



Ohlédnutí za provozem v roce 2006

Přesto že je již duben, dovoluť mi krátce se vrátit k loňskému roku. Rok 2006 lze považovat z pohledu provozní divize za rok výjimečný. Kromě běžného zjištění každodenního provozu byl rok 2006 věnován intenzivnímu výcviku nových řlp, a především pak aktivitám souvisejícím s přípravou přechodu divize provozní do nového střediska.

Nasazení většiny zaměstnanců bylo skutečně enormní a přispělo tak nejen k zajištění poskytování služeb s požadovanou úrovní bezpečnosti a maximální možnou kapacitou, ale i k úspěšné realizaci vlastního přechodu stanovišť do nového střediska v únoru letošního roku. Počet a závažnost incidentů s účastí ATS v roce 2006 vykazovaly zlepšující se trend při nadále rostoucím provozu. S ohledem na množství aktivit zajišťovaných DPRO lze považovat za pozitivní i vývoj zpoždění. Zpoždění generovaná ACC zůstala i při mírném nárůstu provozu (2,2 %) na hodnotě 0,8 min. na let, stejně jako v roce 2005. Zpoždění připisovaná „air side“ letiště Praha pak dokonce výrazně poklesla. Jedinou oblastí, kterou nelze považovat za zcela úspěšnou, byl pokračovací výcvik nových řídicích letového provozu. Vynaložené úsilí všech, kteří se na výcviku

podílejí, stále nepřináší odpovídající výsledky. Výcvik se v některých případech proti původnímu plánu výrazně prodlužoval a celková úspěšnost pravděpodobně nepřesáhne 50 procent. Navíc v řadě případů byl výcvik ukončen až v jeho úplně závěrečné části po několika stech hodinách zácviku v reálném provozu na stanovišti.

ACC stejně jako v roce 2005 využívala maximálně sedmisesektorovou konfiguraci a přibližně stejný režim otevírání sektorů. Celková doba otevírání sektorů dokonce meziročně mírně poklesla. Na vyšší aktivaci sektorů se prostě nedostával fond pracovní doby, která byla pečlivě plánována na jednotlivé aktivity, včetně pokračovacího výcviku, který, na rozdíl od předcházejících let, probíhal i v letních měsících. To mělo za následek mírně větší zpoždění v provozně nejsilnějších letních

měsících červen – srpen, kdy zpoždění dosahovalo hodnotu 1,4 min. na let. Nedostatek kapacity se projevoval především v sektoru NEM (střední východní sektor), který byl příčinou poloviny celkového objemu zpoždění ACC Praha. Dalším nejzatíženějším sektorem byl tradičně WL (nízký západ), který si připisoval 25 procent všech zpoždění. Stanoviště ACC v loňském roce již plně těžilo z bezstripové technologie práce zavedené v září 2005. Výkony stanoviště jen potvrzují, že to bylo správné rozhodnutí.

Prvé pololetí roku 2006 bylo na SPLS Praha ve znamení zvýšení efektivity poskytovaných letových provozních služeb stanovištěm TWR Ruzyně a APP Praha. Konfigurace dráhového systému letiště Praha-Ruzyně bez dalších investičních akcí nedovoluje výraznější navýšení jeho kapacity, a tak byla pozornost SPLS za-

měřena na technologickou podporu činnosti personálu APP Praha a na zjednodušení koordinace mezi APP a TWR. Zavedením „approach separation tool“ do radarového zobrazení na APP došlo jak ke zvýšení efektivity řízení letadel na přiblížení a optimalizaci rozstupů mezi přilétávajícími a odlétávajícími letadly, tak i k zjednodušení koordinace mezi APP a TWR. Dalším prvkem, který byl výrazným přínosem k efektivitě poskytovaných služeb stanovišti APP a TWR, bylo zavedení zobrazení systému ASMGCS na radarových pracovištích APP. Všichni radaroví řidiči APP mají díky tomuto zobrazení naprosto aktuální přehled o letadlech poježdějících na vzlet, způsobu jejich řízení před vstupem na dráhu a současně i o pohybu letadel po přistání a způsobu vyklizení dráhy. Uvedená opatření přispějí (pokračování na str. 2) →



CEATS – zahájena studie proveditelnosti

Poté, co bylo v listopadu loňského roku dosaženo shody na nové koncepci CEATS založené na distribuovaném modelu, o které také informovalo prosincové vydání Stripu, bylo na jednání CCG, které se konalo v letošním březnu, dosaženo konsenzu ve dvou klíčových oblastech.

Tou první je shoda na organizačním uspořádání, věcném zadání a harmonogramu zpracování studie proveditelnosti Funkčního bloku vzdušného prostoru v regionu CEATS. Druhou je pak skutečnost,

že realizaci nové koncepce nelze zajistit stávající dohodou CEATS z roku 1997 a tato dohoda musí být změněna, ukončena nebo nahrazena jinou dohodou. To vyplývá z právní analýzy vypracované Agenturou ve spolupráci s právními experty zúčastněných zemí.

Zatímco zadání vypracování studie proveditelnosti (označované jako Project Charter), která by měla být dokončena v prosinci tohoto roku, bylo odsouhlaseno bez zásadních rozporů, otázky spojené s právním rámcem, ve kterém by se měla

nová koncepce realizovat, jsou nadále předmětem diskuse. Když státy potvrdily shodu na nové koncepci CEATS a zároveň se shodly, že ji nelze realizovat v rámci stávající dohody CEATS, zdálo by se logické, že je nutné se právními aspekty neprodleně zabývat. Některé státy včetně ČR navrhly pozastavit provádění dohody v těch jejích částech, které jsou v rozporu s novou koncepcí, bez dopadu na plynulé pokračování prací na studii proveditelnosti. Itálie dokonce navrhla ukončení dohody v co nejkratší době. Tím podmínila i svoji další účast v projektu. Další státy nutnost zásahu do dohody nepodpořily. Proto bylo dohodnuto, že požadovaný právní rámec bude navržen jako jeden z výstupů studie proveditelnosti.

