

Životní prostředí a ATM

Bezpečnost, kvalita, efektivnost a minimální zpoždění – to jsou základní a všeobecně uznávaná měřítka pro úspěšnost poskytování služeb civilní letecké dopravy. Tento způsob cestování však v současné době čelí silnému tlaku ekologických aktivistů a novinářů, kteří využívají silných, ale ne vždy pravdivých argumentů o vlivu letectví na změny globálního klimatu. Tyto polopravdy však samozřejmě slyší i veřejnost, méně často však již slyší kvalifikovaný názor druhé strany. Proto se dalším, neméně důležitým kritériem hodnocení letecké dopravy natrvalo stane i aktivní přístup při ochraně životního prostředí.

NMožná jste měli příležitost vidět podobný záběr v televizi. Reportér stojí v popředí rušného mezinárodního letiště a sám nebo za asistence „odborníka“ na ekologii informuje televizní diváky o devastující roli letecké dopravy na životní prostředí a o zásadním příspěvku letectví ke globálnímu oteplování. K tomu obvykle přidají několik velmi vysokých hodnot (většinou 30 a více procent), které dokumentují podíl letectví na emisích oxidů dusíku, uhlíku a pevných částic. Záběr obvykle končí pohledem na řadu letadel připravených ke startu, popřípadě na kondenzační sledy za letadly ve vzdušném prostoru. To vše doplněno o pochmurný komentář spojený s prognózami nárůstu letového provozu.

Je jasné, že takové informace, které jsou čas-

to podpořeny populistickými prohlášeními některých evropských politiků, oblíbě letecké dopravy příliš nepřispějí. Naopak vedou k tomu, že se cestující veřejnost v některých případech dokonce cítí provinile, že letadlo jako prostředek dopravy vůbec využívá.

Na druhé straně by nebylo správné tvrdit, že letecká doprava na životní prostředí vliv nemá. Je však zapotřebí vycházet ze správných podkladů, a pokud existuje možnost, jak ekologické zatížení

snížit, pak takové řešení rychle a ekonomicky realizovat.

Právě z tohoto závěru vychází i iniciativa ATAG (Air Transport Action Group), která v rámci Evropy sdružuje všechny subjekty v civilní letecké dopravě s cílem dosáhnout vyšší efektivnosti letectví a snížit související ekologickou zátěž. K tomuto účelu vyhlásila ATAG v období let 2007–2010 komunikační kampaň, která by měla informovat evropskou veřejnost o ekonomicko-sociálním významu

letecké dopravy a o jejím vlivu na životní prostředí.

Z hlediska hospodářského a sociálního je důležitá skutečnost, že celosvětově v letecké dopravě přímo nebo nepřímo
(pokračování na str. 2) →



Životní prostředí a ATM

→ (dokončení ze str. 1)

pracuje 33 milionů lidí. Téměř 900 leteckých dopravců na světě disponuje flotilou 27 000 letadel. Těm slouží 1670 letišť a přibližně 160 poskytovatelů služeb řízení letového provozu. To vše představuje hodnotu 2936 miliard dolarů, což je cca 10 % světového GDP. Z těchto hodnot jasně vyplývá, jak obrovský význam má letectví na zdravý vývoj světové ekonomiky, pohyb zboží a fiskální příjmy jednotlivých států.

Informační „zelená“ kampaň se sloganem „Flying's a wonderful thing“ bude využívat především současné základní poznatky o vlivu letectví na změny globálního klimatu. Proudové motory letadel produkují pouze 2–3 % celosvětových emisí oxidů dusíku, v případě CO₂ se jedná o 2 %. Pro ilustraci, světová populace hovězího dobytka přispívá k hodnotám CO₂ téměř 7 %. Z hlediska emisí CO₂ podle druhů dopravy je na prvním místě osobní automobilová doprava (45 %), následuje nákladní automobilová doprava (30 %), letecká (12 %), lodní (7 %) a železniční doprava (6 %). Stejně tak letecká doprava z hlediska poptávky po ropných produktech představuje pouze 11% podíl.

To vše je jen malý vzorek informací, se kterými bude celá kampaň pracovat. V současné době je již připraven její jed-

notný vizuální styl a internetová adresa – www.enviro.aero. Odsouhlaseny byly i úkoly pro její jednotlivé účastníky. Svoji nezastupitelnou pozici bude mít samozřejmě i oblast ATM. Podle odhadů by bylo možné např. napřímením tratí a optimalizací traťového provozu v Evropě dosáhnout úspor paliva až o 10 % na jeden let. I proto mimo účast jednotlivých poskytovatelů ANS v kampani ATAG připravuje CANSO dokument „Environmental Code of Practice“, který představuje základní principy činnosti poskytovatelů ANS a jejich povinnosti spojené s ochranou životního prostředí.

Stranou samozřejmě nemůže zůstat ani ŘLP ČR, s. p., a proto jednotlivé úkoly vyplývající z kampaně ATAG a činnosti CANSO v této oblasti byly nebo budou zařazeny do Komunikačního plánu ŘLP pro tento rok a v letech nadcházejících (jedná se např. o jednání s dopravci, setkání se starosty obcí postižených provozem letišť Praha, informace pro Podvýbor pro letectví PČR, tiskové zprávy a mnohé další).

