

CANSO na křižovatce

Ve dnech 20. až 23. května 2007 se v indickém Kochi konalo 11. výroční zasedání a konference výkonných ředitelů organizace CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation).

Hostitelem letošní konference byla indická správa letišť, která je sice mladým členem CANSO (od roku 2005), avšak vzhledem k dynamice nárůstu letecké přepravy a vlivu v regionu členem významným. Indie, jejíž ekonomika vyjádřená HDP za poslední tři roky vykazuje průměrný nárůst 8 procent, je označována za jednu z nejrychleji rostoucích ekonomik a podle analytiků je jedinou zemí schopnou udržet tempo růstu v hodnotách nad 5 procent až do roku 2050. Vládní program liberalizace se významně dotkl i oblasti letecké dopravy. Vznikla a dále vzniká řada nových leteckých společností a vstup privátního sektoru do dříve „nedotknutelných“ oblastí se projevil i zde. Příkladem je právě letiště Kochi, které je prvním privátním letištěm v Indii.

Téma tří denního jednání bylo vyjádřeno mottem „Řízení změny“. Tomu odpovídal nejen obsah jednání, ale i jeho nová forma. První den konference výkonných ředitelů měl tři témata: „*Jak spojit dohromady malé a velké poskytovatele služeb*“, „*Jaké jsou priority poskytovatelů v oblasti životního prostředí*“ a „*Jak může stát stimulovat výkonnost poskytovatelů*“. Panelová diskuse k tématům si nekladla za cíl nalézt řešení na tyto komplexní otázky, záměrem bylo pokusit se identifikovat klíčové oblasti a problémy s nimi související. Je zřejmé, že všechna výše uvedená témata se bezprostředně dotýkají i ŘLP ČR, s. p., které se jimi v různých souvislostech systematicky zabývá. Jednání pokračovalo druhý den ve čtyřech paralelních sekcích, jejichž témata byla vyjádřena následu-

jícími otázkami: „*Jak uskutečňovat změny?*“, „*Jak budovat vztah mezi zákazníkem a dodavatelem?*“, „*Co znamená volný trh pro profesi řídicí letového provozu?*“ a „*Je každý potenciálním partnerem v oblasti CNS?*“. Moderátoři jednotlivých sekcí pak při plenárním zasedání sumarizovali obsah diskusí a výstupy jednotlivých sekcí.

Vlastní 11. výroční zasedání CANSO, které bylo naplánováno na poslední den, bylo zahájeno za účasti zástupců centrální i místní vlády provincie Kerala. I ono probíhalo v duchu nosného tématu změn. Bylo mj. konstatováno, že i přes poměrně krátkou dobu trvání (v porovnání s dlouhodobou historií obdobných organizací jako např. IATA) se podařilo dosáhnout stavu, kdy je CANSO vnímáno jako uznávaná organizace poskytovate-

lů služeb, kteří tyto služby zajišťují ve více než osmdesáti procentech celosvětového vzdušného prostoru. Dokladem toho je mj. získání statutu pozorovatele v mezinárodní organizaci ICAO, které CANSO obdrželo v prosinci 2006. Tato skutečnost však ještě více podtrhuje nutnost změny CANSO, která povede k jasnějšímu vymezení jeho role jak v globálním, tak i regionálním měřítku, k přesnějšímu vymezení produktů a služeb, které bude CANSO nabízet, a k efektivnějšímu organizačnímu uspořádání, které zajistí optimální využívání lidských i finančních zdrojů organizace. Tím i pomůže zvýšit zájem o členství v CANSO v geografických oblastech, kde poskytovatelé služeb doposud se vstupem do CANSO váhají.

(pokračování na str. 2) →

CANSO na křižovatce

→ (dokončení ze str. 1)

Na základě velmi otevřené diskuse bylo dohodnuto, že CANSO provede ve velmi krátké době, maximálně do 6 měsíců, revizi své strategie, z níž vyplynou následně další změny, nutné pro jeho efektivní fungování. V tomto smyslu došlo ke změně ve struktuře některých pracovních skupin. Bez náhrady byla zrušena pracovní skupina pro nákup (Procurement Working Group) a bylo přeformulováno zadání pro skupinu zabývající se vývojem ATM/CNS s tím, že nově vzniklá skupina s názvem „Seamless Airspace Working Group“ bude zaměřena zejména na otázky související se vzájemnou slčitelností systémů, tj. interoperabilitou.

Tak jako na předchozích zasedáních AGM proběhla i tentokrát volba nových členů výkonného výboru. Po ukončení řádného funkčního období opouští tento výbor dva jeho členové, Bill Semple a Petr Materna. Na jejich pozice byl v tajném hlasování zvolen Paul Baron, výkonný ředitel britského NATS, a Christoph Baubin, výkonný ředitel Austrocontrol. Russ Chew, zástupce amerického FAA, odchodem z FAA ukončil předčasně svůj mandát a ve výkonném výboru jej nahradí Eugene Juba taktéž z FAA. Náš podnik se na aktivitách CANSO dlouhodobě podílí, a to zejména svojí aktivní účastí v pracovních skupinách a je i nadále připraven podpořit změny, které CANSO na svém 11. zasedání zahájilo.