Vlastní studie, která je shodná s obdobnými iniciativami v jiných částech Evropy, bude realizována prostřednictvím šesti pracovních skupin a projektové řízení bude zajišťovat kancelář projektu v čele s vedoucím projektu, kterým je p. Alex Hendriks. Členy pracovních skupin jsou zástupci nominovaní jednotlivými poskytovateli služeb. ŘLP ČR, s. p., bude mít zastoupení ve všech pracovních skupinách. Z důvodu relativně krátké doby na realizaci studie budou proto činnosti v pracovních skupinách vyžadovat vysoké pracovní nasazení. Koordinace aktivit jak směrem dovnitř ŘLP, tak s Ministerstvem dopravy, obrany a ÚCL bude zajišťována prostřednictvím KŘ.

IVAN HUBERT, ŘKŘ

Ohlédnutí za provozem v roce 2006

→ (dokončení ze str. 1)

la k výraznému snížení zpoždění a umožnila zvýšení deklarované kapacity letiště z 38 na hodnotu 40 pohybů za hodinu, při dílčím navýšení počtu přistání na 28 letadel za hodinu z předchozí hodnoty 20 letadel. Statistické údaje o vykázaných hodnotách zpoždění v roce 2006 potvrzují efektivitu provedených opatření, ale prokazují i skutečnost, že bez výstavby a zprovoznění nové vzletové a přistávací dráhy na letišti Praha již dál jeho kapacitu zvyšovat nelze.

Druhá část roku 2006 pak byla zcela za-

měřena na přípravu výcviku pro přechod do IATCC a následně i jeho vlastní provádění.

Stanoviště APP a TWR na regionálních letištích se v loňském vyvíjela s celkovým navýšením objemu letového provozu. Výjimkou bylo letiště v Karlových Varech, které bylo v důsledku rekonstrukce dráhy celé tři měsíce uzavřeno. Střediska ZLT na všech třech letištích měla výraznou zásluhu na provozuschopnosti stárnoucího hlavního radarového systému ALS.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

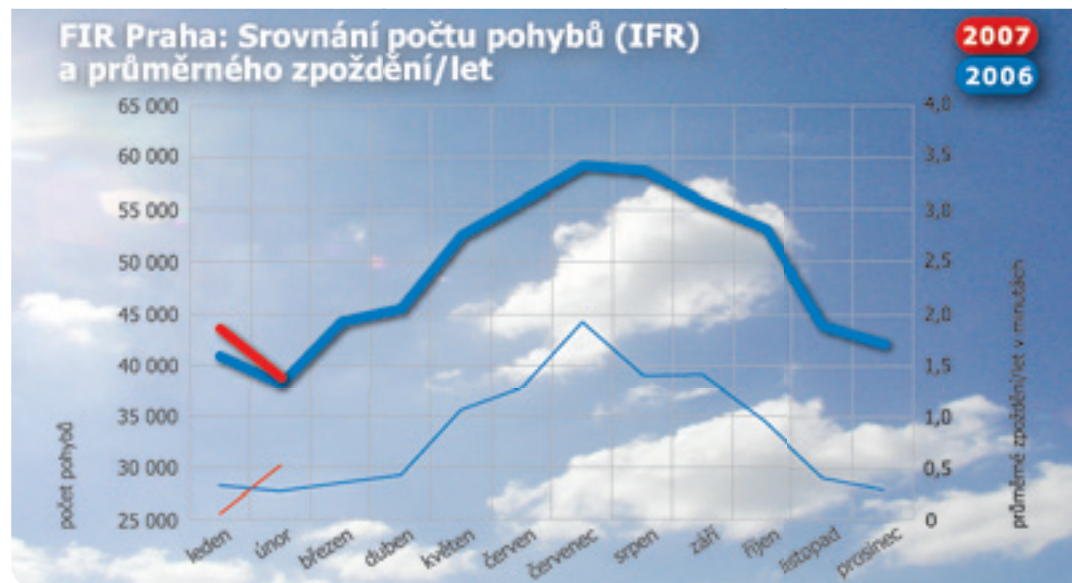
Vydání čtvrtého čísla letošního Stripu je pro redakci příležitostí k blahopřání zaměstnancům Řízení letového provozu ČR, s. p., kteří dosáhli pracovního výročí v dubnu.

Mgr. Jan Fleissig, vedoucí řlp II – SC, oddělení ASM/FIC 30 let

Stanislav Petrášek, technický dohled II, středisko NAVCOM 25 let

Oldřich Pírek, vedoucí řlp I, oddělení LPS Brno 20 let

Jiří Fencel, specialista LIS NOF – VS, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM 15 let



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

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
10 446	11 257
nejvyšší počet/den (24. 2.)	
440	471
nejvyšší počet/hod. (2. 2.)	
43	45

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

Zdroj: AI

2006	2006
celkový počet	
37 964	38 089
nejvyšší počet/den (24. 2.)	
1 482	1 535
nejvyšší počet/hod. (20. 2.)	
112	120

Statistika provozu

únor 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha	Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.
	2006	2007	06/07 v %
únor	37 964	38 089	+ 0,3

	Počet pohybů v evropském regionu	
	2006	2007
únor	667 608	703 858

	Počet pohybů na letištích – Česká republika								
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava		
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
únor	10 446	11 257	+ 7,8	1 062	1 478	+ 39,2	881	889	+ 0,9

Vladimír Soldán: Každý let je originál

Za účasti generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Petra Materny prezentoval v IATCC v Jenči 15. března 2007 ing. Vladimír Soldán, PhD., velitel letounu B-737 a pedagog, svoji novou knihu *Letové postupy a provoz letadel*. Při této příležitosti jsme ho požádali o rozhovor.

Můžete nám přiblížit, o čem pojednává vaše nová kniha?

Kniha pojednává o teorii létání podle přístrojů a o postupech, které musejí piloti provést, aby dodrželi příslušná pravidla. Toto téma řeší předpis L 8168, který se zabývá dvojí tematikou. Za prvé definuje soubor manévru a postupů, které musí pilot provést, aby od okamžiku zahájení klesání v průběhu jednotlivých úseků přiblížení přivedl letadlo až na přistání a přistál, případně provedl tzv. nezdařené přiblížení – zvedl stroj opět nahoru. Druhá oblast řeší vztah přiblížení se letadla vůči překážkám na zemi. Musíme předpokládat, že letadlo se při přistávacím manévru ocitne v mlze nebo nízké oblačnosti a pilot nebude mít vizuální kontakt se zemí. Pilot, který přivádí letadlo k zemi, se přibližuje překážkám, které sice vnímá, ale neví, jak přesně vysoko nad nimi je. Existují výpočty a matematické postupy, které řeší vztah letadla k překážkám, a výsledným produktem je pak tzv. výška rozhodnutí. To je okamžik, kdy se pilot, pokud získá vizuální kontakt s dráhou, rozhodne, že přistane, nebo v opačném případě provede postup výše zmíněného tzv. nezdařené přiblížení.