Včasná a kvalitní informovanost o problematice ochrany životního prostředí, včetně vědomí vlastní odpovědnosti všech subjektů v civilní letecké dopravě, je předpokladem zajištění trvale udržitelného rozvoje letectví i v budoucnosti.

RICHARD KLÍMA, VOK

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V květnu mohou oslavit pracovní výročí následující zaměstnanci. Redakce Stripu jim srdečně blahopřeje.

Ing. Otakar Liška,

metodický pracovník, oddělení rozvoje LNS **30 let**

Vlasta Rounová,

ekonom KŘ a DFIN, ekonomicko správní referát DFIN **30 let**

Zdeněk Kopal,

vedoucí oddělení RLB Písek, oddělení radiolokačního bod Písek **20 let**

Magdaléna Veverková,

odborný referent, ekonomicko správní referát DPRO **15 let**

Eva Sovová,

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

Slavnostní inaugurace střediska IATCC

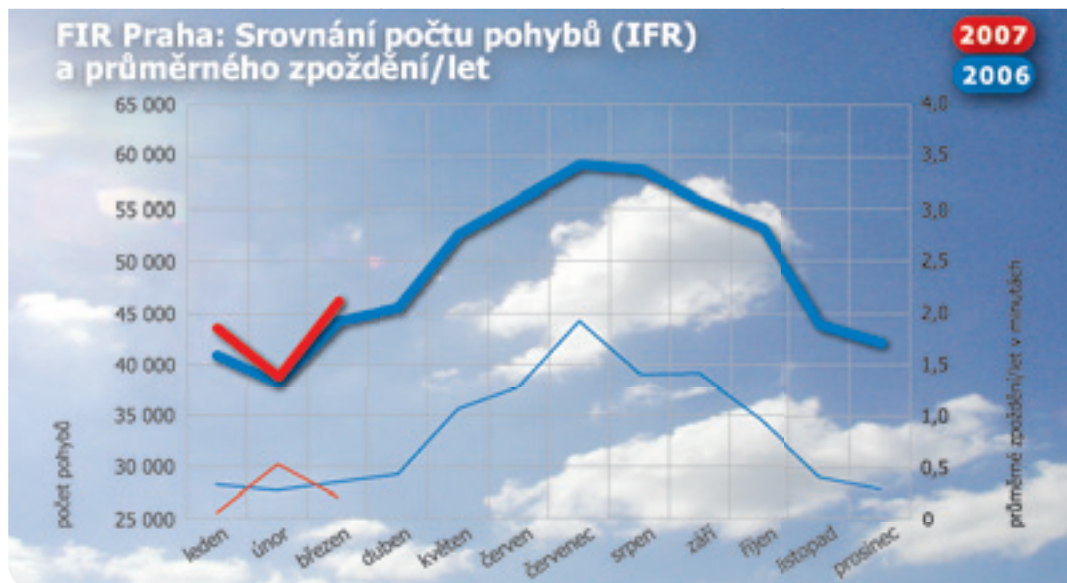
V souvislosti s úspěšným ukončením projektu IATCC Praha se dne 14. 5. 2007 v prostorách pasáže nového střediska uskuteční jeho slavnostní inaugurace, které budou přítomni významní státní představitelé ČR a další domácí a zahraniční hosté. Program inaugurace bude zahájen v 11:00 hodin, předpokládáný konec ve 14:00 hodin. Vzhledem k uměleckým vystoupením bude jídelna Eurest vydávat obědy od 12:15 hod. Do této doby však cateringová společnost zajistí pro zaměstnance v administrativní i provozní části nabídku jídla i nápojů v zasedacích místnostech ve 3. a 4. patře administrativní budovy a v zasedací místnosti provozní části IATCC. Současně bude pro parkování hostů vyhrazena část parkovací plochy za vrátnicí v areálu IATCC. Oddělení komunikace se omlouvá za některá omezení, která v souvislosti s realizací slavnostní inaugurace mohou vzniknout, a děkuje vám za spolupráci.

VOK

Krátce

Dne 1. května 2007 přijalo CANSO do svých řad nového mimořádného člena. Stala se jím společnost **Jeppesen**, která má v leteckém průmyslu své nezastupitelné místo a její spolupráce s organizací CANSO bude oboustranným přínosem.

(red)



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

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
12 181	13 415
nejvyšší počet/den (30. 3.)	
504	545
nejvyšší počet/hod. (20. 3.)	
48	50

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

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
44 103	46 637
nejvyšší počet/den (31. 3.)	
1 617	1 699
nejvyšší počet/hod. (26. 3.)	
116	127

Statistika provozu

březen 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2006	2007	05/06 v %	2006	2007
březen	44 103	46 637	+ 5,7	0,30	0,21

Počet pohybů v evropském regionu			
	2006	2007	v %
březen	747 850	775 511	+ 3,7

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
březen	12 181	13 415	+ 10,1	1 506	2 541	+ 68,7	1 166	1 226	+5,1	107	583	+ 444,9

Skutečné nároky přijdou až ve výcviku

Od 17. února 2007, kdy byl zahájen provoz z nového Integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC) v Jenči, uplynuly téměř tři měsíce. To je dost dlouhá doba na to, aby se pracovníci na sálu ATS s novým prostředím sžili. Jak se cítí řidiči na novém pracovišti, byla první otázka, kterou jsem položil jednomu z nich – Radimu Kvasnicovi z ACC.