IVAN HUBERT, ŘKŘ

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Na červenec 2007 připadá kulaté výročí pracovního poměru u těchto zaměstnanců:

Oldřich Tomášek , supervizor na TS I, oddělení ZLT Ostrava	40 let
Jiří Pokorný , supervizor na TS II, oddělení telekomunikací	40 let
Jiří Zínek , supervizor na TS I, oddělení ZLT Ostrava	35 let
Roman Nedbal , supervizor na TS II, středisko NAVCOM	30 let
Josef Polášek , automechanik, ekonomicko správní referát	25 let
Martin Kříž , vedoucí autoprovozu, oddělení technicko provozní služby	20 let
Petr Hotový , sřlp II, oddělení IFR	15 let
Jakub Joudal , vřlp II – WS, oddělení IFR	15 let
Eva Hořká , operátor příjmu dat, oddělení letových dat	15 let

Lucie Komhäuserová , DiS, operátor příjmu dat, oddělení letových dat	15 let
Čeněk Novotný , sřlp II, oddělení APP/TWR Praha	15 let
Karel Novák , vedoucí odborný referent, oddělení správy majetku	15 let
Aleš Zemek , ing, vedoucí oddělení účetních operací	15 let
V srpnu 2007 se k nim připojí:	
Jiří Mikolášek , vřlp II – SC, oddělení APP/TWR Praha	30 let
Ladislav Hájek , supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha	25 let
Vladimír Čížek , ing, MP LNS, oddělení rozvoje LNS	25 let
Jiří Lenert , supervizor na TS II, středisko NAVCOM	20 let
Jiří Hůla , vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha	15 let
Věra Čtrnáctá , uklízečka, oddělení technicko provozní služby	15 let

Aktuálně

Od 1. července 2007 přistupuje ŘLP ČR, s. p., ke změně cen za traťové navigační služby v českém vzdušném prostoru a za letištní a přiblížovací služby na letištích Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary. Na výše uvedených letištích zaplatí letečtí dopravci od začátku července za každou tunu maximální vzletové hmotnosti letadla 156 Kč. Současně v souladu s platnými mezinárodními předpisy a na základě konzultací s leteckými dopravci zastoupenými IATA se základní sazba poplatku za traťové navigační služby ve vzdušném prostoru České republiky stanovuje na 43,74 euro za přeletovou jednotku. Dochází tak navýšení o 7,3 % oproti ceně, která byla v platnosti od 1. ledna 2007 (40,75 euro za přeletovou jednotku).

(red)

Letecký aerosalon

Největší mezinárodní letecká přehlídka se v červnu uskutečnila na letišti **Le Bourget u Paříže**. Vystaveno na ní bylo na 140 civilních i vojenských letounů, které si přišlo prohlédnout přes půl milionu návštěvníků.

(red)

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Zdroj: AI, STATFOR

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

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
14 399	14 939
nejvyšší počet/den (18. 5.)	
560	568
nejvyšší počet/hod. (4. 5.)	
48	50

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

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
52 885	55 195
nejvyšší počet/den (18. 5.)	
1 904	1 984
nejvyšší počet/hod. (11. 5.)	
131	142

Statistika provozu

květen 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha	Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.
	2006	2007	06/07 v %
květen	52 885	55 195	+ 4,4
	2006	2007	
	1,06	0,54	

	Počet pohybů v evropském regionu	
	2006	2007
květen	845 582	867 652
		+ 2,6

Počet pohybů na letištích – Česká republika											
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
květen	14 399	+ 3,8	2 647	2 587	- 2,3	1 518	1 607	+ 5,9	107	868	+ 711,2

EUROCONTROL svým působením významně přispívá k rozvoji projektu Single European Sky, říká Victor Aguado

Zaměříme se na budování projektu SES

V minulém vydání Stripu jsme přinesli informace o inauguraci nového střediska řízení letového provozu IATCC, které proběhlo 14. května 2007 v Jenči. Mezi významnými hosty byl také generální ředitel EUROCONTROL Victor Aguado. Redakce si nenechala ujít tuto příležitost a požádala ho o odpověď na několik otázek.

Náš časopis nečtou pouze zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., ale i lidé z řad laické veřejnosti. Můžete na úvod krátce pohovořit o historii EUROCONTROL?

EUROCONTROL byl založen v 60. letech minulého století šesti státy, dnes má 38 členů. Původním záměrem této organizace bylo uspořádat letové navigační služby kolektivně v horním vzdušném prostoru členských států, a to proto, že v šedesátých letech nová trysková letadla létala mnohem rychleji a výš, než bylo dosud běžné. Tato nová letadla létala v horním vzdušném prostoru, který do této doby používala pouze armáda. A tak bylo nezbytné uspořádat společný vzdušný prostor, a tím zredukovat příliš velký počet hranic na obloze.

