1998 až 2006 jsme do protihlukových opatření v oblasti vyhlášeného ochranného hlukového pásma vložili 525 mil. korun. Zároveň jsme v roce 2004 zahájili program dotací okolním obcím a městským částem na ekologické projekty. Doposud jsme na ně vynaložili 51 mil. Kč,“ doplňuje generální ředitelka Letiště Praha ing. Hana Černochová.

Z tiskové zprávy
LETIŠTĚ PRAHA, s. p.



Počet pohybů na letišti Praha LEDEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
11 445	11 727
nejvyšší počet/den (26. 1.)	
435	479
nejvyšší počet/hod. (31. 1.)	
44	47

Počet pohybů ve FIR Praha LEDEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
41 619	43 281
nejvyšší počet/den (2. 1.)	
1 514	1 629
nejvyšší počet/hod. (16. 1.)	
114	115

Statistika provozu

leden 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2006	2007	06/07 v %	2006	2007
leden	41 619	43 281	+ 4,0	0,32	0,08

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2006	2007	v %
leden	702 149	741 432	+ 5,6

	Počet pohybů na letištích – Česká republika		
	Praha (IFR)		
	2006	2007	v %
leden	11 445	11 727	+ 2,5
	Brno		
	2006	2007	v %
leden	792	1 419	+ 79,2
	Ostrava		
	2006	2007	v %
leden	889	869	- 2,2
	Karlovy Vary		
	2006	2007	v %
leden	273	221	- 19,0

Kosmonautika mi diametrálně změnila život

Dne 2. března 1978 odstartovala ze sovětského kosmodromu Bajkonur (dnes ležícího v Kazachstánu) na cestu do vesmíru kosmická loď Sojuz 28. Na její palubě byl také první československý kosmonaut Vladimír Remek, který podstatnou část svého života věnoval letectví. Do kulatého výročí letu sice zbývá ještě jeden rok, ale tak významnou událost si lze připomenout kdykoli.



Zní to téměř neuvěřitelně – váš let do vesmíru se uskutečnil již před 29 lety.

Od 2. do 10. března 1978 jsem se spolu se sovětským kosmonautem Alexejem Gubarevem zúčastnil jako kosmonaut-výzkumník letu v kosmické lodi Sojuz 28. Byli jsme první mezinárodní posádkou v rámci programu Interkosmos. Pracovali jsme na palubě orbitálního komplexu Saljut 6 spolu s jeho základní posádkou, kterou tvořili Jurij Romaněnko a Georgij Grečko. Celková délka letu činila 190 hodin a 18 minut.

Při 25. výročí letu uvedla Evropská kosmická agentura, že jste byl první evropský kosmonaut.

Byl jsem prvním občanem třetího státu – po kosmonautech tehdejšího Sovětského svazu a astronautech USA –, který vzlétl do kosmu, a tehdy celkově 87. kosmonaut světa. Pro mne to byl, a dodnes je, nesmírně silný zážitek. Nejenom to, že jsem byl jako československý občan vybrán ke společnému letu, ale i možnost se na ten let připravovat. Vše mi ovšem diametrálně změnilo život.

Z kolika uchazečů jste byl vybrán?

Původně nás bylo z Československa víc než dvacet a do užšího výběru se dostali čtyři. Adepti byli také z Polska a tehdejší Německé demokratické republiky. Že byl k letu nakonec vybrán jako první právě zástupce Československa, bylo dáno také tím, že naše Akademie věd se významně podílela na kosmických výzkumech v rámci programu Interkosmos, do kterého byla zapojena spousta našich institucí – například technicky nebo biologicky zaměřených.

Vraťme se ještě k vašim úplným začátkům.

Velice výrazně jsem byl kosmonautikou ovlivněn. První zážitek jsem měl, když mi bylo devět let. To vyletěl vůbec první sputnik do kosmu. Dodnes si také pamatuji své pocity, když 12. dubna 1961 školní rozhlas ohlásil, že Jurij Gagarin jako první člověk obletěl Zemi v kosmické lodi. A protože můj táta byl vojenský pilot a já byl romantik, bylo rozhodnuto. Bylo mi něco přes šestnáct, když jsem se definitivně rozhodl, a protože první kosmonauti se rekrutovali z řad pilotů, nastoupil jsem po maturitě do leteckého učiliště v Košicích.

S jakými stroji jste létal?

Během studií s L 29 a Mig 21.

Jak probíhala příprava na kosmonautu?

V roce 1972 jsem byl vybrán ke studiu na Vojenské letecké akademii J. A. Gagarina v SSSR. V druhé polovině roku 1976 jsem pak byl vybrán jako jeden ze dvou československých občanů k účasti na pilotovaných kosmických letech. Od prosince 1976 jsem spolu s Oldřichem Pelčákem v SSSR absolvoval ve středisku pro výcvik kosmonautů úplný kurz přípravy ke kosmickým letům.

Naši řídící letového provozu procházejí náročným výcvikem. Jak probíhá příprava na kosmonauta?

Ti, kteří se připravovali na úplně první lety, to měli samozřejmě nejtěžší. Později už výcvik probíhal podle zaměření. Jiný byl, pokud kosmonaut měl jenom obletět Zemi, jiný, pokud měl třeba měsíce pracovat v kosmu. Technika se neustále vyvíjí a lidé jsou připravováni na to, aby nácvikem nestandardních situací uměli řešit situace, které nastanou, aniž je kdokoliv předpokládal.

Má řízení letového a „kosmického“ provozu společné prvky?

Na první pohled to vypadá analogicky. V obou případech se vlastně jedná o zjišťování parametrů o ploze, pohybu, rychlosti či výšce, které se na zemi zpracovávají, a po jejich vyhodnocení dispe-

čeři vydávají pokyny pilotům. Rozdíl je v tom, že úkolem vašich řídících je, zjednodušeně řečeno, zamezit srážce jednotlivých letadel, která se současně pohybují ve vzdušném prostoru a mění svoji polohu. Dráha kosmické lodi je předem daná. Letadlo může změnit směr letu, ale u kosmické lodi je trajektorie předem vypočítaná a během letu lze provádět jen nepatrné korekce.

Pohled na Zemi se nedá zapomenout...