Můžete srovnat pracovní prostředí na technickém bloku se současným na sále ATS? Nemáte třeba pocit, že už nejste „v centru hlavního dění“?

Pracovat přímo na letišti mělo své kouzlo i výhody, ale v Jenči je to vykompenzováno podstatně lepším a komfortnějším zázemím.

Dovolím si vás trochu vyzpovídat. Od kdy pracujete jako řidiči na oblasti?

Licenci jsem získal v srpnu 2005.

Co jste dělal, než jste se přihlásil ke studiu na Letecké škole?

Vystudoval jsem Dopravní fakultu ČVUT a po absolvování civilní služby jsem rok a půl pracoval jako úředník na Ministerstvu dopravy. Dovolím si touto cestou pozdravit bývalé kolegyně a kolegy z odboru civilního letectví.

Jaký byl hlavní impulz pro vaše rozhodnutí stát se řidičem?

O výběrovém řízení jsem se dozvěděl na poslední chvíli, ale protože jsem o této práci uvažoval už delší dobu, nebylo nad čím přemýšlet.

Z původního počtu stovek zájemců o základní výcvik nakonec uspěje zhruba

dvacítku, takže nároky jsou velmi vysoké ...

Výběrové řízení, které se skládá z několika kol, opravdu není snadné, ale ty skutečné nároky přijdou až ve výcviku.

Jak dnes hodnotíte období studia na letecké škole?

Na leteckou školu vzpomínám rád. To období jsme si všichni z kurzu užili, a i když ne úplně všichni výcvik dokončili, dodnes se jako parta scházíme.

Provoz se už několik let stále zvyšuje. Jak je práce řidičích organizovaná, aby vše zvládali a nepocítovali nějaké negativní důsledky?

Zátěž řidičích je při zvýšeném provozu redukována otevíráním většího počtu sektorů a také řízením toku letadel, které mají daným sektorem proletět. Tyto nástroje zajišťují, aby zátěž nepřekročila určitou hranici. Vše ale samozřejmě ovlivňují i další faktory, jako jsou počasí nebo omezení plynoucí z vojenské činnosti.

Můžete se vyjádřit k personální situaci? Je vás řidičích dost, nebo byste „uživil“ ještě někoho?

Současný nedostatek řidičích na ACC souvisí především s trvale rostoucí po-

ptávkou po našem vzdušném prostoru, probíhá ale výcvik nových řidičích, který by měl personální situaci stabilizovat.

Nelitoval jste nikdy svého rozhodnutí stát se řidičem? Uměl byste si představit nějakou „klidnější“ práci?

Kvůli směnnému provozu jsem musel podstatně omezit své dřívější hudební aktivity. Najde se jistě celá řada „klidnějších“ zaměstnání, která lépe umožňují skloubení práce s koníčkem, ale moje volba byla jasná, a když se chce, všechno jde.

Dá se říct, že vaše práce je rutinní?

To si nemyslím. Je pravda, že si člověk vytvoří určité postupy, které potom aplikuje, ale situace v provozu se mění každou minutu, takže pro rutinu pak není prostor.

Předpokládám, že váš vztah k létání je pozitivní.

Určitě, sám sice nelétám, ale díky kamarádovi pilotovi mám čas od času možnost do vzduchu se podívat.

Jaké máte plány do budoucna? Pracovní i osobní.

Důležité jsou pro mne teď především plány osobní. Na podzim nás s manžel-

kou čeká kolaudace nového bytu a hlavně přírůstek do rodiny.

Jako šéfredaktor Stripu si vám dovolím položit otázku, zda v něm nacházíte informace, které vás zaujmou?

Samozřejmě, Strip čtu pravidelně už od nástupu k ŘLP a pokaždé v něm najdu něco zajímavého. Zastavím se především u statistik provozu a článků týkajících se přímo profese řidiče. Několik čísel si dokonce archivuji.

Tak to je docela milý závěr našeho povídání. Děkuji vám za něj. A protože toto, již třicetým číslem Stripu vychází 11. května, berte je ode mne jako malý dárek k vašim zítřejším třicetinám.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

dotazník

Radim Kvasnica

narozen: 12. 5. 1977

rodinný stav: ženatý

oblíbená kniha: John Irving,

Motlitba za Owena Meanyho

nejmilejší film: Vykoupení z věznice

Shawshank

volný čas a koníčky: České

saxofonové kvarteto, GSB Band

Jiřího Zelenky

vztah k jídlu a pití: pivo můžu

životní krédo nebo zkušenost: Jaké si

to uděláš, takové to máš



Objektiv



Ředitel ÚCL doc. ing. Jindřich Ploch, CSc., (vpravo) oficiálně předal 12. dubna generálnímu řediteli ŘLP ČR, s. p., ing. Petru Maternovi certifikát prokazující plnění společných požadavků v souladu s nařízením Komise (ES) 2096/2005. Podrobnosti o tomto evropském certifikátu jsme přinesli ve Stripu 3/2007 mis