Ale velmi brzy poté, co byla podepsána původní úmluva, byly vyjádřeny výhrady z důvodu omezení národní suverenity nad vzdušným prostorem evropských států a nakonec jediným mezinárodním střediskem pro řízení horního letového prostoru zůstalo EUROCONTROL Center v Maastrichtu. EUROCONTROL postupně posílil své aktivity v oblasti výcviku, simulace, výzkumu a rozvoje.

Jaký je význam EUROCONTROL pro evropské letectví?

V 80. letech se situace v letecké dopravě změnila. Když se náhle zvýšilo zpoždění, ministři dopravy ECAC (European Civil Aviation Conference) požádali organizaci EUROCONTROL, aby jim pomohla vyřešit stále naléhavější problém s kapacitou vzdušného prostoru.

O několik let později, povzbuzeni úspěchy ve zvýšení kapacity a omezení zpoždění – kapacitu se podařilo zvýšit o 80 procent i přes dvojnásobné množství dopravy –, ministři dopravy evropských států rozšířili působení EUROCONTROL na další oblasti.

Kompetence EUROCONTROL se postupně měnily ...

Dříve jsme byli téměř výlučně zaměřeni na aktivity ATM pro traťovou část letu. Ale pak nás ministři ECAC požádali, abychom prověřili celé spektrum letových navigačních služeb od vzletnutí až po přistání (gate-to-gate). Naším úkolem bylo pokrýt veškeré služby nezbytné před odletem, během letu, při přistání, ale také

navrhnout systém poplatků za letové navigační služby v jednotlivých státech.

V rámci zvyšování výkonnosti také vznikají stále nové programy a projekty: jeden z nich nám umožní vytvořit základy pro jednotný, efektivní a silný ATM systém pro celou Evropu.

Jaká probíhá spolupráce EUROCONTROL s naším podnikem?

V průběhu několika posledních let, vedle podpory, kterou EUROCONTROL poskytuje všem svým členům, jsme úzce spolupracovali s Řízením letového provozu ČR, s. p., na projektu CEATS, jehož cílem je vytvořit samostatný, jednotný systém řízení letového provozu pro horní vzdušný prostor nad osmi státy – Rakouskem, Bosnou a Hercegovinou, Chorvatskem, Českou republikou, Maďarskem, severní částí Itálie (Padova), Slovenskou republikou a Slovinskem.

Středisko EUROCONTROL pro strategické plánování a rozvoj projektu CEATS je v Praze, z čehož přirozeně vyplývá tato úzká spolupráce.

Jaký je váš vztah k České republice?

Když jsem se stal generálním ředitelem EUROCONTROL, moje první zahraniční služební cesta vedla právě do České republiky a od té doby jezdím do Prahy pravidelně. Kromě toho, že jsem měl tu čest zúčastnit se slavnostního otevření nového řídicího střediska v Jenči, jsem

se v roce 2001 zúčastnil slavnostního zahájení provozu upgradovaného ATM systému ve staré budově. Osobně se považuji za významného svědka vývoje českého ATM systému a státního podniku Řízení letového provozu České republiky.

Jak dlouho už pro EUROCONTROL pracujete?

V červenci roku 2000 jsem byl jmenován a v lednu 2001 jsem se stal generálním ředitelem EUROCONTROL.

Proč jste se rozhodl pracovat pro tuto organizaci?

V době, kdy jsem byl jmenován, se evropský ATM potýkal s mnoha důležitými úkoly. V roce 1999 jsme prošli krizí, kdy se zvýšila zpoždění u všech letů. Evropská komunita ATM se snažila najít řešení této krize a Evropská komise se chystala spustit projekt Single European Sky.

LUDMILA HAVRÁNKOVÁ

Foto: mis

(dokončení v příštím čísle)

dotazník

Victor Aguado

Datum narození: 9. června 1953

Místo narození: Palencia, Španělsko

Vzdělání: Magistr v oboru letecké inženýrství na Vysoké technické škole leteckého inženýrství v Madridu (Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos in Madrid), magistr přírodních věd na

Massachusettském technologickém institutu (MIT), diplom ze Senior Managementu na INSEAD-Euroforu, diplom z finančního managementu na ESADE (obchodní škola)

Rodina: Ženatý, 3 děti

Osobní vztah k létání: Kromě toho, že jsem letecký technik, mám od roku 1977 pilotní licenci

Objektiv



Zámek Hluboká – chtěla bych poděkovat ...