Do tohoto stadia letu řídící letového provozu už tedy nezasahuje.

Primárním posláním řídicího je zajišťovat všem letadlům rozestupy mezi sebou navzájem jak ve vertikální, tak horizontální rovině. Primárním úkolem pilota je vést letadlo na přistání. Takže při konečném přiblížení řídící pilotovi sice povoluje přistání, ale do samotného manévru již nezasahuje a letadlo pouze monitoruje.

Přistávání je zřejmě jedním z nejtěžších úkolů pilota.

Myslím si, že rozhodovací proces v tzv. výšce rozhodnutí je pro pilota vůbec nejtěžším úkolem během celého letu. Má za sebou víc než stovku lidí a v jednom prchavém okamžiku musí učinit zásadní rozhodnutí pro správný manévru – přistání nebo nezdařené přiblížení.

Když už jste zmínil pasažéry, jak se vyrovnáváte s myšlenkami na odpovědnost za jejich bezpečnost?

Navzdory velkým zkušenostem, které jsem pilotováním získal, každý let prožívám. On je každý let totiž originální. Probíhá v originálních podmínkách, při jiné hmotnosti letadla, při jiném počasí ... Takže rozhodovací procesy při pilotování jsou pokaždé výjimečné. Vždy ale vyžadují maximální soustředění. Myslím na to, že přeci umím ovládat letadlo, mnohokrát jsem již přistával. Je to sice velká odpovědnost, ale

nesmím se jí nechat svázat. Na jedné straně je třeba mít patřičnou pokoru k letadlu a na druhé straně potřebné sebevědomí, že je zvládnutelné. Pokora a sebevědomí musí být v rovnováze.

Musel jste někdy jako velitel B-737 řešit kritickou situaci?

Kritickou situaci ne, ale nestandardní situace se během letu někdy vyskytnou. Rozhodně ale nebývají takového rázu, aby ovlivnily bezpečnost letu.

Stát se pilotem byl váš dětský sen?

Spíš jsem se rozhodl až na střední škole, a proto jsem se přihlásil na tehdejší Vysokou školu dopravní v Žilině na obor provoz a ekonomika letecké dopravy. Tam se krystalizoval můj zájem o letectví a časem se už jen víc a víc prohluboval. Studium jsem ukončil v roce 1979.

Co jste musel absolvovat, abyste se stal profesionálním pilotem.

Byl jsem sportovním pilotem a vzhledem k tomu, že jsem uspěl ve výběrovém řízení na práci ve Státní letecké inspekci, začal jsem pracovat v oddělení letového ověřování. Tam jsem se začal specializovat na konstrukci letových postupů. Absolvoval jsem školení, které pořádala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v Montrealu a pak v Paříži. Dal jsem vlastně přednost teoretické přípravě, a až po deseti letech práce na inspekci jsem projevil přání stát se zaměstnancem ČSA. Podařilo se to. Pracoval jsem jako navigátor na TU-134 a později jako pilot. Získal jsem nejprve pozici druhého pilota na ATR a po třech letech druhého pilota na Boeingu 737. Pak jsem se vrátil

na ATR jako kapitán a nakonec jsem se stal velitelem letadla B-737.

Vraťme se ještě k vaší knize. Nemí jen suchý text, ale má i mnoho doprovodných ilustrací.

Jsem rád, že právě ty obrázky zmiňujete. Chtěl bych i touto cestou poděkovat Jiřímu Láně z Letecké školy ŘLP za šikovnost, elán i obrovské nasazení, se kterými se podílel na přípravě této knihy. Podle mých skic vyrobil na počítači všechny obrázky a graficky knížku upravil. Bez něj bych ji nepřípravil k vydání.

Věřím, že učebnice bude přínosem nejen pro piloty, ale také pro řídící letového provozu, které s uvedenou teorií létání seznamuji v základním i pokračovacím kurzu.

Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



Vladimíra Soldána při podpisu knihy sleduje Jiří Láň

Objektiv



Na přelomu února a března letošního roku probíhala v Karlových Varech prezentace nového modelu Fabia mladoboleslavské automobilky. Letištěm Karlovy Vary prošlo téměř 5000 cestujících – autorizovaných dealerů automobilů z Evropy. V souvislosti s touto akcí bylo odbaveno 46 speciálních letů, mj. společností Air Méditerranée, Thomas Cook, Flyglobespan, Viking Airlines, Swiss International Airlines, Transavia, ČSA, Smart Wings, Ukraine Air International, Futura International Airways, Swiftair, Cirrus Airlines, Aurela, Jetttime a dalších. Informace o těchto letech přinášel denně včetně fotografií i spotterský server karlovarského letiště lkkv.info.

IVAN KLÚJ (VLPS LKKV), foto: ROSTISLAV BRODA



Panorama Hradčan, Karlův most, logo hlavního města i Letiště Praha zdobí od 12. března 2007 Boeing 737–800, který pokřtili první náměstek primátora hl. m. Prahy Rudolf Blažek a generální ředitelka pražského letiště Hana Černochová.

„Využitím letadla jako originálního reklamního nosiče prezentujeme Letiště Praha jako vstupní bránu do turisticky atraktivní metropole České republiky,“ vysvětluje Hana Černochová. Nápis Prague Airport since 1937 na bocích předznamenává oslavy sedmdesátého výročí od zahájení provozu na ruzyňském letišti. Letiště Praha, s. p.



Oficiální zahájení provozu simulátoru řady Airbus A320 se uskutečnilo 26. března 2007 ve výcvikovém středisku Českých aerolinií. Po slavnostní ceremoniálu předvedl ukázkový let prezident ČSA Radomír Lašák.