To by bylo na hodiny vyprávění. Země je nádherná, barvy se střídají od kovově šedé až po tyrkysově modrou, v Africe pásy vegetace kontrastují s pásmem Sahary... Naše republika byla ve dne sice zakryta oblačností, ale hraniční hory byly jasně patrné a při nočním přeletu bylo dobře vidět svítící velká města.

Jak byste popsal rozdíl mezi tehdejší a dnešní technikou. V jakém stadiu vývoje byly třeba počítače?

To se snad vůbec nedá mluvit o rozdílech, to je něco úplně jiného. To by bylo jako srovnávat třeba Mig s vrtulovým letadlem. I když třeba „obal“ kosmické lodě vypadá pořád stejně, například raketoplán léta už 26 let, vnitřní vybavení je dnes na zcela rozdílné úrovni. Analogové počítače sice tehdy existovaly, ale jejich využití pro samotný let bylo minimální. Společali jsme se na matema-

tické výpočty, což bylo pracnější. Dnešní mladí pracují s laptopy a možná nebudou věřit, že jsme tenkrát neměli ani kalkulačky.

Jaký je váš názor na představy, že v ne-daleké době se bude moci do kosmu podívat každý zájemce?

Podle mého názoru to rozhodně není otázka příštích deseti patnácti let. Cesta ale byla nastoupena a v kosmu již byli první tzv. turisté. Začne se asi krátkými lety po parabolické křivce. A vzhledem k tomu, že lidé si musejí zajistit podmínky k životu, tak jednou z cest může být i přesídlení. To je ale ještě vzdálená budoucnost.

Podívejme se do současnosti. Pracujete v Evropském parlamentu v Bruselu.

Když zůstanu u kosmických těles, nedávno jsme projednávali program Galileo, ke kterému jsem se mohl vyjádřit, a jsem rád, že byl schválen a bude se realizovat. Můj záběh v Bruselu je ovšem širší. Jako poslanec pracuji ve výboru pro průmysl, výzkum a energetiku, výboru pro parlamentní spolupráci EU–Rusko a výboru pro dopravu a cestovní ruch, kde jsme projednávali třeba zprávy o bezpečnosti letového provozu nebo společném letovém prostoru, abych jmenoval ty z vašeho oboru. Také jsme třeba na jednání s odborníky konzultovali, jak dál v programu SESAR, s nímž jste seznámili čtenáře v minulých číslech vašeho časopisu.

Děkujeme za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: mis a archiv

dotazník

Vladimír Remek

narozen: 1948

rodina: ženatý, manželka Jana, dcera Jana a z prvního manželství Anna

oblíbená literatura: historická, memoáry, detektivky

oblíbené filmy: přiznám se, že jsem nebyl dlouho v kině, ale dobrá detektivka mě vždy potěší, mám rád i komedie

gurmán: jím rád dobře a hodně a je to bohužel na mé postavě vidět

oblíbený nápoj: pivo
životní krédo: nejhorší je smrt z vyděšení, a tak si říkám: Ničemu se neřekne, protože nic není nemožné



Objektiv



Vlajka úspěšných. Nová vlajka, která se objevila na stožáru před budovou IATCC Praha, je vydávána společností Czech Top 100 pouze těm firmám, které se po dobu vyhlášení soutěže „100 nejlepších společností v ČR“ nebo „Nejlepší výroční zpráva v ČR“ umístily na předních pozicích. Vzhledem k tomu, že ŘLP ČR, s. p., obě kritéria splňuje, má právo tuto vlajku používat při své domácí i zahraniční prezentaci
rkl, foto: mis



Finále atletického mistrovství České republiky mužů a žen v hale se konalo 25. února v pražské Stromovce. Řízení letového provozu ČR, s. p., bylo jedním ze sponzorů této sportovní akce
mis



Nadace Charty 77 pořádá každý rok setkání pro své sponzory, mezi které dlouhodobě patří i ŘLP ČR, s. p. Letos toto milé setkání připadlo na 28. února a v kongresovém sále ČNB se sešli nejen zástupci sponzorských firem a handicapovaní, kterým Konto bariéry pomáhá, ale i zajímaví hosté jako Jan Potměšil v roli moderátora nebo Jiří Lábus a Lucie Bílá, která svým vystoupením obohatila kulturní program celé akce
LH, foto: mis

Poslední výstava ATC Maastricht

Stejně jako v předchozích letech ani letos se výstava ATC Maastricht 2007 nemohla obejít bez prezentace Letecké školy ŘLP ČR, s. p. Také v tomto roce pokračovala spolupráce s Austrocontrol Academy, s níž jsme sdíleli výstavní plochu. Již tradičně se naše expozice (nově vytvořená) těšila značnému zájmu. Letecká škola využila společný stánek k prezentaci svých výcvikových aktivit nově přichozím a zároveň posloužil jako improvizovaná jednací místnost.



Maastrichtská výstava je mezi zúčastněnými obecně považována především za příležitost k setkání se „starými“ přáteli, ale i místem k navázání nových obchodních kontaktů. Ve stánku jsme tudíž plánovali kurzy pro Ázerbájdžán, Kazachstán a nově též jazykové kurzy pro Rusko. Se zástupci Letových prevádzkových služeb SR byla diskutována možnost výcviku studentů pro získání kvalifikace letištního vizuálního a letištního přístrojového řízení, který by se mohl uskutečnit již počátkem měsíce března. Letošní ročník výstavy byl zároveň posledním ročníkem, který se konal v Maastrichtu. A tak po sedmi úspěšných sezonách a s trochou nostalgie očekáváme, co přinese příští rok, kdy se výstava přesune do Amsterdamu a představí se pod novým názvem ATC GLOBAL 08.
(w), foto: RADKA BLAHÁKOVÁ

Uzávěrka fotosoutěže



Poslední den měsíce března je nejzazší termín pro odevzdání vašich fotografií do VI. ročníku amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., „3L“.

Soutěží se ve třech tematických okruzích:

Lidé, letadla, létání – „3L“

Řízení letového provozu – obor + podnik

Volné téma
Kategorie „volné téma“ zahrnuje široký okruh – např. cestování, přírodu, volný čas, památky, architekturu atd.

Nezapomeňte u každé fotografie na rubu označit horní hranu, napsat jméno,

příjmení, pracoviště, telefon a také název snímku.

Do soutěže můžete poslat i diapositivy v „košilce“ bez krycích skel nebo fólií, s výše uvedenými údaji.