Výlet na Státní zámek Hluboká 6. června 2007 byl vysoce oceněn. Proto bych chtěla poděkovat:

všem 73 účastníkům zájezdu z řad bývalých zaměstnanců ŘLP, nyní důchodcům, kteří se dostavili s dobrou náladou a ve výborné fyzické kondici. Toto jim vydrželo po celý den,

velmi vstřícným řidičům ČSAD Kladno. Cestování v jejich nabýlých a pohodlných autobusech proběhlo bez jediného problému v obou směrech,

také počasí, které se sice cvičně kabonilo, chvílemi bylo až příliš teplé, ale hrozící déšť se nekonal,

hbitým zaměstnancům restaurace „Originál Švejk“ na náměstí Čsl. armády, kteří za cenu velmi příznivou nabídli nejen chutný oběd, ale v horkém dnu zvládli i vzorové řešení pitného režimu po celé odpoledne,

především pracovníkům zámku Hluboká, kde vše klaplo na minutu a slečna průvodkyně přiměřeně spojila informace o historii zámku s drby o jejích obyvatelích. Dnešní podobu velkolepého knížecího sídla o 141 místnostech ve stylu módní anglické novogotiky získala Hluboká až v druhé polovině 19. století, kdy ji Schwarzenbergové důkladně přestavěli. Zámek obklopuje rozsáhlý park v přírodně krajinářském stylu, na nějž navazují barokní krajinářské úpravy širokého okolí s dlouhými stromořadími a velikými rybníky. Více na www.zamekhluboka.cz,

na závěr i všem obyvatelům městečka Hluboká nad Vltavou (poslední zjištěný počet 4640), neboť jsme u nich našli vše pro dokonalý výlet: velké parkoviště pro autobusy i auta, přehledný informační systém na celé trase, naprosto hygienické veřejné záchody, dostatek občerstvovacích zařízení, čisto, pohodu, bezbariérové přístupy, vstřícnost, upomínkové předměty ...

MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER



Ve středu 20. června 2007 proběhl za účasti profesionálních fotografů (na snímku Jiří Pekárek) výběr nejlepších fotografií amatérské fotosoutěže zaměstnanců „3L“

Kouzlo relaxace

V relaxcentru IATCC máte nejen možnost nechat si poradit, jak cvičit a zlepšit tak svoji fyzickou kondici, ale i možnost opravdové relaxace, a tou bezpochyby masáže jsou. V ideální kombinaci s vaším tréninkem můžete příjemně strávit v relaxcentru svůj čas a investovat jej tak do toho nejdůležitějšího, do svého zdraví. Po tréninku je vhodná zejména relaxační nebo sportovní masáž, která se zaměřuje na právě procvičené svalové partie. U sportovní masáže v závislosti na čase, je-li před nebo po něm, mluvíme o přípravné, stimulující masáži, která by měla svaly připravit na následující fyzický výkon. Relaxační masáže, inhibiční, naopak svaly zklidňuje a odvádí z nich odpadní látky – metabolity, vznikající při svalové práci.

Masáže můžeme zařadit jako proceduru relaxační, která pomáhá zbavovat nejen fyzického, ale i psychického napětí. Vhodnost a intenzita masáží jsou čistě individuální a záleží na spoustě faktorů, které tyto věci ovlivňují. Někteří sportovci potřebují masáže velice často, pro některé jsou vhodné jiné způsoby regenerace. Nelze někomu masáže předepsat nebo snad vnutit. Pro účinnost masáže je důležité nejen její provedení, ale i prostředí a vzájemný soulad mezi klientem a masérem. Odpovídající hygiena je nezbytnou součástí procedury. Pokud byste se chtěli informovat v oblasti masáží a regenerace, jsme vám k dispozici přímo v relaxcentru každé pondělí a středu odpoledne od 14:00–21:00. Bližší informace můžete také získat od paní Magdaleny Veverkové na lince 4139 nebo 2711.

PETR A. ČERVENKA

Průzkum spokojenosti

Vážení zaměstnanci,

už jsou to více než dva roky, kdy jsme se na vás obrátili formou dotazníkové akce, zda jste či nikoli a do jaké míry spokojeni se svou prací v našem podniku, s pracovními podmínkami a s řadou dalších věcí, které s tím souvisejí. Nutno podotknout, že nás vaše názory zajímají průběžně a průběžně se snažíme je i řešit. Dotazníková akce pro všechny zaměstnance ale zjišťuje tyto skutečnosti i širším měřítkem. Zároveň výsledky můžeme porovnat i s předcházejícím průzkumem. Nyní připravujeme dotazník a technické zabezpečení celé akce, která proběhne v měsíci září. Otázky v dotazníku budou zaměřeny například na vaši spokojenost s obsahem práce, s jednáním a informováním nadřízených vedou-

cích zaměstnanců, s běžnou organizační prací, s vaší možností se dále profesně rozvíjet, s atmosférou ve vašem pracovním týmu a celkově s pracovním prostředím.

Dotazník bude k dispozici všem zaměstnancům, bude anonymní a začátkem měsíce září vám zašleme podrobné informace o organizaci. Výsledky šetření budou zveřejněny na podnikovém intranetu.

Spokojení zaměstnanci jsou pro podnik to nejценnější, co má, a proto musíme vědět, co si o tom vy myslíte. Žádáme vás, abyste se dotazníkového šetření zúčastnili v co největším počtu, aby výsledky průzkumu odhalily většinový názor zaměstnanců.