(mis)

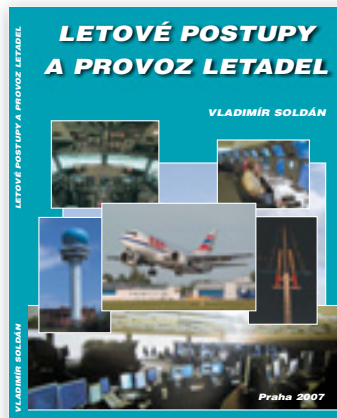
LIS vydal knižní novinku

Kniha **Letové postupy a provoz letadel** vychází po šesti letech od prvního vydání v roce 2000. Její původní název Postupy pro lety podle přístrojů byl změněn tak, aby lépe vyjadřoval rozšířený obsah.

Pár podrobností o knize se můžete dozvědět i z rozhovoru s jejím autorem ing. Vladimírem Soldánem, PhD., na předcházející straně Stripu.

Nová kniha je psána formou učebnice, obsahuje 17 kapitol, 168 obrázků, 31 tabulek, 22 většinou unikátních fotografií a 185 vysvětlujících zkratk. Vychází nákladem 1000 kusů. Informace o prodeji poskytne středisko letecké informační služby ŘLP ČR.

(red)



Personálie

Změny v dozorčí radě ŘLP ČR, s. p. Od 14. března 2007 jsou členy dozorčí rady **JUDr. Vladimír Kremlík**, vrchní ředitel úseku správy Ministerstva dopravy, **Ivan Krákora**, **Tomáš Volejník**, **Vladimír Hink**, poslanec, Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR. Předsedou dozorčí rady byl zvolen **Jiří Nedoma**, senátor, Senát Parlamentu České republiky, místopředsedou **Bc. Tomáš Hybner**, první náměstek primátorky, Magistrát města Karlovy Vary.

(red)

Dohoda o otevřeném nebi

Od konce března 2008 bude moci létat přes Atlantik více aerolinií. Ministři dopravy EU v březnu 2007 jednohlasně schválili dohodu o takzvaném otevřeném nebi, kterou již dříve přijaly Spojené státy.

„Dohoda má obrovskou ekonomickou a politickou důležitost,“ řekl na tiskové konferenci po jednání ministrů eurokomisař pro dopravu Jacques Barrot.

Dohoda má umožnit aeroliniím z Evropy létat z jakéhokoli města EU do jakého-

koli bodu v USA a naopak. Očekává se, že díky ní zlevní letenky, zvýší se počet přepravených cestujících a vznikne až 80 000 nových pracovních míst. „Dohoda obecně znamená rozšíření možností pro evropské dopravce, tedy i pro ČSA,“ řekla mluvčí Daniela Hupáková. Firma dohodu vítá také proto, že jí dává právní jistotu pro linky provozované ve spolupráci s Delta Air Lines na trasách do a z USA.

(red)

Fotografie (nejen) z dovolené

Pro pořízení zajímavého snímku je někdy nutné několikrát navštívit stejné místo, sledovat měnící se světelné podmínky a pak zvolit ty nejoptimálnější k expozici. Že se vyplatí pozorně se dívat kolem sebe i v práci, dokazuje snímek **Jaroslava Vlasáka** (NŘDPRO), který si všiml ranními paprsky slunce do zlatova zabarvené fasády budovy IATCC.

Podal-li se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi si vaší postřehy seznámíme čtenáře v některém z příštích čísel Stripu.

(red)





Zájezd seniorů na Hlubokou

Divize personální pořádá pro seniory – bývalé zaměstnance ŘLP ČR, s. p., nyní v důchodu – jednodenní zájezd na zámek Hluboká. Zájemci o výlet do jižních Čech musejí poslat závaznou písemnou přihlášku nejpozději **do 15. května 2007. Ve středu 6. června** pak na ně bude kromě prohlídky reprezentačních prostor prvního patra zámku čekat i oběd ve Švejk restaurantu a podle počasí a nálady také volný program.

Podrobnosti zájemcům sdělí Marie Pražáková. Řízení letového provozu ČR, s. p., divize personální/PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč, tel: 220 373 239, fax: 220 372 054, e-mail: prazakova@ans.cz. (red)

Konzultační a sportovní služby v IATCC

Každé pondělí a středu od 14:00 do 21:00 hod. je k dispozici pro zaměstnance pan Červenka, který nabízí tyto služby:

Konzultační služby	Sportovní služby
■ cvičební programy	■ tréninkové jednotky
■ sestavení tréninkových jednotek	■ strečinkový trénink
■ správné a vhodné pohybové aktivity	■ kondiční trénink
■ sestavování jídelníčku	■ posilovací trénink
■ zdravotní témata	■ kompenzační trénink
	■ instruktáž a dohled při cvičení na strojích
	■ správná technika cvičení
	■ správná technika strečinku
	■ vhodnost a volba cviků

Postižené děti si zaslouží naši pomoc

Společnost Duha je nadací pro děti postižené mozkovou obrnou – tělesně, zrakově, sluchově, mentálně – a je též jednou z neziskových institucí, které náš podnik v rámci svého sponzorského programu již dva roky finančně vypomáhá.

Tato nadace sídlí v Trutnově a byla založena v roce 1991.

Dnes podporuje 45 center s postiženými dětmi, jako jsou stacionáře (Stacionář „CESTA“ Náchod), dětské domovy (Dětský domov Vrchlabí, Dětský domov Žatec) a ústavy pro děti z celé ČR (Kojenec-ký ústav a dětský domov Dvůr Králové n. L.), ale i zdravotně postižené jednotlivce při opatrování nákladných kompenzačních, rehabilitačních a reedukačních pomůcek.



Mottem nadace je „Nemysli jen na sebe“. Tak se jmenuje i projekt, jehož hlavní náplní je rekonstrukce dětských domovů a stacionářů. Dalšími z projektů jsou např. „Domov na síti“, který se snaží zlepšit komunikaci mezi dětmi ve stacionářích, dětských domovech a ústavech prostřednictvím internetu, „Centrální půjčovna pomůcek, vozíků apod. pro celou ČR“ nebo „Divadelní činnost postižených dětí“, který ve spolupráci se Speciálním pedagogickým centrem Náchod a předními českými herci navazuje na výborné výsledky v práci s postiženými dětmi v rámci dramatických a výtvarných kroužků. Více informací najdete na www.duhatu.cz. (LH)

Napsali a řekli o Jenči

Česká republika, Ministerstvo dopravy, Ing. Aleš Řebíček, ministr dopravy

Vážený pane generální řediteli,

velice oceňuji, že převedení poskytování letových provozních služeb proběhlo v plánovaném termínu a bylo bezproblémové, přestože proběhlo za plného provozu. Přijměte mé poděkování a předejte jej, prosím, i všem ostatním zaměstnancům Vašeho podniku, kteří se o tento úspěch zasloužili.