Odborná porota zhodnotí všechny doručené snímky a udělí 1. cenu za téma „3L“, dále pak zvláštní cenu, 1. cenu za téma ŘLP a volné téma, 2. a 3. cenu za všechna témata.

Vaše snímky neskončí v archivu. Z nejlepších fotografií sestavíme putovní výstavu, kterou si budou moci prohlédnout všichni zaměstnanci podniku.

REDAKCE, foto: mis



Milníky projektu IATCC Praha:

- 1. 3. 2001 – zahájení přípravných prací
- 4. 7. 2001 – rozhodnutí o lokalitě
- 16. 8. 2001 – schválení uživatelského záměru
- 18. 1. 2002 – výběr generálního projektanta
- 11. 11. 2002 – územní rozhodnutí
- 25. 6. 2003 – výběr generálního dodavatele
- 2. 7. 2003–1. 6. 2005 – realizace stavby
- 16. 5. 2005 – kolaudační rozhodnutí
- 18. 12. 2006 – první paralelní provoz
- 17. 2. 2007 – zahájení provozu IATCC Praha

Technická data:

- Rozloha pozemku – cca 60 tisíc m²
- Zastavěná plocha – 8860 m²
- Plocha provozního sálu – 900 m²
- Výška provozního sálu – 8 m
- Délka kabelů v IATCC – cca 850 km

Manažer projektu

Bovis Lend Lease, a. s.

Generální projektant

Stopro, spol. s r. o

Generální dodavatel

Hochtief CZ, a. s.

Supermoderní středisko

V neděli 18. února jsem si po návratu z nočního vyhodnocení prvního dne ostrého provozu z IATCC pustil záznam Událostí vysílaných na ČT 1 a velice mě zaujala slova moderátorky, která hovořila o přesunu do „... supermoderního centra ...“.

V tu chvíli jsem se myšlenkami vrátil na samý začátek projektu před šesti lety a vybavily se mi návštěvy evropských středisek, kde jsme s projektovým týmem měli možnost prohlédnout si tato střediska a diskutovat s lidmi, kteří se přímo podíleli na jejich realizaci. Naše poznatky, respektive pozitivní zkušenosti z realizací těchto středisek, jsme se pak snažili zužitkovat v základní uživatelské dokumentaci a vyvarovat se těm negativním. S odstupem času mohu potvrdit, že naše národní středisko v porovnání s jinými evropskými je opravdu supermoderní, a to nejen svou dispozicí a technologickým vybavením, ale i instalovanými ATM systémy.

Také v rámci projektového řízení byla realizace projektu IATCC Praha v porovnání s ostatními úspěšná a jedinečná v tom, že byl beze zbytku splněn jeho základní cíl při dodržení všech projektových

parametrů, kterými byly zejména termín zahájení poskytování ATS z národního střediska a v neposlední řadě finance, jejichž čerpání bylo dokonce nižší, než stanovil plán investičních prostředků.

Plnění stanovených parametrů projektu nebylo vždy jednoduché a bez problémů. V průběhu realizace projektu jsme se museli například vyrovnat s novými zákony o posuzování vlivu stavby na životní

prostředí a o veřejných zakázkách, s legislativními problémy civilně vojenské integrace a mnoha dalšími.

Projekt IATCC Praha je hodnocen jako úspěšný, a proto děkuji všem, kteří se přímo či nepřímo podíleli na jeho realizaci, a přeji zaměstnancům našeho podniku v novém středisku mnoho úspěchů v jejich činnosti.

JAROSLAV BEŇA, vedoucí projektu







Podprojekt stavba

IATCC Praha je pro mě především více než šest let života, setkávání se s lidmi různých profesí, a to proto, aby byla naplněna vize výstavby nového, všestranně špičkového střediska řízení letů a sídla firmy. Všechno bylo zahájeno v jarních měsících roku 2001, kdy se začal scházet Řídící a koordinační tým projektu a postupně ze všech podkladů, názorů a přání syntetizoval základní obrysy nového střediska. Intenzita práce Řídícího a koordinačního týmu byla značná, jen v roce 2001 se sešel 38krát, a v dalších letech ještě stoupala. Bylo to však zcela nezbytné, neboť výstavba musela být zahájena v roce 2003, aby bylo reálné začít s provozem v plánovaném čase, tedy v těchto dnech roku 2007. Jako zásadní se ukázalo využití služeb Bovis Lend Lease, který vyhrál soutěž na inženýringové služby a již od závěru roku 2001 významným způsobem pomáhal při realizaci projektu. V roce 2002 byla v soutěži vybrána projektová kancelář Stopro, která celé středisko vyprojek-

tovala a nesla velkou část tíhy projednávání projektu se státními orgány, a to jak při přípravě výstavby, tak při její kolaudaci. V soutěži byl vybrán i generální dodavatel stavby Hochtief, divize 8, která zahájila stavební práce v plném rozsahu v září 2003. Tempo prací se vytrvale zrychlovalo, a tak v květnu 2005 v souladu s plánem proběhla úspěšná kolaudace. Výstavba každého objektu je sice kolektivní dílo, ale bez schopných individualit by nešlo realizovat. Každý, kdo vstoupí do IATCC, vidí výsledek práce ateliéru Stopro pod vedením ing. Štichové, arch. Tučka a arch. Bartíka, Bovis LL pod vedením ing. Beránka a ing. Genčího a Hochtief divize 8 pod vedením ing. Jakubce a ing. Vondráška. Jejich práce a práce dalších přibližně 600 spolupracovníků byla oceněna označením Stavba roku 2005 a titulem Nejlepší investice roku 2005. Bylo mi ctí s nimi spolupracovat!

JAN SEDLÁK

vedoucí podprojektu stavba



Podprojekt ATM systémy



Poslání podprojektu se na začátku celého projektu dalo jednoduše shrnout do jediné věty: zajištění systémů pro poskytování letových navigačních služeb a jejich uvedení do provozu v novém středisku. Vlastní realizace tohoto poslání už tak jednoduchá nebyla.

Nejdřív bylo nutné všechny ATM systémy zmapovat, rozhodnout o způsobu jejich obměny. Systémy byly rozděleny do celkem 18 skupin, tzv. balíčků, které tvořily částečně samostatné dílčí projekty. V této počáteční fázi se také definovaly základní koncepční požadavky, které ovlivnily jak projektování budovy IATCC, tak i architekturu ATM systémů (systém zálohování napájení, umístění počítačových jednotek mimo sál ATS, způsob připojení na datovou síť, integrace technické supervize do jedné místnosti).