Rekonstrukce stolů na TWR skončila. Ve středu 18. dubna ve dvě hodiny ráno se noční směna na TWR vrátila zpět do rekonstruovaného prostoru svého „kulatého“ pracoviště. Díky perfektní práci firmy KATO Design je tady čekaly úplně nové pracovní stoly se zabudovanými dotykovými obrazovkami komunikačního systému (VCS), úplně stejnými jako ty, které jsou již od poloviny února využívány na řídicích pracovištích v IATCC.

Nucený pobyt v prostorách původního „hranatého“ pracoviště po dobu rekonstrukce prokázal, jak prozřetelné bylo vybudovat nové pracoviště TWR ještě v době, kdy byl objem letového provozu na letišti výrazně nižší. Ta prozřetelnost nás provázela i nyní, a tak rekonstrukce stolů za účelem instalace již zmíněných terminálů VCS byla spojena i s rozšířením počtu řídicích pracovišť o jedno další. Naším záměrem je využívat toto pracoviště v době zahájení provozu nové paralelní dráhy na letišti v Praze-Ruzyni, které se předpokládá v roce 2011 a jehož důsledkem bude významná změna technologie práce na TWR.

Celá akce se uskutečnila v rekordně krátkém čase, byla hodně náročná nejen na koordinaci, ale i na vlastní realizaci. Poslední „výškové metry“ se totiž vše muselo nosit v ruce, navíc ve stísněném prostoru točitého schodiště. Není možné všechny, kteří tu odvedli kus dobré práce, jmenovat, lze jim jen touto cestou poděkovat – chlaپی, díky.

Pracoviště řídicí věže na letišti v Ruzyni si tak 18. dubna 2007 do svého památníčku zapsalo k těm předchozím další velmi důležité datum. Po přestěhování ze starého letiště do TB v roce 1972 prošla věž spolu s celým technickým blokem velkou rekonstrukcí v roce 1993, výstavba „kulatého“ TWR v období 1997–1998 významně změnila vzhled celého TB a rok 2007 se zapsal celkovou rekonstrukcí interiéru.

Kdyby se v budoucnu ukázalo, že je nutno postavit na letišti věž úplně novou, je pamatováno i na tuto možnost. Díky již několikrát zmíněné prozřetelnosti byla vybrána vhodná lokalita i s ohledem na stavbu nové RWY 06R/24L a v roce 2003 byla na tuto lokalitu v rozvojové studii letiště Praha-Ruzyně vyhlášena stavební uzávěra.

(JV), foto: VLASTIMIL VOLENA

Téma: bezpečnost

V termínu od 5. do 7. června 2007 se bude v Praze konat konference **EU/U.S. International Aviation Safety Conference 2007**, která je tradičně každým rokem pořádána střídavě na evropském kontinentu a v USA a na kterou se pravidelně sjíždí na čtyři sta nejvyšších představitelů z řad nejvýznamnějších mezinárodních organizací, národních leteckých úřadů, leteckého průmyslu, provozovatelů a poskytovatelů služeb v oblasti civilního letectví z celého světa, převážně však z Evropy a Ameriky. Hlavním organizátorem letošního ročníku je Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), která na přípravných činnostech spolupracuje s Úřadem pro civilní letectví a Ministerstvem dopravy ČR. Program konference bude probíhat formou otevřených panelových diskusí. V rámci konference se uskuteční také řada doprovodných akcí zaměřených na setkání a diskuse zástupců jednotlivých odvětví. Ty jsou každoročně jedinečnou šancí pro prezentaci zájmů organizací činných v civilním letectví pořádajícího státu před celosvětovým fórem. Všechny tyto skutečnosti potvrzují, že se jedná o vysoce prestižní konferenci a podtrhují historický i novodobý význam České republiky v oblasti letectví v evropském, ale i světovém měřítku. Bližší informace o programu a možné účasti jsou dostupné na webových stránkách EASA: <http://www.easa.europa.eu/conf2007/>. **ÚCL**

ATC Ice Hockey Cup Budapest 2007



Ve dnech 13.–16. dubna 2007 se hokejisté ŘLP ČR, s. p., zúčastnili tradičního turnaje řídicích letového provozu ATC Ice Hockey Cup, který se letos konal v Budapešti. Kromě našeho týmu se turnaje zúčastnili hokejisté z Bratislavy, Budapešti, Helsinek, Košic, Ljubljany, Tampere, Vídně a Ženevy. Naši reprezentanti dobře zvládli vstup do turnaje a v základní skupině celkem hladce přehráli hokejisty z Vídně 8:2 a poté tým ze Ženevy 6:3, což znamenalo postup do vyřazovacích bojů turnaje. V semifinále narazil tým ŘLP ČR, s. p., na hokejisty z Helsinek, tradičně ne-

příjemného soupeře. Zápas se hrál ve vysokém tempu, a přestože naši reprezentanti byli Finům rovnocenným soupeřem po celý průběh zápasu, podlehli nakonec 6:5, což je odsoudilo k boji o bronzové medaile. Zklamání z těsně prohraného utkání s Finy následně poznamenalo výkon týmu v boji o bronz a v posledním vystoupení na turnaji prohráli naši hokejisté s týmem z Košic 9:5. Ve finále se pak utkaly o zlaté medaile týmy z Helsinek a Ljubljany. Finové v zápase potvrdili vynikající formu a zápas zaslouženě dovedli do vítězného konce, když porazili Slovinci 7:0. **(TH)**