Z dopisu ministra dopravy ČR

Úřad pro civilní letectví České republiky

Certifikace podniku ŘLP ČR, s. p., v souladu s požadavky Nařízení evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 2096/2005 byla ukončena ke dni 5. 12. 2006, a tím byla potvrzena způsobilost podniku ŘLP ČR, s. p., jako poskytovatele letových navigačních služeb, komunikačních navigačních nebo pozorovacích služeb a leteckých informačních služeb i z pohledu evropských požadavků.

V rámci certifikace podniku ŘLP ČR, s. p., jako poskytovatele letových navigačních služeb, komunikačních navigačních nebo pozorovacích služeb a leteckých informačních služeb nebylo možné přistupovat bez logického zohlednění návaznosti poskytování služeb ze starého objektu Technického bloku a zprovozněním objektu IATCC v Jenči.

V souvislosti s úspěšnou certifikací podniku ŘLP ČR, s. p., je vhodné připomenout profesionalitu a samozřejmě vstřícnost a spolupráci zástupců podniku ŘLP ČR, s. p., v certifikačních komisích.

Výsledky procesu certifikace, které lze posoudit na základě uvedení nového střediska IATCC v Jenči do plného provozu, které proběhlo bez komplikací a v souladu s obecnými požadavky na bezpečnost poskytovaných služeb, ukázaly jeho správnost a oprávněnost. Certifikace neznamena nic víc, než objektivní prokázání splnění podmínky existence dokumentace postupů, prokázání kvalifikace personálu a jejího udržování a prokázání metodiky hodnocení bezpečnosti pro jednotlivé technologické procesy, které se uplatňují v rámci poskytování jednotlivých služeb. Toto vše bylo ze strany podniku ŘLP ČR, s. p., splněno a byla tím prokázána jeho profesionální úroveň a jeho postavení mezi nejlepšími poskytovateli letových navigačních služeb v Evropě.

Mladá fronta DNES

Leteckou dopravu v Česku čeká v noci z dneška na zítřek jedna z největších změn v historii. Letový provoz začnou řídit dispečerů z úplně nového centra v Jenči u Prahy. Nová moderní stavba za 3,5 miliardy umožní, aby na našem nebi mohlo létat více letadel, a zároveň má přispět k větší bezpečnosti.

„Je to poprvé, kdy bude vše pod jednou střechou,“ říká generální ředitel Řízení letového provozu Petr Materna. Nové středisko, kde dvě třetiny nákladů šly na informační technologie, je jedno z nejmodernějších v Evropě. Stavba byla dokončena už v roce 2005, ale instalace veškeré techniky zabrala více než rok.

Dosavadní prostory už byly dispečerům vzhledem k houstnoucímu provozu nad Českem malé. V budoucnu by se z Jenče mohl řídit i provoz nad částí území sousedních států.

Letectví + kosmonautika

Provozním přechodem byl završen soubor činností v oblasti technologie práce, výcviku řídicích letového provozu, koordinace provozu se sousedními státy a systémové připravenosti. Cílem aktivit bylo zajištění bezpečnosti letového provozu v celém průběhu provozního přechodu a zahájit tím novou éru poskytování letových provozních služeb v ČR. V současné době je tak letový provoz ve vzdušném prostoru České republiky a v koncové řízené oblasti letiště Praha-Ruzyně řízen z nového střediska IATCC Praha.

Dopravní noviny

Jeden z nejvýznamnějších milníků vývoje českého civilního letectví přináší zvýšení kapacity vzdušného prostoru nad Českou republikou a nové standardy v oblasti bezpečnosti letecké dopravy. Mimo jiné umožní zásadně restrukturalizovat vzdušný prostor po plánovaném vybudování nové dráhy na letišti v Praze-Ruzyni. Kromě nových technologií, radionavigačních, radarových či informačních systémů IATCC středisko hostí i nadstandardní zázemí pro zhruba 90 řídicích letového provozu.

Logistika

Přechod řízení ze starého střediska řízení letového provozu sídlícího na letišti v Praze-Ruzyni na nové v Jenči se obešel bez komplikací. Cílem jeho vybudování bylo zajištění maximální bezpečnosti a plynulosti letového provozu ve vzdušném prostoru ČR a také zvýšení kapacity vzdušného prostoru. Navýšení kapacity letů nad ČR by mělo splňovat požadavky leteckých společností až do roku 2015.

Co se děje na ruzyňském letišti?

Dne 5. dubna to v Praze-Ruzyni začalo

Letiště Praha právě slaví 70 let od zahájení provozu. Dne 5. dubna 1937 v 9 hodin ráno zabručely nad ruzyňskou planinou dva hvězdicové motory letounu DC 2 Československé letecké společnosti a letoun se 14 cestujícími na vnitrostátní lince Piešťany–Zlín–Brno–Praha poprvé přistál na zbrusu novém letišti. O hodinu později přistál první mezinárodní spoj společnosti Air France na lince Vídeň–Praha–Drážďany.

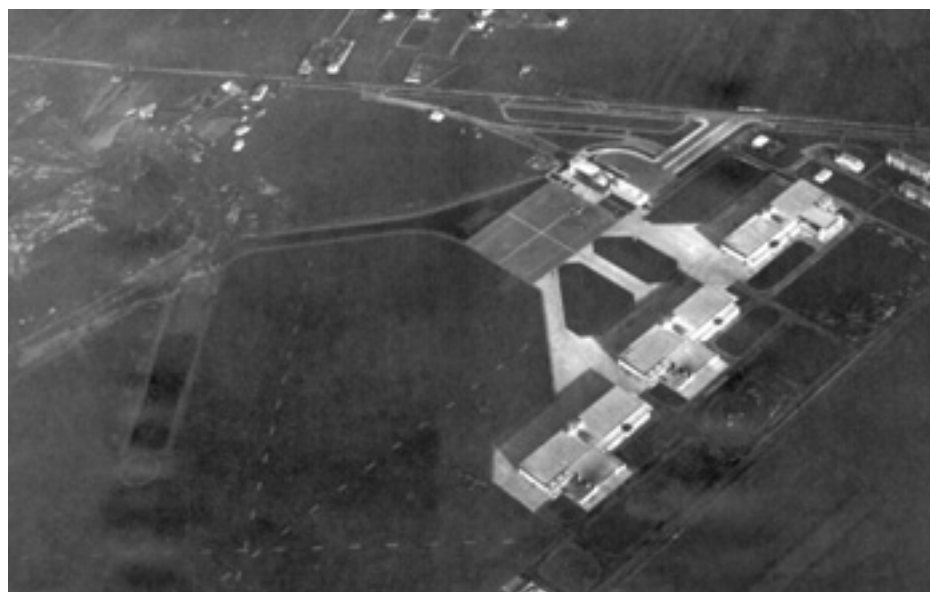
Nové letiště bylo na svou dobu skvěle a komplexně vyřešeno. Kromě terminálu z dílny ing. arch. Benše, za který byla udělena zlatá medaile na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži v r. 1937, byl vybudován komplex tří hangárů, dvě brzdovny leteckých motorů, autodílna s garážemi, točna pro kompenzaci magnetických