V další fázi projektu probíhala definice provozních a uživatelských požadavků na jednotlivé systémy, prováděly se analýzy, zpracovávaly se studie proveditelnosti.

Současně s tím již bylo nutno upřesňovat podklady pro stavební projektovou dokumentaci. V podprojektu pak probíhaly paralelně dvě aktivity – na jedné straně specifikace, vývoj a dodávka jednotlivých systémů, na druhé straně projektová příprava a realizace infrastruktury. Tato fáze byla završena instalací většiny ATM systémů v druhé polovině roku 2005 v novém středisku. První polovina roku 2006 byla ve znamení testování a posledních úprav. Bylo nutno provést obrovské množství různých zkoušek a prověrek jak v rámci jednotlivých systémů, tak při jejich integraci do funkčního celku. Poté byly již systémy připraveny pro výcvik a paralelní provoz. Tím se celý projekt dostal do finále. Vlastní přechod do IATCC nebyl z pohledu ATM systémů také vůbec jednoduchý. Velmi přínosné bylo, že jsme si jej mohli třikrát vyzkoušet nanečisto během paralelního provozu.

IVO LENGÁL

vedoucí podprojektu ATM systémy

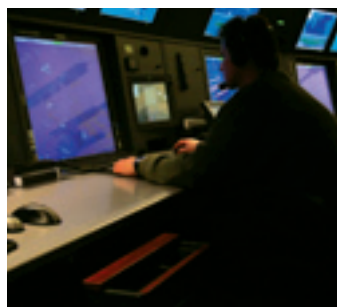
Podprojekt ATM postupy

Rozdělení struktury projektu IATCC do tří samostatných částí – stavba objektu, ATM systémy a ATM postupy – již na jeho samém počátku mělo svoji logiku. To, že každá tato část nemůže žít svým vlastním životem, ale že se vzájemně prolínají a doplňují, jsme tak trochu tušili. Průběh projektu nás přesvědčil, že tato zásada bude naplňována od prvních výkresů architektů a projektantů až po zahájení provozu střediska. Zjednodušeně se ten princip dá popsat – určit rozsah služeb, který chci z nového střediska poskytovat, následně určit k tomu rozsahu nejvhodnější systémy a technologie, dále navrhnout objekt, kam nainstalovat všechny ty klíčové systémy, a v neposlední řadě navrhnout provozní prostory pro personál ATS a jejich relaxační zázemí. Zajistit vzájemnou prostorovou provázanost klíčových

pracovišť a prostorů tak, aby odpovídaly provozním vazbám. To vše musí navíc zahrnovat potřebnou rezervu do dalších let tak, aby bylo možno rozšiřovat počty řídicích pracovišť v případě potřeby a bylo kam nainstalovat nové systémy ještě dříve, než vypneme ty staré.

Z hlediska definice ATM postupů bylo nejtěžší v roce 2002 co nejpřesněji popsat technologii práce na všech pracovištích ACC a APP Praha, která bude uplatněna počátkem roku 2007.

Jistě, základní principy technologie práce zůstávají stejné, ale některé zamýšlené koncepční změny, jako například civilně-vojenská integrace ACC Praha, činnost AMC a RCC v novém středisku, společné umístění pracovišť ACC a APP v jednom sále, ale i společný sál technické supervize ATM sys-



témů, to byly důležité změny, kterým bylo nutno věnovat hodně času a práce celé řady lidí. Tak, jak se postupně vyvíjela jednání o integraci, měnila se i stanovená technologie práce, způsob rozmístění řídicích i neřídicích pracovišť v sále ATS a zásady využívání některých systémů.

Postupně tak byly zpracovávány desítky dokumentů, které musely být následně

přepracovány, některé zůstaly nevyužité úplně a naopak bylo nutno zpracovat celou řadu dokumentů nových. Ty finální musely podstoupit projednávání jak uvnitř podniku, tak zejména celý náročný proces certifikace s ÚCL.

To, že se vše úspěšně povedlo, je obrovským úspěchem mnoha lidí. Rozsah příspěvku mi nedovoluje je všechny jmenovat, ale umožňuje jim alespoň poděkovat.

Poděkovat celému oddělení DPLR/OPLNS za týmovou práci a klíčovou podporu při tvorbě a projednávání dokumentů, Petru Proškoví a Filipu Prahlovi z OBK při projednávání vlivu postupů na bezpečnost stejně jako vedoucím obou středisek ACC a SPLS Praha při konečné realizaci provozní dokumentace.

JAROSLAV VLASÁK

vedoucí podprojektu postupy

Foto IATCC 2003–2007: **PETR HRUBEŠ, JAROSLAV VLASÁK**

Prestižní cena pro SLNS Ostrava



Společnost Jane's Information Group uděluje při příležitosti každoroční ATC konference spojené s výstavou zabezpečovací letecké techniky v nizozemském Maastrichtu zvláštní ocenění výrobkům nebo systémům, které jsou technickou koncepcí a provozní výkonností mimořádně pokrokové, perspektivní a které představují budoucí technologické trendy. V tomto roce byl „Prestigious Development Award“ udělen systému P3D v Ostravě, který jsme před časem zakoupili od firmy ERA z Pardubic a který je v rutinním užívání stanovištěm APP v Ostravě.

Tato cena se zpětnou platností hodnotí nebyvalé úsilí jak techniků, tak i řídicích letového provozu a mimo jiné i podporu managementu střediska Ostrava při dlouhé anabázi projektování, instalaci a zkušebnímu provozu, které bylo završeno úspěšným začátkem provozního využívání P3D na stanovišti APP v roce 2003. P3D v Ostravě byl v té době první plně provozně využívaný „Wide Area Multilateration“ (WAM) systém na světě. V souladu se strategií DPLR

byla v prosinci minulého roku dokončena instalace druhého WAM systému u ŘLP ČR, s. p., s označením P3D-WS Praha, který v průběhu tohoto roku doplní přehledovou infrastrukturu s pokrytím prostoru do vzdálenosti 120 NN od Prahy. Nový systém vyhoví jak požadavkům ACC a APP, tak i budoucímu monitorování přiblížení na paralelní dráhy. Nedílnou součástí pražského systému je funkce ADS-B. Projektově je dále rozpracován multilaterační systém pro Karlovy Vary a výhledově je ve střednědobém plánu plánována instalace systému v Brně. Jeho pracovní název je „Jižní Morava“ a po roce 2009 by měl nahradit současný MSSR Buschberg.