Čerpání příspěvků na stravování

Vždy po uzavření příslušného měsíce bude zaměstnancům ŘLP rozeslán informační e-mail, jehož přílohou bude detailně rozepsaný „**Výpočet příspěvků zaměstnavatele na stravování u firmy EUREST v IATCC Jeneč**“. První informační e-mail bude rozeslán počátkem měsíce května za stravování v měsíci dubnu 2007.

Z přílohy bude patrné, na kolik příspěvků na stravování měl zaměstnanec v měsíci nárok, kolik nároků bylo vyčerpáno u Letiště Praha, jaký je nárok na čerpání poukázek Ticket Restaurant a kolik nároků vyčerpal v jídelně a bufetu IATCC Jeneč. Ve výsledné rekapitulaci bude vyčíslena částka, která bude zaměstnanci sražena ze mzdy.

Veškeré dotazy ohledně měsíčního vyúčtování Vám zodpoví paní Jolana Dobrovdská z CL, tel.: 2438.

DPER

Personálie

Po téměř dvouletém působení ve funkci generální ředitelky státního podniku Letiště Praha požádala v dubnu 2007 **Hana Černochová** ministra dopravy Aleše Řebíčka o **uvolnění z funkce**. Po dohodě s ministrem zůstává ve vedení společnosti na pozici finanční ředitelky. **Generálním ředitelem** Letiště Praha, s. p., se 2. května stal dosavadní šéf privátního bankovníctví ČSOB **Miroslav Dvořák** (36). **(red)**

Historie města Lucemburg je historicky spjata s existencí české středověké státnosti, neboť tamní katedrála je místem posledního spočinutí českého krále Jana Lucemburského. V současnosti je Lucemburg známým sídlem četných evropských institucí. Nejinak je tomu v oblasti řízení letového provozu. Náš podnik úzce spolupracuje s místním Institute of ANS.

Lucemburg – Važec 1945 +

V blízkosti lucemburského letiště se však nachází i méně známé místo, které nedává zapomenout na celosvětovou tragédii poloviny minulého století, jejíž ukončení si připomínáme v těchto květnových dnech. Tím místem je americký vojenský hřbitov. Má typický vzhled se zarovnanými řadami tisíců bílých křížů coby nejsmutnějších pozůstatků osvobozovacích válečných operací v této části Evropy. Hřbitov je spravován americkou armádou a jeho chod je svázán s vojenskými poutami. Každodenní otevírání hřbitova provází vztyčování americké vlajky za zvuků státní hymny.

Než vstoupíme mezi mramorové kříže, z nichž některé jsou i bezejmenné (HERE RESTS IN HONORED GLORY A COMRADE IN ARMS KNOWN BUT TO GOD), můžeme se seznámit s obrovskými mapami bojových operací. V čele hřbitova, na nejvyšším místě, má svůj hrob i generál George Smith Patton, osvoboditel západní části Čech, včetně Plzně. Ten však ještě poznal poválečný mír, o který se svými schopnostmi zasloužil, neboť zemřel až 21. 12. 1945, tři týdny po autonehodě, a k věčnému spánku je uložen se „svým vojskem“.

Neméně zajímavým místem posledního odpočinku padlých v důsledku válečných útrap je Německý vojenský cintorín Važec. Již samotný název vypovídá, že se jedná o hřbitov v podhůří Vysokých Tater. Kromě jmen na jednotlivých žulových křížích nejsou dostupné žádné další informace. Běžný režim není vázán na žádný obřad, jen pozůstalí vzdávají hold květinou či svíčkou u konkrétních křížů. Někteří pozůstalí však místo pro svou květinu u kříže nenajdou (VIER UNBEKANNT DEUTSCHE SOLDATEN).

Deutscher Soldaten-Friedhof se nachází v zemi, kde bychom spíše očekávali hřbitov padlých z východní fronty nebo partyzánů SNP, přesto však se zde dostalo očistného uznání zmařeným životům šesti tisíců řadových německých vojáků.