Předem děkujeme za spolupráci.

DIVIZE PERSONÁLNÍ

Další pravidelná linka do Karlových Varů

Airbus A320 Českých aerolinií budou létat z Karlových Varů do dalších ruské destinace – Petrohradu. Pravidelná linka OK 890/891 je operována od 30. června letošního roku každou sobotu (odlet do Petrohradu ve 14:25, přílet z Petrohradu v 19:45). V souvislosti s touto linkou dojde od stejného data k „oživení“ vnitrostátního spojení mezi karlovarským letištěm a českou metropolí. Linka OK 046 bude na LKKV přistávat každou sobotu ve 13:35, do Prahy je plánovaný odlet OK 047 večer ve 20:30.

IVAN KLÚJ, SLNS KV/LPS

Oznámení

Dne 26. 6. 2007 nás ve věku 66 let navždy opustil kolega a kamarád pan **Petr Strnad**. Petr byl zaměstnancem ŘLP ČR, s. p., 45 let. Po celou dobu byl uznáván jako vysoce erudovaný odborník ve své profesi a zároveň kolega a kamarád, se kterým byla radost řešit mnohdy složité provozní problémy nebo třeba jen posedět nad sklenkou vína. Vždy byl symbolem profesionality a nedocenitelné lidskosti a kamarádství. Mnohé z nás Petr vychoval a připravil pro celoživotní povolání. Patří mezi ty učitele, kteří se zapíší do vědomí svých žáků v tom nejlepší smyslu a jejichž odkaz v sobě budou nosit po celý život. S jeho odchodem odchází i dlouhá část našeho společného profesního života, rozhodně ale Petr neodchází z našich srdcí.

PETR FAJTL, ŘDPLR



IVAN HOLOBRADÝ

Vítězné fotografie VI. ročníku

Ivan Holobradý (DPRO) získal v soutěži amatérských fotografů ŘLP ČR, s. p., 1. cenu za téma „3L“ snímkem s poetickým názvem Rozdíl 881 let a 8881 metrů. Zvláštní cena poroty připadla **Janu Synakovi** (SLNS Brno) za fotografii Dusná atmosféra. Za všechna témata obdržela letos 1. cenu dvojice snímků **Vlastimila Voleny** (APP/TWR) Miha – věž zahajuje aplikaci provozu za nízkých dohledností. První snímek: CAT II, dohlednost pod 600 m, rozstupy na přiblížení 8 mil. Druhý snímek: CAT III, dohlednost pod 350 m, rozstupy na přiblížení 10 mil.

Fotografie, které získaly 2. a 3. cenu, otiskneme v příštím Stripu.

(mis)



JAN SYNÁK



VLASTIMIL VOLENA



Inspiromat

„Čím výše se vzneseme, tím menší se budeme zdát těm, kdo neumějí létat.“

Friedrich Nietzsche

„Kdo se narodil s křídly, měl by udělat vše, aby je použil k létání.“

Florence Nightingaleová

„Na závěr si dovoluji vyjádřit uspokojení nad skutečností, že organizací tak významné akce se podařilo ujistit partnery českých subjektů, že Česká republika patří mezi plně standardní státy s rovnocennou úrovní bezpečnosti civilního letectví jako vyspělé země světa.“

Doc. Ing. Jindřich Ploch, CSc., generální ředitel ÚCL, komentuje úspěšnost mezinárodní konference EU/US International Aviation Safety Conference 2007, která se konala v červnu 2007 v hotelu Corinthia Towers Praha

„Letecky se v rámci mezinárodní nákladní dopravy přepraví 35 procent zboží, a umožní tak obchod za víc než 3 biliony dolarů. Letecká nákladní doprava je velmi důležitou součástí leteckého průmyslu a velmi rychle se mění.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA, na IATA Cargo symposiu v březnu 2006 v Mexico City

„Byli jsme překvapeni mírou zájmu o náš projekt, a to nejen ze strany našich cestujících, ale i ze strany ostatních leteckých společností, které velmi rychle pochopily, jaké výhody jim může tento projekt přinést. Politikové se o něm vyjádřili, že představuje přijatelnou tvář letectví.“

Mike Rutter, obchodní ředitel letecké společnosti Flybe, o jejich projektu „eco-labeled planes“, kdy každé letadlo má štítek – podobný, jako je na bílých elektrospotřebičích – na kterém jsou uvedeny všechny technické parametry daného letadla (více info na www.flybe.com), Air Transport News, 18. 6. 2007

„Na základě finančních výkazů pětadvaceti světových leteckých společností vyhodnotila IATA, že v roce 2006 vůbec poprvé náklady na palivo převýšily náklady na pracovní sílu.“

Air Transport News, 18. 6. 2007

„Abychom zabránili těmto tendencím, je nutné zavést jednotné poplatky za letové navigační služby. Vzhledem k současným klimatickým změnám si nemůžeme dovolit čekat, až budou letecké společnosti zařazeny do emisního obchodního plánu, čímž se výrazně sníží emise oxidu uhličitého.“