kompasů, kabelový přívod energie i náhradní zdroj, podzemní nádrže paliva v hangáru s výdejem 200 lit. za min. Dráhový systém sestával pouze ze tří travnatých přistávacích pásů s vytyčením světelných os zapuštěnými návestidly. Betonová odbavovací plocha 110 x 140 m byla zbudována s takovou důkladností, že odolávala i zatížení letouny IL 62 do poloviny 80. let. Navigační vybavení tvořil dálkový zaměřovač OKL a okřskový zaměřovač OKP, oba na středních vlnách. Radiové spojení s letadly zajišťoval vysílač OKP 2. U obce Jeneč se dokončovalo vysílací ústředí, jehož budova byla obklopena soustavou pěti ocelových stožárů 80 m vysokých.

U Středokluk se stavěl středovlnný zaměřovač ADCOCK pro noční a dálkové zaměřování letadel.



Diplom a zlatá medaile udělené v roce 1937 na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži za odbavovací budovu projektovanou ing. arch. A. Benšem



Letecký snímek letiště Ruzyně z roku 1937. V levé části snímku jsou vidět rozestavěné první úseky zpevňovaných VPD ve směrech 04/22 a 08/26, které odpovídají původním souběžným travnatým směrům – světlé přerušované čáry. Světlá místa podél obou okrajů VPD jsou výkopy pro postranní světelné řady

Komplexnost šla tak daleko, že bylo postaveno pět bytových domů pro zaměstnance, u nich byl otevřený plavecký bazén, v hangáru A byla tělocvična a dnešní zubní středisko byla v té době vila ředitele letiště.

Český um tehdy vytvořil dílo, které v Evropě nemělo příliš konkurentů. I když během války uniklo zničení a mělo skvělou startovní pozici k poválečnému rozvoji, vlivem politických událostí nebylo možno využít skrytého potenciálu geografické polohy i technického řešení. To se podařilo teprve v polovině devadesátých let a ten nádherný rozvoj, jehož jsme svědky v posledních letech, je do jisté míry i navázáním na prozíravost a dovednost předchozích generací českých letišťářů.

Letiště u příležitosti svých 70. narozenin v dubnu nabízí i řadu zajímavých akcí:

V prostoru parkoviště G bude do konce dubna vystavena speciální letištní technika pro údržbu ploch.

Ve spojovacím objektu Terminálu Sever 1 bude stálá expozice historie letiště od roku 1937 s možností zhlédnout film o historii od sedmdesátých let a bude tam i maketa letadla Avia BH25 ve skutečné velikosti.

V Terminálu Sever 2 bude veřejnost a 500 dětí z dětských domovů stavět největší mozaiku na světě – bude se podobat rozkvetlé louce z barevných dlaždic.

19. a 26. dubna proběhne Noc na letišti – unikátní prohlídka areálu letiště. Zájemci se mohou přihlásit na www.prg.aero.

Z materiálů ČSL, s. p., připravil **OLDŘICH STANĚK**, /
Repro z knihy Lubomíra Dudáčka Dopravní letiště Prahy

20 let služ

Bylo 25. června 1979, kdy jsem obdržel od kamarádů z Vysokých Tater zprávu, že při záchranné akci došlo k letecké nehodě vrtulníku Mi-8. Při nehodě zahynulo celkem 7 osob. Tento moment u mě rozhodl – řekl jsem si, že musím pomoci při přípravě projektu řádného chodu Letecké záchranné služby (dále LZS), podobně jak tomu již bylo v té době v Německu, Švýcarsku a Rakousku. A tato moje pomoc a plné nasazení trvaly celých 14 let.

První pokusy s využitím vrtulníku ve Vysokých Tatrách byly uskutečněny již v 60. letech, s těžkými, pro toto vysokohorské prostředí nevhovujícími vrtulníky Mi-4.

Po výše uvedené nehodě vrtulníku Mi-8 nastal útlum v používání vrtulníků pro záchranu. V roce 1984 jsem s Petrem Rajcem z Horské služby Vysoké Tatry začal projednávat postup, jak se pustit do budování LZS v Československu.

Velmi důležitým momentem bylo získání informací o praktickém provozu LZS v sousedních zemích, a to účastí na celosvětovém kongresu leteckých záchranářů AIRMED v roce 1985 v Curychu. Stal jsem se iniciátorem tohoto projektu a pro tuto myšlenku jsem získal postupně další nadšence z řad zdravotníků, pilotů, členů Horské služby a dalšího leteckého a zdravotnického personálu.

Tato práce byla vykonávána bez nároku na finanční odměnu a jediné, co jsem mohl slíbovat, byla dřina a stovky a tisíce hodin věnovaných této činnosti, většinou ve volném čase.

Jen díky obrovskému nasazení, obětavosti a nadšení skupiny lidí se podařilo za finanční podpory České po-

Seriál pohled

16

(pokračování z minulého čísla)

Dne 26. května byly v Praze podepsány první řádné československo-francouzské letecké dohody. První z nich se zabývala leteckou dopravou, druhá pak technickou spoluprací v letectví.

Dohoda o letecké dopravě upřesňovala subvence poskytované Československem mezinárodní letecké dopravě zajišťované společností CIDNA, v níž se od 1. ledna 1925 přeměnila dosavadní Francouzsko-rumunská vzduchoplatecká společnost. Dohoda také stanovila, že v poměru placených subvencí bude CIDNA používat československá letadla a motory a že bude zaměstnávat československé piloty a další zaměstnance. Praha se měla pro tuto společnost stát důležitým technickým střediskem.