Pro P3D v Ostravě je plánována na příští rok výměna softwaru se zdokonalením na základě doposud získaných provozních zkušeností. Multilaterační systém P3D-AS jako přehledový element A-SMGCS pro sledování provozu na letišti v Praze je již provozně takovou samozřejmostí, že se o něm ani nezmínujeme.

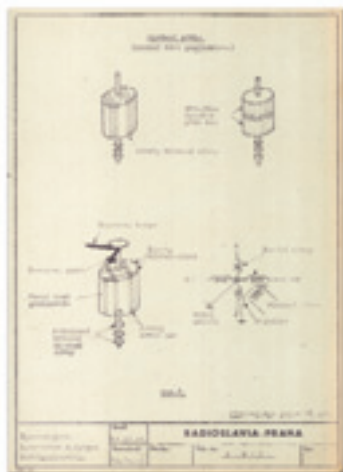
IU

Dokumenty z historie řízení letového provozu

Redakci Stripu se podařilo získat vzácný dokument. **Akciová společnost Radioslavia Praha pro telegrafii a telefonii bez drátu** vypracovala v roce 1945 dokumentaci a provozní předpis *zaměřovače Marconi Adcock, typ DFG 10*. Na obrázku vidíte ukázkou z osmnáctistránkové složky.

Podobné dokumenty mohou být ozdobou archivu, který jsme se rozhodli založit. Obrácíme se proto na vás – naše čtenáře – s výzvou ke spolupráci. Víte-li o podobných archiváliích, které se vztahují k historii řízení letového provozu, a jste nám je ochotni poskytnout, kontaktuje prosím redakci. Mailová adresa je strip@ans.cz, telefon 220 373 209.

MICHAEL SEDLÁČEK



Napsali a řekli o Jenči

O zahájení provozu v novém středisku referovala četná média. Česká televize přinesla ve svém zpravodajství i živý vstup u přechodu řízení letového provozu z technického bloku na letišti do IATCC v Jenči.

Letadla nad Českem řídí nejmodernější dispečink

Hospodářské noviny

19. 2. 2007

Je sobota půl jedenácté večer. Do vzdušného prostoru nad Českou republikou vstupuje letadlo nizozemské společnosti KLM na trase Amsterdam – Dubaj. V tu chvíli jeho kapitán slyší ve sluchátku hlas dispečera: „KLM 429. Tady je Praha, radar kontakt. Dobrý večer.“ Právě byla zahájena navigace letadel nad Českou republikou z nejmodernějšího řídicího střediska v Evropě.

Pohyb civilních letadel nad Českem bude řídit nové, moderní centrum

Česká televize, Události 19:00

17. 2. 2007

Roman MILER, moderátor

V půl jedenácté večer začne pohyb civilních letadel nad Českem řídit jedno z nejmodernějších center na světě. Komplex za tři a půl miliardy korun v Jenči u Prahy převezme řízení provozu od dosavadní centrály v Ruzyni.

Otevření nového centra letového provozu v Jenči

Česká televize, ČT 1

18. 2. 2007

Jolana VOLDÁNOVÁ, moderátorka

Desítky let hlídalo nebe nad Českou republikou řízení letového provozu v Praze-Ruzyni. V noci na dnešek se kontrola veškerého provozu civilních letadel přesunula do nového, supermoderního centra v Jenči u Prahy.

Nové středisko Řízení letového provozu

Frekvence 1

18. 2. 2007

Renata MALÍKOVÁ, moderátorka

V Jenči u Prahy už několik hodin běží provoz zbrusu nového střediska Řízení letového provozu. Je to jedno z nejmodernějších středisek v Evropě. Vzdušný prostor nad našimi hlavami je tak ode dneška bezpečnější a smí do něj víc letadel.

České nebe se sleduje z nového centra

Lidové noviny

19. 2. 2007

V noci na neděli úspěšně zahájilo provoz nové středisko Řízení letového provozu (ŘLP) v Jenči u Prahy. Přechod řízení ze starého střediska sídlícího na letišti v Praze-Ruzyni na nové v Jenči se uskutečnil přesně ve 22.30 a obešel se bez komplikací.

Letecký provoz nad ČR bude řízen z Jenče

Právo

17. 2. 2007

V Jenči u Prahy zahájí v noci ze soboty na neděli ostrý provoz národní integrované středisko, na jehož výstavbu a vybavení vynaložil státní podnik Řízení letového provozu (ŘLP) ČR 3,5 miliardy korun. Navigovat bude veškeré lety nad územím Česka a sloužit letišťům v Praze-Ruzyni, Brně, Ostravě i Karlových Varech.

„Do Jenče se teď z Ruzyně přemísťuje celý náš podnik. Díky špičkovým technologickým zařízením budeme schopni zvládat i podstatně hustší letový provoz než dnes. Dokonce tak intenzivní, jaký se předpokládá po roce 2015,“ řekl v pátek Právu mluvčí ŘLP Richard Klíma.

První navigací nového střediska ŘLP v Jenči byl let do Dubaje

Zpravodajství ČTK

18. 2. 2007

V září 2005 byla budova nového střediska vyhlášena Stavbou roku 2005 a v dubnu získala ocenění Nejlepší investice roku. Kromě nových technologií, radionavigačních, radarových či informačních systémů nabídne i nadstandardní zázemí pro maximální počet 90 řídicích letového provozu.

Víc letadel nad Českem

Blesk

17. 2. 2007

V noci na neděli začne pracovat nové středisko Řízení letového provozu v Jenči u Prahy. Díky tomu bude moci přes Česko proletět více letadel a letecká doprava by měla být bezpečnější. Jde o jedno z nejmodernějších středisek v Evropě. Vyšlo na 3,5 miliardy korun. Jde tak o největší investiční akci českého řízení letového provozu.