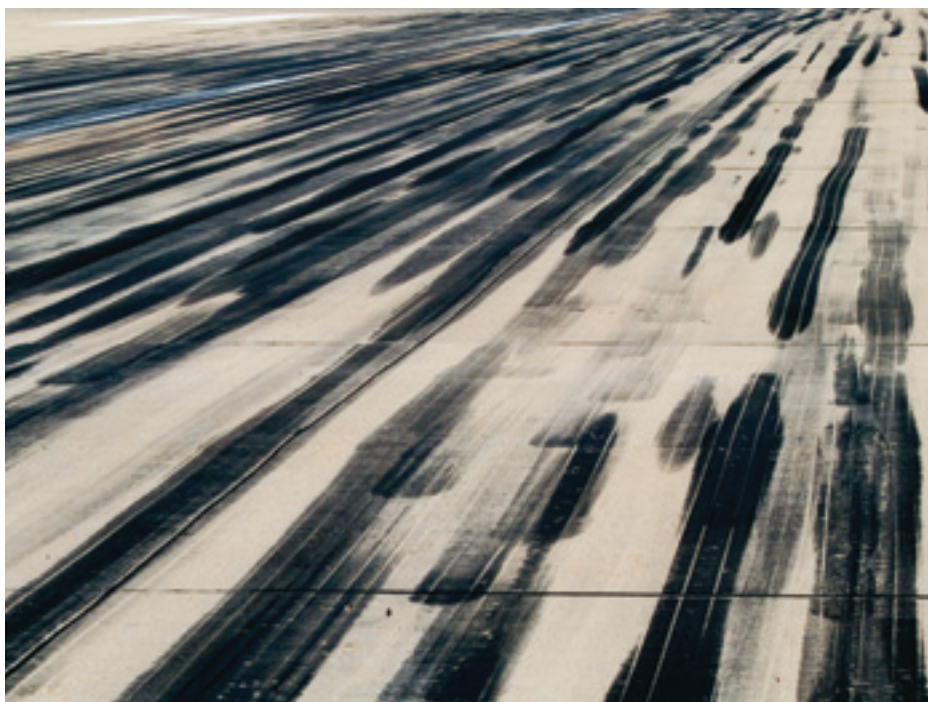
David Martin, člen Evropského parlamentu. Evropská komise pohrozila svým členským státům přísnými restrikcemi, pokud se jim nepodaří zabránit leteckým společnostem, aby létaly delší trasy za účelem vyhnout se zemím s vysokými poplatky za letové navigační služby

LH

Co se děje na ruzyňském letišti?

Struhadlo

Takovou nelichotivou přezdívku získala hlavní dráha 24 pražského letiště po jarním nástřiku speciální protismykové vrstvy zvané Antiskid. O antiskidu jsme podrobněji psali ve Stripu 9/2004. Jedná se o úpravu povrchu betonu zvláštním nátěrem, který na sebe přilepí drobná zrnka kameniva. Výsledkem je hrubý povrch, který zejména za mokra a nebo v zimě při náledí zvyšuje koeficient tření pneumatik podvozku – jinými slovy: letadlo není náchylné ke smyku, zlepšuje se směrové vedení a brzdění je bezpečnější a intenzivnější. Než se kolo při dotyku s dráhou roztočí, chvíli se smýká a o drsný povrch se drásá – to je daň za bezpečnost z pohledu nebohé pneumatiky. Část gumy shoří, to je ten modrý oblak kouře za podvozkem při přistání, a část se doslova navulkanizuje na dráhu jako černý koberec. Jak vrstva gumy roste, zakrývá strukturu antiskidového koberce a dráha se stává kluzčí, zejména za mokra. Při nedostatečné údržbě by se posléze povrch dráhy choval téměř jak mokré kuchyňské lino. Tyto procesy však pracovníci letiště sledují a brzdny účinek pravidelně měří pomocí zařízení automobilu Friction Tester Saab. Jestliže se koeficient podélného tření blíží minimální hodnotě uveřejněné v letecké informační příručce, guma se musí odstranit. Podle potřeby se obnovuje i antiskid. Perioda obnovy závisí na intenzitě provozu. V Praze se guma odstraňuje každý rok, antiskid se obnovuje během 2–3 let. Tenkrát v roce 2004 jsme použili titulky V Praze sednem líp, nastříkali antiskid. Letos ale spíše sedí hláška typu: Snad to dobře dopadlo, sedli jsme na struhadlo. Něco se zkrátka nepovedlo a nová vrstva je příliš drsná. Nejprve si začali stěžovat mechanici ČSA, protože dramaticky stoupl počet měněných pneumatik – dvojnásobně. Běžně vydrží pneumatika asi 400 přistání, u letadel ČSA, která mají na pražské dráze nejvíce pohybů, však pouze 200. A pohled na některé nové gumy za 1800 dolarů po několika přistáních, které vypadají jak ostrouhané struhadlem, svědčí o tom, že něco není úplně v pořádku. Posléze se k ČSA přidali další provozovatelé, Travel Service, Sky Europe.