Pokud jde o letiště Vajnory (Bratislava), byla v roce 1925 vypsána soutěž na dodávku elektrické přípojky 22 kV. V průběhu roku se uskutečnila také úprava plochy na vojenském letišti Košice, které současně sloužilo pro civilní leteckou dopravu. Byly zahájeny přípravy pro výstavbu letiště v Ostravě.

V létě téhož roku vstoupily v Československu v platnost Dodatky k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví. Změna článku 34 se týkala ustavení Mezinárodní komise pro letectví při Společnosti národů.

Rozvoj sítě leteckých povětrnostních hlídek byl od roku 1921 značný a jejich počet dosáhl v roce 1925 již 32. I v dalších letech se jejich síť dále rozšiřovala.

eb Kryštofů

jišfovny a Slovenské pojišfovny zahájit zkušební provoz – nejdříve 1. dubna 1987 v Praze a postupně v průběhu pěti let celkem na 18 střediscích LZS.

První duben je dnem různých aprílových žertů, ale jsem rád, že v tomto případě se nejednalo o žert, ale o zahájení činnosti, která se tak významně podílí na záchraně životů. Koordinační činnost budování LZS byla v té době prováděna Federálním ministerstvem dopravy v součinnosti s Ministerstvem zdravotnictví ČR a SR, Horskými službami, provozovateli vrtulníků Slovair, Letecké správy FMV (nyní Letecká služba Policie ČR), armády a dalšími organizacemi.

Klíčovým faktorem pro záchranu životů je čas, kdy zraněná osoba nebo jiný pacient obdrží první odborné lékařské ošetření s následnou rychlou a šetrnou přepravou do nemocnice. A to je absolutně největší přednost a výhoda LZS, protože vrtulníky mohou dosahovat rychlost okolo 3–4 km za minutu.

Ze statistik jednoznačně vyplynulo, že pokud je první zdravotnické ošetření u mnohočetných poranění poskytnuto asi do 15 minut, má velká většina postižených osob šanci na přežití.

Československo mělo jako jedna z mála evropských zemí plně geografické pokrytí území touto leteckou záchrannou službou. Pro primární a sekundární lety byl používán v té době jediný dostupný typ vrtulníku Mi-2, později byl nahrazen jinými, modernějšími typy Bo 105, Bell Long Ranger, Bel 412, Ecureuil 355 a v posledních letech byla nasazena špičková technika Eurocopter 135 a Bell 427.

LZS v Československu od samého začátku provozu v roce 1987 „vstoupila“ do Evropy, tj. připojila se ke v-



ropskému značení LZS s volacím znakem KRYŠTOF. V posledních letech však nebyl tento fakt respektován a pod stejným označením se objevují jiné kontrolní dopravní akce.

Byl navázán kontakt s kolegy – leteckými záchranáři ze sousedních zemí, ale i s kolegy z Austrálie, USA, Nového Zélandu. Stali jsme se členy evropské organizace EURAMI.

Denně je možno vidět nebo slyšet o zásazích vrtulníků a vždy se jedná o velmi závažné případy. Potěšující je i vysoká provozní bezpečnost (safety), neboť došlo k minimálnímu počtu nehod nebo incidentů.

Od samého začátku provozu LZS byl zaznamenán **per-**

fektní přístup všech řídicích letového provozu, kteří udělovali souhlas k vzletům vrtulníků LZS.

Rád bych touto cestou poděkoval všem, kteří byli u zrodu této služby a jsou zde s námi, i těm, kteří se na nás dívají ze záchranářského nebe, ale i těm, kteří navázali na práci svých předchůdců a denně naplňují naše motto, tj., že „*záchrana lidského života je jedním z nejvznešenějších úkolů lidstva*“. A k tomuto poděkování se zřejmě připojí i přibližně 100 tisíc lidí, kteří doposud byli touto službou zachráněni.

Ing. LADISLAV MIKA, MDČR
foto: archiv Letecké služby Policie ČR

ů do historie řízení letového provozu

1926

Na přelomu let 1925 a 1926 se objevil projekt letecké dopravy mezi Prahou a Terstem, za nímž stál Angličan Stead. Ten požadoval subvence od státu, ale Ministerstvo veřejných prací nemělo na subvencování linky dostatek prostředků, neboť většina těch, které byly k dispozici, byla vázána smlouvou s Francouzsko-rumunskou vzduchoplaveckou společností.

Na jaře 1926 začala ve Kbعلích výstavba motorové zkušebny pro ČSA. V té době se také začalo s přípravou na výstavbu letiště Hradec Králové, kde měl být smíšený civilní a vojenský provoz. Dne 1. května mělo být dáno do provozu brněnské letiště, jehož ředitelem byl na konci února jmenován ing. Nekvasil. Nakonec však bylo letiště slavnostně otevřeno až 30. května, přestože provoz tu byl zahájen již o šest dní dříve.



Stavba dílenského hangáru pro Československé státní aerolinie na letišti Praha-Kbely

V druhé polovině roku postavilo Ministerstvo pošt a telegrafů v Satalicích v blízkosti kbelského letiště novou budovu radiotelegrafní stanice.

Jak tehdy vypadala naše civilní letiště? Ve Kbعلích stálo pět hangárů železobetonových, jeden hangár typu Wagner III, jeden hangár plechový a dva dílenské hangáry, dále již zmíněná motorárna, tři garáže pro služební vozidla, dvě budovy pro zaměstnance letiště a ČSA, vila ředitele letiště. Těsně u civilního letiště byly tři stožárové antény rozhlasového vysílače.

Na brněnském letišti stály dva železobetonové hangáry o nestejně světlosti vrat a služební budova. Na bratislavském letišti Vajnory byl postaven železobetonový hangár s přístavky a také provizorní dřevěný hangár. Přípravovalo se zahájení výstavby civilních letišť Košice a Lučenec. V roce 1925 se také chystalo rozšíření bratislavského letiště Vajnory a budovalo se letiště v Užhorodě.