Text a foto: **VLASTIMIL VOLENA**



Inspiromat

„Je nepochybné, že jádro využití regionálních letišť bude především v oblasti charterových letů, případně pro nízkonákladové dopravce, protože ať chceme nebo ne, naším hlavním letišťem je Praha-Ruzyně a velké společnosti s pravidelnou přepravou budou mít jádro své činnosti právě tady.“

Aleš Řebíček, ministr dopravy,
Všudybyl – 5. vydání

„Podle studie, kterou si nechala zpracovat Evropská komise, by nový kapacitní a provozní režim mezi USA a EU mohl do roku 2012 přinést zvýšení počtu cestujících o 25 milionů. Současně by na obou stranách Atlantiku vytvořil na 80 tisíc nových pracovních příležitostí a cestující veřejnosti by přinesl úspory kolem 15 miliard USD.“

Dopravní noviny, 12. dubna 2007:
Letecká dohoda o otevřeném nebi mezi EU a USA může mít dopad i na české letectví

„Od poloviny roku 2006 se Luft-hansa Cargo opět pohybovala nad průměrem členů IATA. Je potěšitelné sledovat, že se podnik na světovém trhu výborně prosazuje a nadále hraje stěžejní roli na globálním trhu nákladní letecké dopravy.“

Carsten Spohr, předseda
představenstva Lufthansa Cargo AG,
komentuje loňské výsledky společnosti, Dopravní noviny,
12. dubna 2007

„Dnes už nepoznáte rozdíl mezi tradičním a nízkonákladovým dopravcem. Že jde o low-cost, si všimnete jen ve chvíli, kdy rezervujete letenky.“

Generální ředitelka Letiště Praha
Hana Černochová, Fresh magazine,
27. 4. 2007

„Průmysl se už nějakou dobu snaží snížit emise skleníkových plynů a stejný úkol má i dopravní odvětví. A jak toho dosáhnout, když stále více lidí touží létat? Odpověď představuje kombinace různých snah. Je třeba posílit a financovat výzkum v této oblasti. Dalším faktorem je efektivnější řízení letového provozu.“

Evropské noviny, 27. 4. 2007

„V následujících letech se předpokládá, že nárůst nákladů na poskytování letových navigačních služeb bude vyšší než nárůst letecké dopravy. Abychom se vyrovnali s touto vývojovou tendencí, chceme prověřit a zlepšit všechny dosavadní postupy a struktury a zvýšit jejich efektivitu. Na prvním místě však zůstává zachování maximálního stupně bezpečnosti.“

Francis Schubert, GR společnosti
SKYGUIDE, CANSO ATM NEWS,
1. 5. 2007
(LH)

Co se děje u ruzyňského letiště?

Budeme mít lesopark ...

Zase brzy z jara postávám na jenečské nádražičce a mé zraky přitahuje nová cedule dost daleko v poli mezi nádražím a naším střediskem. Rád bych se šel podívat, co nám tam sdělují, ale již dvakrát jsem v tom poli zažil perné chvíle, a tak váhám. Kdoví, jaká čertovina v té zeleni zase číhá. Ale postává tam se mnou i kolega Gajda a navíc je vyzbrojený foťákem, a tak ho lišácky nabádám, aby vypátral a vyfotil to tajemství uprostřed pole. Ten dobrý muž nejspíš nečetl mé varovné články a ochotně vstoupil do nebezpečného prostoru. Za chvíli se však bez úhony vrátil a přinesl ohromující zvěst.



Budeme mít lesopark! A bude tam i komunikace. To je skvělé, otvírá se možnost překonat to hrozné pole po komunikaci z nádražičky až k nám pěší procházkou. Trošku nás zarazilo, že stavebníkem bude Skanska R6 Logistic park, ale cedule hovořila jasnou řečí.

Asi měsíc poté náhle byla vykácena alej mohutných starých stromů, které lemovaly silničku k nádraží a jejichž spodní větve v létě hladily střešku autobusu. Alej by mohla vadit? Komu? Cyklistům směřujícím do lesoparku? A nebo snad nějaké těžké technice?

Krátce na to byla původní cedule přelepena a objevila se nová. Kolega Gajda se opět vydal na průzkum a přinesl neočekávanou novinu. Bude to R6 Park v Jenči – areál haly C. Z plánu vyplývá, že také přibude hala A, B, D, E, F, G, H, nová silnice s kruhovým objezdem a čerpací stanici pohonných hmot. Kousek za odbočkou na Unhošť se komunikace napojí na karlovarskou silnici novou křižovatkou. Bude to velký logistický areál.

Podstatným způsobem se změnil i výhled z kanceláří v čelní fasádě našeho objektu. Místo do zeleného pole a otevřené krajiny budeme vidět skladovací haly. Doufejme aspoň, že nebudou šedivé.

Ale musím připustit, že pokud se už něco musí v okolí letiště stavět, pak tento druh výstavby je jediný správný. Je to plocha přímo pod přibližovací a vzletovou rovinou RWY 06/24 a tak hluk leteckého provozu nebude tolik vadit. Je škoda, že tento fakt se začal respektovat až po té, co se některým developerským společnostem podařilo letiště obkličít výstavbou satelitních obytných komplexů, a to i v místech, která z hlediska hlukové zátěže leteckým provozem vůbec neměla být uvolněna pro obytnou zástavbu.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: MILAN GAJDA, DPLR



Výkonnost sk

V posledním březnovém týdnu letošního roku se v ústředí Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v kanadském Montrealu konalo globální sympozium o výkonnosti řízení letového provozu. Jednání více než tři set účastníků sympozia nemělo sice závazný charakter, ale přesto ho lze nazvat přelomovým.