Pozornost se zaměřila na vrstvu antiskidu. Poprvé se v Ruzyni pokládala na tuhou betonovou vozovku, v minulosti to bylo vždy na pružnou živičnou vrstvu. Technologie pokládky byla dodržena, druh a zrnitost kameniva je přesně podle normy, renomovaná firma má s pokládkou zkušenosti po celé Evropě. Zdálo se, že na vině byly až příliš dokonalé povětrnostní podmínky při pokládce. Teplý den v noci. Spojovací nátěry dokonale vytvrdily a přilepily skoro 100 procent kameniva. Jenže se objevil i další problém – v nejzatíženějších místech se antiskid začal odlupovat. A tak nezbylo než dráhu neplánovaně na čtyři dny od 18. června uzavřít. Antiskidová vrstva byla na uvolněných plochách odstraněna a nahrazena novou. Byly provedeny odtrhávací zkoušky, které splnily předepsaná kritéria. Přesná příčina odlupování se ještě vyhodnocuje, pozornost se soustřeďuje na vliv spodní vody v podloží dráhy a jejího odpařování vlivem vysokých teplot. Drsnost povrchu by měl upravit sám provoz, který vrstvu antiskidu uhlazuje. Uvidíme, jestli se mechanikům ČSA trochu uleví. Výměny pneumatik si už procvičili až.

První soukromý GO parking u letiště

Konečně na parkovací sazby letiště Praha tlačí konkurence. A to výrazně. Na novém GO parkingu prvních 10 hodin stojí 100 Kč, 1 den 300 Kč, 2 dny 600 Kč, týden 1200 Kč, 10 dnů 1500 Kč, 14 dnů 1900 Kč a 21 dnů 2600 Kč.

Příjezd je jednoduchý, po sjezdu z rychlostní silnice R7 se neodbočí na letiště, nýbrž na Přední Kopaninu a po oranžových navigačních značkách se asi po 1 km dostanete na parkoviště. Je hlídáno 24 hodin denně ostrahou a kamerovým systémem a v ceně parkování je i 5 minut trvající doprava mikrobusem do terminálu. Při přiletu si mikrobusem zavoláte mobilem a jeho řidiči se prokážete parkovacím lístkem.

Z tiskových zpráv připravil **OLDŘICH STANĚK, A/**

Foto: **PETR HRUBEŠ**

Fotbalisté ŘLP

Letošní rok se zařadí v pomyslné kronice podnikového fotbalového klubu na přední místa. Účast na **jubilejním 40. fotbalovém mistrovství Evropy řídících leteckého provozu** se proměnila ve spanilou jízdu nepočetné skupiny z Prahy. Po letech víceméně průměrných výsledků se poda-



Seriál pohled

19

(pokračování z minulého čísla)

Ministerstvo veřejných prací v té době spravovalo pět státních civilních letišť – Prahu (Kbely), Brno (Černovice), Bratislavu (Vajnory), Užhorod a Mariánské Lázně. Pro rok 1929 mělo MVP v oblasti civilního letectví dosti rozsáhlé záměry. Měla být vybudována letiště Hradec Králové a Karlovy Vary. Již od roku 1928 se vedla jednání o zřízení letiště Liberec, Teplice (zde ovšem byla velká potíž s majiteli pozemků a letiště nakonec nevzniklo), Ostrava, na vojenském letišti Piešťany měly být vybudovány stavby pro dopravní letectví.

Na letišti Kbely mělo být v tomto roce postaveno letecké nádraží. Brněnské letiště mělo být rozšířeno. Na Vajnorech mělo být dokončeno nádraží a postavena obytná budova pro letištní personál. V Košicích se mělo rozšířit letiště a postavit úřední budova a hangár. V Lučenci mělo být vybudováno pomocné letiště, další pomocné letiště mělo vzniknout v Trhovišti, kde byly předchozího roku získány pozemky. V roce 1928 byla zahájena jednání o zřízení řady dalších pomocných letišť, která měla umožnit nouzové přistání letadel a jejich přiměřené ošetření v případě potíží za letu. V roce 1928 bylo také vyprojektováno zařízení pro noční provoz, a to zařízení traťové i letištní. Jeho realizace měla začít v roce 1929. V této souvislosti měl být postaven už zmíněný maják na letišti Brno, uvažovalo se o stavbě dalšího majáku u Havlíčkova (tehdy ještě Německého) Brodu.

třetí v Evropě

řil opravdu husarský kousek, a to **3. místo z 51 týmů z celé Evropy**. Před odjezdem nic nenásvědčovalo tomu, že se tvoří úspěšné mužstvo. Přes návrat někdejších opor, které z různých důvodů absentovaly v předešlých ročnících (Boháč, Hůla z APP), se stále nedařilo dát dohromady dostatečný počet hráčů, kteří by zvládli náročné boje během čtyř hracích dnů, kdy se odehraje 10 soutěžních utkání. Proto si velmi vážíme dosaženého umístění.