Ministerstvo dopravy o zahájení provozu ze střediska v Jenči

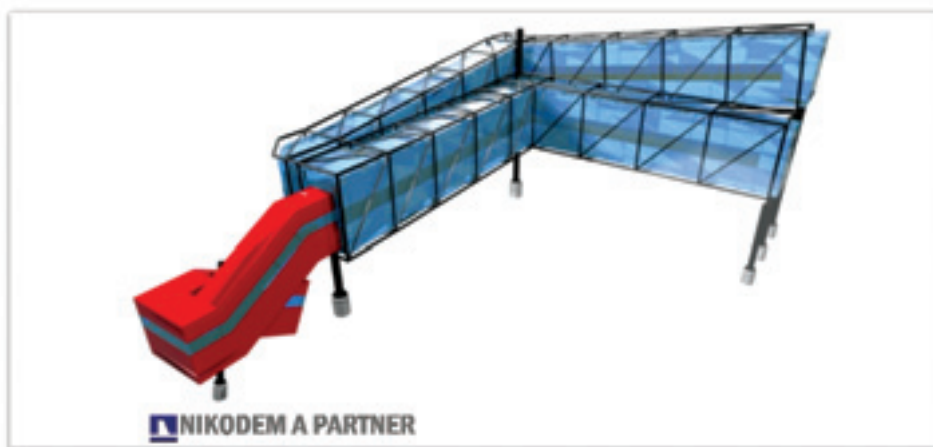
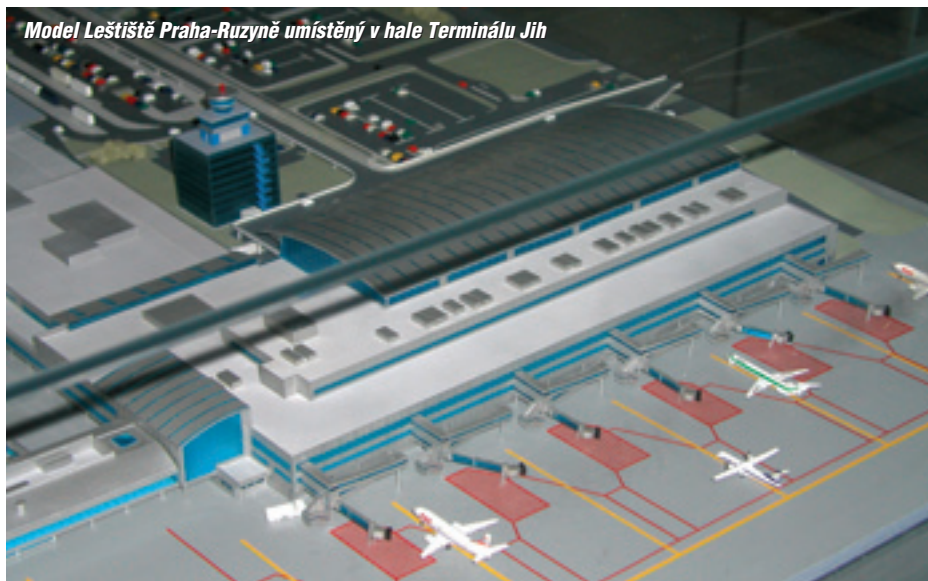
Na 4. zasedání Stakeholder Consultation Group (SCG/4) informoval ing. L. Mika, člen SCG, o zahájení provozu z nového střediska IATCC. Delegát Rakouska vyjádřil blahopřání s poděkováním za spolupráci a ocenil rychlost postupného přechodu na plný provoz. V průběhu přestávky jednání delegáti z dalších zemí ocenili tuto aktivitu s tím, že tento prostor bude ještě atraktivnější pro přelety cizích letadel. (LH)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Nové dvouúrovňové mosty

Jihozápadní stěna terminálu Sever 2 bude doplněna šesti novými nástupními mosty. Mosty budou řešeny jako dvouúrovňové. Pevná část bude obsahovat oddělené úrovně pro přílety a odlety, které budou ústít do různých podlaží terminálu. Tyto úrovně budou svedeny do společného teleskopického tubusu, který most spojí s letadlem. Toto dvouúrovňové řešení bude v Ruzyni použito poprvé, důsledné oddělení proudů příletajících a odlétajících pasažérů zrychlí proces nástupu a výstupu a vyhoví plně bezpečnostním požadavkům. Počet krytých výstupů z terminálu Sever 2 se tak zvýší z 20 na 26. Zvýšení kapacity je nezbytné i vzhledem k tomu, že Česká republika spolu s dalšími osmi zeměmi se od roku 2008 stane součástí schengenského prostoru. Vnitrostátní lety a lety do těchto osmi zemí budou převedeny z terminálu Sever 1 do terminálu Sever 2, který je určen výhradně pro schengenský prostor. Zakázka za 348 mil. Kč bez DPH vyhrála v ostré konkurenci dalších sedmi uchazečů společnost Skanska CZ ve sdružení s OHL ŽS. V ceně je nutná stavební úprava objektu, dodávka technologií, doplnění informačního systému a nová trafostanice pro napájení mostů. Ukončení stavby je naplánováno na červenec 2007, ale uvidíme, jestli termín neohroží poněkud váhavý rozjezd stavebních prací.

Model Leštiště Praha-Ruzyně umístěný v hale Terminálu Jih



Ruzyni se daří

V lednu 2007 bylo odbaveno 710 000 cestujících, což je meziroční nárůst 10,8 %. A to byl provoz v lednu přerušen na 32 hodin v důsledku bombové hrozby a sněhové kalamity. Pro letošní rok si letiště stanovilo za cíl překročit 12 milionů cestujících. V současné době z letiště zajišťuje 55 dopravců spojení se 107 destinacemi.

To bude úlet, vykoupit outlet!

Co to je OUTLET? Je to nový směr v boji o zákazníka. Velké řetězce si mohou dovolit jít s cenou dolů. Outletová střediska budou zaměřena na prodej značkového textilu s výraznou slevou, průměrně 40 %, ale může se vyšplhat až na 70 %. Jedno takové středisko se právě začalo stavět dva kilometry od ruzyňského letiště. Záměrně neuvádím přesnější lokalitu, tu musíme, pánové, před našimi milovanými manželkami, družkami a přítelkyněmi udržet v tajnosti, jinak se naplní tvrzení z titulku!

Středisko se bude se jmenovat Outlet Airport Praha a počítá se zde se 160 značkovými obchody.