Orientace na výkonnost místo na technologie či postupy totiž znamená velkou změnu v přístupu k dalšímu rozvoji v oboru. A není to změna samoúčelná. Je vynucena zejména neustálým růstem letecké dopravy, zvyšujícími se nároky uživatelů vzdušného prostoru, silícím tlakem tržních sil a v neposlední řadě nutností globální interoperability. Téměř čtyřicet řečníků, kteří vystoupili během sympozia, probíralo výkonnost ze všech stran, od základního konceptu po nejrůznější formy jeho uplatnění.

Koncept výkonnosti

Základem orientace na výkonnost je idea stanovení měřitelných indikátorů, které se vztahují k očekáváním všech zainteresovaných stran, umožňují stanovení cílů, monitorování skutečně dosažených výsledků, jejich porovnání se stanovenými cíli. Je-li zjištěn rozdíl mezi skutečnou a požadovanou hodnotou, mohou být přijímána opatření k nápravě. Hlavním přínosem konceptu výkonnosti je zdůraznění toho, CO se má udělat, spíše než JAK toho dosáhnout.

Očekávání účastníků letecké dopravy jsou zachycena v globálním operačním konceptu (ICAO doc. 9854),

Seriál pohled

17

(pokračování z minulého čísla)

1927

Začátkem ledna vypsal Ministerstvo veřejných

prací veřejnou soutěž na stavbu silnic, chodníků a úpravu ramp před hangáry státního civilního letiště Praha-Kbel. V dubnu následovala soutěž na stavbu prozatímního hangáru a jeho přístavku pro letiště Mariánské Lázně. Za další měsíc přišlo vypsalí soutěže na stavbu majáku na kbelském letišti.

V létě MVP zadalo stavbu zatímního hangáru a jeho přístavku v Mariánských Lázních podle výsledků dubnové soutěže. Začátkem září vypsal další soutěž, tentokrát na stavbu definitivního železobetonového hangáru pro Mariánské Lázně; současně byla vyhlášena soutěž na přístavek hangáru č. 1 a na stavbu dalšího železobetonového hangáru ve Kbelích.

Koncem září zemská politická správa v Brně vypsal veřejnou soutěž na stavbu vodovodu pro civilní letiště Brno-Černovice. V říjnu následovala veřejná soutěž na stavbu železobetonového hangáru pro nové letiště Užhorod, v prosinci soutěž zemské politické správy Praha na zemní a stavební práce, elektrické osvětlení, kanalizaci a vodovod pro nádražní budovu letiště v Mariánských Lázních. Jen pro zajímavost, vojenské letectvo začalo v roce 1927 důsledně řešit otázku vybavení svých letišť pro noční provoz pořízením osvětlovacích automobilů.

Také ve smluvním zajištění mezinárodní letecké dopravy došlo v tomto roce k významným změnám. Dne 22. ledna byla podepsána letecká úmluva s Německem, 15. února pak podobná úmluva s Rakouskem. To umožnilo připravovat provoz na trati Berlín – Praha – Vídeň a na dalších spojích hlavně do Německa. Mezinárodního le-

loňovaná ve všech pádech

který je rozděluje do celkem jedenácti klíčových oblastí výkonnosti. Rozpracování těchto očekávání do podoby cílů a klíčových indikátorů výkonnosti je nejdále v oblastech bezpečnosti, kapacity, nákladové efektivity a životního prostředí, a to zejména v Evropě, kde probíhá pravidelné srovnávání jednotlivých států ECAC, a ve Spojených státech. Z globálního hlediska je uplatňování konceptu výkonnosti teprve na samém začátku.



Uplatnění konceptu

Koncept výkonnosti může být uplatněn ve všech oblastech ATM. Například v oblasti bezpečnosti znamená odklon od tradičních přístupů založených na hodnocení shody s normami a technickými standardy a na interaktivních interakcích a intervencích. Místo toho budou zaváděny integrované programy bezpečnosti (na úrovni států) a systémy řízení bezpečnosti (na úrovni organizací). Tyto programy a systémy umožňují v oblasti bez-

pečnosti definovat vhodné indikátory výkonnosti a na jejich základě stanovovat všestranně přijatelnou úroveň bezpečnosti. Pro ŘLP ČR, s. p., které neustále rozvíjí svůj integrovaný systém řízení bezpečnosti a jakosti (ISQMS), to není žádná novinka. Podobně tomu je i v oblasti efektivity poskytování služeb, kde při konzultacích se zástupci států, leteckých dopravců a veřejnosti využívá ŘLP ČR, s. p., dostupná srovnání s jinými zeměmi. V budoucnu ale bude stát požadovat zavedení uceleného systému řízení výkonnosti, který bude propojen s výše uvedeným systémem ISQMS.