Posádky dopravních letadel stále používaly především srovnávací navigaci, s oblibou pak „železný kurz“ podle železničních tratí. Pokud letadlo nemělo dostatečnou letovou výšku, mohlo to však způsobovat komplikace, jak se to například přihodilo pilotu letounu Bleriot-SPAD poznávací značky F-AEOX. Letoun letěl v malé výšce přímo nad tratí až do chvíle, kdy se setkal s protijedoucím vlakem. Okamžik poté, kdy vlak letoun podjel, ztratil pilot v rozvířeném vzduchu vládu nad strojem a letoun se proti jeho vůli dostal předčasně na zem.

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

Stavební úpravy na technickém bloku

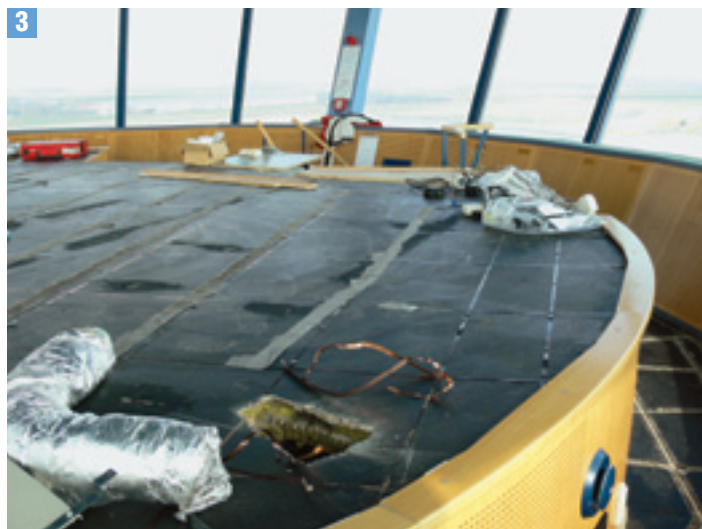
Když se vám doma rozbije okno, musí se vyměnit. Nic příjemného, ale taky nic neobvyklého, každému se to asi někdy stalo. Když se rozbije okno na TWR na letišti Praha-Ruzyně, musí se také vyměnit. Operace je to navíc poměrně neobvyklá, dost složitá, ale částečně i nebezpečná.

V den, kdy u nás všichni Pepíci slaví svůj svátek, se na parkovišti pod technickým blokem ŘLP naskytla zaměstnancům letiště i cestujícím naprosto neobvyklá podívaná. Na celé polovině parkoviště se jako obrovský žlutý drak začal rozkládat jeřáb LIEBHERR (1). Jednalo se o typ LTN 1160/2, jehož rozložené rameno je 89 metrů dlouhé a jehož maximální nosnost je 160 tun! Úkolem jeřábu bylo prasklé, demontované sklo umístěné ve speciálním rámu dopravit bezpečně na zem a následně to nové sklo vyzdvihnout a přemístit až do vnitřního prostoru TWR tak, aby zaměstnanci firmy SIPRAL mohli sklo uložit tam, kam patří. Docela jednoduché.

Ne, jednoduché to určitě nebylo. To prasklé sklo bylo na úplně opačné straně věže, než byl umístěn jeřáb. Při své váze a rozměrech se jinak prostě nevešel. Obsluha jeřábu tak byla při všech operacích odkázána výhradně na pokyny, které dostávala pomocí vysílačky z TWR ve výšce 50 metrů. Při demontáži poškozeného skla bylo třeba opatrně zasunout speciální kovový rám zavěšený na rameni jeřábu až dovnitř TWR, sklo vážící 280 kg do něj přemístit a opatrně i s rámem vysunout ven a spustit dolů (2). S novým sklem bylo nutno celou proceduru opakovat v opačném pořadí. Aby byl dramatický scénář ještě napínavější, v závěru akce se vybil baterie v přenosné radiostanici určené pro komunikaci s obsluhou jeřábu právě ve chvíli, kdy byl kovový rám uvnitř TWR a nové sklo již bylo demontováno z rámu, který bylo nutno opatrně po milimetrech vysunout z TWR ven a spustit na zem.

Díky profesionalitě lidí od firmy SIPRAL byla celá akce dokončena úspěšně a rekonstrukce vnitřního vybavení věže může pokračovat (3).

(jv), foto: jv, mis



Misheard English

WAS MARILYN MONROE MURDERED? (III.)

SUICIDE

Although Marilyn's psychiatrist Greenson originally supported the suicide theory, he later changed his opinion and said that he did not believe Marilyn was suicidal when he left her on Saturday evening. The possibility that she wanted to take an overdose without committing suicide, either to evoke Robert Kennedy's sympathy or as revenge against him, has to be considered. This could explain a curious request which Marilyn is supposed to have made when she asked whether there was any oxygen in the house. Oxygen is commonly used to help revive people suffering from drug overdoses. Nevertheless, several factors make accidental overdose unlikely. Although a considerable amount of water would have been needed to swallow the Nembutal capsules she used, there was little fluid found in her stomach (!) Furthermore, none of the other residues associated with the pills were found (!) Because of her long-term use of barbiturates, she would have built up a considerable tolerance to the drug (!) It is possible that she had consumed a substantial amount of the drug over the course of the day that had been digested earlier. However, according to a number of specialists it would have been impossible for her to have taken all the drugs found in her body by mouth (!) In addition, similar cases of barbiturate overdose using pills are accompanied by violent vomiting, of which there was no evidence (!) This suggests either injection or a suppository or enema as a means of indigestion of at least some of the drugs. None of these methods was known to be used by Marilyn. This argues against suicide and suggests the possibility that someone else was responsible.

ACCIDENT

Probably the best argued-scenario suggesting accidental death was by Donald Spoto, one of Marilyn's biographers. Spoto believes that Greenson was attempting to take Marilyn off Nembutal on to chloral hydrate. But Marilyn's doctor Engleberg, unknown to him, prescribed Nembutal the previous day. Both John Miner, the Deputy District Attorney, and Marilyn's lawyer Rudin recall Greenson remarking on this: „If only I had known about that other prescription.“ Spoto believes that a chloral hydrate enema on top of the Nembutal she had already taken might have been sufficient to kill her. Spoto argues that the cover-up was thus an attempt to hide the mistake.

*To be continued
(Next: Murder theory and Verdict)
V textu je jedna slovní záměna.*

■ ■ ■

Řešení ze Stripu 3/2007:

reassured not reinsured, conscious not conscientious. (ak)