Z tiskových zpráv připravil **OLDŘICH STANĚK**, AI, foto: mis

Evropský cer

Dne 5. 12. 2006 obdržel státní podnik ŘLP ČR certifikát prokazující plnění společných požadavků v souladu s nařízením 2096/2005.

Aplikace nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování LNS v rámci Jednotného evropského nebe a nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování LNS, jsou nařízení, která ovlivňují a v budoucnosti budou ovlivňovat způsob poskytování LNS v ŘLP ČR, s.p.

Jmenovaná nařízení stanoví jasné pravomoce a odpovědnosti v rámci poskytování LNS mezi poskytovatelem služeb a státním dozorovým orgánem, v našem případě ÚCL.

ÚCL

Nařízení (ES) č. 550/2004 – Vnitrostátní dozorové orgány zajišťují náležitý dozor nad uplatňováním tohoto nařízení, a to zejména s ohledem na bezpečnou a účinnou činnost poskytovatelů letových navigačních služeb (ŘLP ČR, s. p.), kteří poskytují služby vztahující se k vzdušnému prostoru spadajícímu do pravomoci členského státu, který tento příslušný orgán určil nebo zřídil.

ŘLP ČR, s. p.

Nařízení (ES) č. 2096/2005 – V rámci Společenství by poskytování letových navigačních služeb mělo podléhat osvědčení, které vydávají členské státy v souladu s nařízením (ES) č. 550/2004.

Seriál pohled

15

(pokračování z minulého čísla)

V dubnu 1923 zadalo Ministerstvo veřejných prací na základě veřejné sou-

těže stavbu prozatímního dřevěného hangáru na letišti Bratislava-Vajnory, určeného pro civilní leteckou dopravu. V červenci pak ministerstvo zadalo stavbu přístavků k hangárům č. I až IV na státním civilním letišti Praha-Kbely.

Přestože, jak bylo výše zmíněno, linka Londýn – Praha britské společnosti Instone se nakonec neuskutečnila, provedlo přesto její letadlo Vickers Typ 61 Vulcan poznávací značky G-EBBL několik zkušebních letů. Poprvé do Prahy přilétlo 4. srpna v podvečer. Dne 6. srpna provedlo několik letů v okolí letiště Kbely, 7. srpna dopoledne odlétlo v rámci zkoušek telegrafního spojení do Chebu, odkud se téhož dne vrátilo se šesti cestujícími. O den později znovu odlétlo do Chebu a 10. srpna se vrátilo do Londýna.

V té době pozvolna končila výstavba základní sítě radiotelegrafních stanic v definitivním provedení. V souvislosti s přípravou na zahájení letecké dopravy byla tehdy zřízena menší radiotelegrafní stanice také v Bratislavě, kde byla umístěna na budově hlavní pošty. V říjnu 1923 byla zahájena stavba stanice v Německém (Havlíčkově) Brodě. Začátkem října, v době příprav na zahájení provozu Československých státních aerolinií, nařídilo Ministerstvo železnic, že staniční telegrafy, jimiž byly propojeny všechny železniční stanice, musejí být k dispozici pro případ leteckých nehod.

Na podzim bylo uskutečněno pokusné spojení s letadly Francouzsko-rumunské vzduchoplatecké společnosti.

certifikát pro ŘLP ČR, s. p.

Co se tedy vlastně skrývá pod Nařízením (ES) 2096/2005, respektive co jsou společné požadavky, které musejí poskytovatelé LNS splňovat a dokladovat k získání předepsaného certifikátu?

Technická a provozní způsobilost a přiměřenost

Systémy a postupy pro řízení provozní bezpečnosti a kvality

Systémy podávání zpráv

Kvalita služeb

Finanční způsobilost

Odpovědnost a pojistné krytí

Vlastnická a organizační struktura včetně ochrany před střetem zájmů

Lidské zdroje včetně odpovídajících plánů na nábor pracovníků

Ochrana před protiprávními činy



K prokázání plnění společných požadavků zahájila ÚCL on-site audit, který provedla ve dnech 16. 10. 2006 až 20. 10. 2006. Auditóři ÚCL navštívili snad všechny organizační útvary naší organizace a naši zaměstnanci strávili s auditory desítky hodin. Po ukončení on-site auditu vydalo ÚCL závěrečnou zprávu, z které uvádím tři nejdůležitější závěry.

Provedení auditu podniku ŘLP ČR, s. p., prokázal splnění všech požadavků obsažených v Nařízení (ES) č. 2096/2005. Nebyly shledány žádné neshody.

Při provádění auditu podle požadavků Nařízení č. 2096/2005 posuzoval ÚCL skutečnosti současného stavu poskytování letových provozních služeb, komunikačních, navigačních nebo pozorovacích služeb (přehledová infrastruktura, pozn. autora) a letecké informační služby podnikem ŘLP ČR, s. p. Podnik ŘLP ČR, s. p., splňuje všechny podmínky pro vydání osvědčení poskytovatele uvedené v Nařízení (ES) č. 2096/2005.

Podnik ŘLP ČR, s. p., je organizací, která dlouhodobě uplatňuje politiku podle standardů norem ISO a je držitelem certifikátu zavedených standardů ISO 9001: 2000.

Význam certifikace a získání certifikátu se dá shrnout následovně:

ŘLP ČR, s. p., prokázalo způsobilost k poskytování letových provozních služeb v souladu s evropskými standardy.

Získání certifikátu umožní ŘLP ČR, s. p., naplňování Nařízení (ES) č. 549/2004 o Jednotném evropském nebi (vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru).

Potvrzení správnosti definice cílového stavu civilně-vojenské integrace poskytování oblastních letových provozních služeb a zefektivnění procesu k jeho dosažení v roce 2010.

PETR FAJTL, ŘDPLR

Ú do historie řízení letového provozu

Jak známo, 28. října 1923 slavnostně zahájily provoz Československé státní aerolinie, které od 29. října létaly spoj Praha – Bratislava a Bratislava – Praha. V zimě 1923–1924 pak prošli piloti Československých státních aerolinií radiotelegrafním kurzem.

Koncem roku 1923 Německo sdělilo, že souhlas s přeletem francouzských letadel přes své území podmiňuje francouzským souhlasem s přelety německých letadel přes Francii. Otázka tehdy zůstala nedořešena, Německo v následujícím roce při nouzovém přistání nejdou letadla zabavilo, což v roce 1924 nakonec vedlo k dočasnému přesměrování linky mezi Paříží a Prahou přes Švýcarsko a Rakousko.