V oblasti řízení letového provozu je koncept výkonnosti aplikován především při harmonizaci systému ATM na globální úrovni a při plánování jeho dalšího rozvoje. Na sympoziu byl prezentován aktuální vývoj dvou klíčových výkonnostních iniciativ, kterými jsou NextGen (dříve NGATS) v USA a SESAR (dříve SESAME) v Evropě. Obě tyto iniciativy směřují k vývoji a zavedení nové generace systému řízení letového provozu, který má svou provozní část (ATM) a technickou část (CNS). V části ATM iniciativy využívají rámec jedenácti klíčových oblastí výkonnosti zmíněných výše. V oblasti technické infrastruktury (CNS) se koncept výkonnosti promítá do rozvíjení standardů Performance Based Navigation (PBN), Required Communication Performance (RCP) a Required Surveillance Performance (RSP).

LUBOMÍR STRAKA, VOSP

Foto: Fraport AG

První letadlo z Prahy přímo do americké Atlanty

Ve čtvrtek **3. května** po poledni odstartovalo z ruzyňského letiště první letadlo na pravidelné lince z Prahy do Atlanty. Spoj bude čtyřikrát týdně provozovat americká společnost Delta Air Lines, která na linku nasadí letadlo Boeing 767 pro 214 cestujících. Vedení Letiště Praha, s. p., považuje spojení s největším letištěm světa za nejvýznamnější novinku letního letového řádu. Kromě turistů a obchodníků mířících do Prahy se předpokládá, že z Atlanty bude létat zhruba 40 procent cestujících, kteří v Praze budou přestupovat na další spoje do východoevropských měst. V Atlantě mají cestující naopak možnost přestoupit na více než 200 spojů po celých Spojených státech.

Smart Wings otvírá pravidelnou linku Praha – Dubaj

Smart Wings, jediné české nízkorozpočtové aerolinie, provozované největší českou soukromou leteckou společností Travel Service zahájí **15. května** lety na pravidelné nízkorozpočtové (low cost) lince z Prahy do Dubaje (Spojené arabské emiráty). Půjde o vůbec první low cost linku dálkového charakteru, realizovanou jakýmkoliv low cost dopravcem na světě. Linka z Prahy do Dubaje bude provozována 1x týdně, a to každou středu. Prodej jednosměrných letenek byl zahájen. Na linkách buo nasazována letadla nové generace Boeing 737–800. (z tiskových zpráv)

ů do historie řízení letového provozu

teckého spojení se dočkalo i Brno, kde přistávala letadla na lince z Vídně přes Vratislav (tehdy Breslau) do Berlína. Neúspěšná však byla jednání o lince mezi Prahou a Londýnem, neboť britské orgány požadovaly monopolní provoz pouze britskými společnostmi.

1928

Pro rok 1928 počítal rozpočet Ministerstva veřejných prací se zadáním stavby dalšího hangáru na letišti Kbely a měla zde být zahájena stavba leteckého nádraží. V Brně měl být postaven světelný maják a na civilním letišti měly být odstraněny bývalé vojenské objekty. Rozpočet počítal se zahájením výstavby civilního letiště v Užhorodu, v Mariánských Lázních a Karlových Varech měly být postaveny definitivní hangáry a letecká nádraží. Měla být zahájena definitivní jednání o civilních letištích v Hradci Králové a v Ostravě, kde se předpokládala výstavba v roce 1929.

Ještě v lednu 1926 byla zadána stavba železobetonového hangáru v Užhorodu a přístavku ke kbelskému hangáru č. 1, rovněž byla zadána stavba železobetonového hangáru v Mariánských Lázních. Na začátku února byla zadána stavba hangáru č. 7 ve Kbélích. Československá pošta, do jejíž kompetence to patřilo, zahájila v Satalicích, nedaleko Kbel, stavbu vysílací radiotelegrafní stanice namísto dosavadní, která byla v těsné blízkosti kbelského letiště. Příjemní stanice dosud zůstávala v Praze na Bílé Hoře.

Pro letecké a meteorologické zprávy byla upravena radiotelegrafní stanice brněnská, v Bratislavě měla být po-

stavena nová přijímací garnitura pro letecké účely. V dubnu byla vypsaná soutěž na stavbu garáží pro automobily na státním letišti Kbely. V červnu pak MVP zadalo stavbu přístavku k hangáru č. 5 ve Kbélích. V září Zemský úřad v Bratislavě zadal stavbu garáží a úřední budovy na civilní části letiště Vajnory.

Velmi důležitou událostí, hlavně z hlediska zabezpečení vlastního letového provozu, bylo předání dokon-

čeného majáku na letišti Kbely v září 1928. Byl to významný krok k zavádění nočního provozu tak, jak byl tehdy uskutečňován: Letadla pohybující se v poměrně malých výškách byla vedena soustavou traťových světelných majáků. Letiště byla opatřena výkonnějšími majáky, které navíc vysílaly identifikační morseovu značku.

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



Letiště Praha-Kbely v roce 1925

K+M Reality

... moderní bydlení ve městě

telefon: 235 300 697, mobil: 603 343 205

UNHOŠŤ



www.kmr.cz

RD KAMA

od 3 910 000,- Kč včetně DPH a pozemku

partner projektu: Hypotéky ČS, a.s.

dispozice 3-5 + 1

pozemky od 800 m²

plná městská infrastruktura

Praha Zličín 12 km