1924

Dne 6. března rozhodla ministerská rada o vybudování brněnského letiště, které se mělo stát prvním záložním letištěm pro leteckou dopravu mezi Prahou a Bratislavou. Bylo také rozhodnuto o civilní výstavbě na letišti v Košicích, kde byla dosud pouze zařízení vojenská, o vybudování záložního letiště v Lučenci na úseku Bratislava – Košice a o výstavbě letiště Užhorod, kde měla končit vnitrostátní linka ČSA.

Ve dnech 31. března a 4. a 8. dubna 1924 vstoupila v platnost nařízení zemských úřadů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku o zakázaných pásmech pro veškerá civilní a zahraniční letadla. O čtyři dny později, 12. dubna, bylo vyhlášeno zakázané pásmo i na Slovensku. Dne 17. dubna vyšlo vládní nařízení, které určovalo podmínky pro zřizování a provoz telegrafů a radiotelegrafních přístrojů. Kromě řady dalších podmínek stanovilo, že radiotelegrafní stanice na československých lodích, letadlech a vzduchových směji obsluhovat pouze českoslovenští státní příslušníci, kteří navíc vlastní vysvěd-

čení vystavené příslušným odborem Ministerstva pošt a telegrafů.

Problémy, vyplývající ze smluvně nedostatečně zajištěných právních náležitostí letecké dopravy přes Německo a, po pravdě řečeno, i přístup vítězných mocností první světové války, zvláště Francie k Německu (kdy například na příkaz spojeneckých komisí musely být likvidovány pokrokové prototypy velkých dopravních letadel – Zeppelin Staaken a další), vyvolával svévolné německé reakce. Patřilo k nim například zabavování letadel při jejich nouzovém přistání na německém území. Takováto německá opatření se naplno projevila na počátku roku 1924, a tak se již v únoru, tedy v době, kdy se téměř nelétalo, objevily náznaky, že Francouzsko-rumunská vzduchopletecká společnost přesměruje svou linku z Paříže přes Štrasburk do Prahy a dále do Vídně. Nově měla být linka vedena přes Švýcarsko do Vídně s odbočkou do Prahy. Tyto zprávy byly sice vzápětí demontovány, průběh událostí je však nakonec potvrdil a přímá linka byla po jistou dobu vedena mimo Prahu.



Pokusná letecká palubní radiostanice z let před první světovou válkou

Ostatně situace s leteckými smlouvami byla celkově nedořešena. Teprve na přelomu února a března 1924 byla sjednána britsko-československá provizorní letecká úmluva (za ČSR ji podepsal ministr zahraničí dr. Edvard Beneš). Půdu pro podpis smlouvy připravila o rok dříve cesta leteckého referenta Ministerstva veřejných prací ing. Janáka do Británie.

V polovině prosince zadalo Ministerstvo veřejných prací stavbu definitivního železobetonového hangáru na letišti Bratislava-Vajnory. Měl nahradit dosavadní provizorní dřevěný hangár pro uložení letadel.

1925

Také v roce 1925 pokračovala výstavba zařízení na československých státních (civilních) letištích. V únoru byla zadána stavba oplocení, toalet a skladiště pro ČSA na letišti ve Kbělicích. V květnu objednalo Ministerstvo veřejných prací stavbu železobetonového hangáru na letišti v Brně. V pozdním létě byla v Brně zadána stavba dalšího, tentokrát provizorního hangáru. V létě byla objednána stavba schodiště, nezbytného pro dokončení řídicí věže na rohu hangáru číslo 1 na letišti ve Kbělicích. Na téže letišti byla na podzim zadána stavba dalšího železobetonového hangáru, v listopadu, rovněž ve Kbělicích, stavba dílen pro Československé státní aerolinie.

V roce 1925 byla také vypsána soutěž na definitivní řešení elektrického přípoje na civilním letišti Kbely a na veřejné osvětlení jeho vnitřních komunikací. Je zajímavé, že až v tomto roce došlo k budování oplocení tohoto letiště, jehož plocha byla do té doby volně přístupná.

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

Osířelá stanoviště na technickém bloku



Misheard English

MARILYN MONROE MURDERED? (II.)

At about 7.15 p.m. Joe DiMaggio Jnr, the son of her second husband, rang her and found her in good spirits. Peter Lawford, the brother-in-law of Robert Kennedy, rang her at about 7.45 p.m. He later stated that „her voice sounded slurred, she seemed to be slipping away“. Very concerned, Lawford then rang a friend who in turn contacted Marilyn's lawyer, Mickey Rudin. Rudin was reinsured by Eunice Murray, Marilyn's nurse and housekeeper, that everything was all right.

Between then and about 10 p.m. there is the testimony of various people – Marilyn's hairdresser, two former lovers, and her close friend Jeanne Carmen, who all spoke to her on the phone, indicating that she was at least conscientious.

Between 10.30 and 11.00 p.m. Arthur Jacobs, Marilyn's press agent, was interrupted at a concert with a message that MM is dead, according to an account by Jacobs' wife. Rudin recounts that MM was certainly dead by midnight.

The owner of an ambulance company Walter Schaefer tells quite a different version of events than Eunice Murray and MM's psychiatrist Ralph Greenson who seemed to be hiding something because later he changed his opinion about the suicide theory (!!!): Schaefer maintained having had an ambulance called and that MM died at hospital. Greenson in one account confirmed this version privately. In any event, she was clearly dead well before the „official“ account said she was (!!!) The fact that rigor mortis had already set in by the time the police arrived at 4.40 a.m. also confirms this.

Accounts again differ NOW whether they consider Robert Kennedy was around at the time of her death or not. A photographer Billy Woodfield claims that he obtained flight logs showing that a helicopter flew someone, presumably RK, from Lawford's house to Los Angeles airport at around 2 a.m. (!!!) Some biographers have proposed that the delay in the official time of Marilyn's death was to allow RK to get away. Lawford's biographer, James Spada, states that Lawford employed a private detective, Fred Otash, to „clean up“ Marilyn's house. However, other biographers, like Spoto, consider that the attempt to link RK with events that night was part of a smear campaign against the Kennedys.

To be continued

V textu jsou dvě slovní záměny.

■ ■ ■

Řešení ze Stripu 2/2007:
POISONING not REASONING. (ak)