Složení základní skupiny, která se losuje s několika měsíčním předstihem, nedávalo mnoho nadějí na postup, ale hned úvodní den turnaje dal našemu snažení jasný směr. Zápas s mužstvem kolegů z Varšavy a Frankfurtu byly nejen potěšující vzhledem k výsledkům 4:0 resp. 2:0, ale hlavně předváděná hra dávala šanci na účast ve vyšších patrech turnaje. Hned druhý hrací den nás ovšem na úvod zchladiła těsná prohra s týmem Brestu 1:2, ale hlavně se po této prohře začal rodit tzv. „team-spirit“. Nikdo nic nevzdával předem a tým nadále plnil taktické a herní pokyny hrajícího kouče Jana Jirouška. Proto po dalších zápasech s týmy Maastrichtu (0:0) a Madridu (3:0) se naše družstvo ocitlo na prvním postupovém místě!

Postup mezi posledních 16 týmů Evropy je vždy velmi potěšující, ale my jsme samozřejmě chtěli dojít co nejdál. V této fázi soubojů už dochází na nemilosrdný systém play-off a začíná hrát roli další fenomén zvaný štěstí. V souboji s týmy Milánu a Curychu se poprvé rozhodovalo až na penalty. Naši střelci ovšem nezaváhali a rázem jsme se ocitli v semifinálových soubojích. Shodou okolností bylo naším soupeřem v boji o finále opět mužstvo z bretaňského Brestu a ani napodruhé jsme ho nedokázali překonat. Na závěr jsme v boji o pomyslný bronz po remíze a penaltovém rozstřelu pokořili tým Aix-en-Provence a mohli se radovat z nejlepšího umístění za posledních 20 let.



Při takovém výsledku nelze v kolektivní hře vyzdvihnout jednotlivé řady sestavy nebo jednotlivce, ale nedá mi, abych nepochválil hru obranné čtveřice, od které se

odvíjela ostatní hra. Pánové v nejlepších letech Boháč, Jiroušek a Tichý, doplnění „mladíkem“ J. Lomičkou využili svých zkušeností a jejich spolupráce byla příkladná.

Co se týká domácí soutěže v sezóně 2006–2007 jsme po nadějném umístění po podzimní části ztratili několika zbytečnými prohrami naději na postup do nejvyšší pražské odborové ligy.

Závěrem bych chtěl za náš fotbalový klub poděkovat jak Ivanu Hubertovi, řediteli kanceláře GŘ, za vytvoření systému spolupráce, tak i za vstřícnost celému oddělení komunikace.

RICHARD TAUCHEN, DPRD

Foto: **JIRÍ ŠOUR, ACC**

ů do historie řízení letového provozu

V roce 1929 byl nejen rozšířen počet tratí vnitrostátní letecké dopravy, ale předpokládalo se také dokončení jednání o některých zahraničních spojích, která byla zahájena předešlého roku. Měla to být trať Užhorod – Kluž (ČSA), Praha – Mariánské Lázně – Frankfurt n. M. – Kolín n. R. s přípojem na Londýn (ČLS ve spolupráci s Imperial Airways), Mariánské Lázně – Fürth (Norimberk), případně Bratislava – Záhřeb (obě tratě ČSA). Začátkem roku 1929 chtělo MVP uspořádat kurz velitelů letadel.

V létě 1929 se uskutečnilo již 15. zasedání Mezinárodní komise pro letectví. Mimo jiné se zabývalo požadavkem na zachování a přidělování radiových frekvencí pro letecké

služby. Komise se věnovala sjednocení formulářů palubních deníků letadel pro záznamy o jejich provozu. Rozhodla rovněž, že letadla pro 10 a více cestujících mají mít od 1. ledna 1930 povinné radiostanice.

Další důležitou událostí, k níž došlo v srpnu 1929, bylo rozhodnutí zřídit při pražské Vysoké škole technické jednorocní učební kurzy pro letectví. Byly určeny pro absolventy techniky jako postgraduální studium a přednášeli v nich především přední odborníci z praxe, jak z ministerstva veřejných prací, tak z průmyslu a z leteckého provozu. Kurzy poskytovaly nejen technické znalosti vztahující se ke konstrukci letadel – draků i motorů, nýbrž i encyklopedický přehled souvisejících právních

znalostí, znalostí o provozu letadel i z oblasti letecké medicíny.

Rozvoj zabezpečení letecké dopravy v roce 1929 se projevil i v tom, že za celý rok bylo možno posádkám letadel předat 13 751 povětrnostních sdělení, o 5349 více než v roce předešlém. Zvolna se prosazující radiotelegrafní spojení s letadly umožnilo, že 4 procenta z nich byla osádkám sdělena během letu. Aktualizování meteorologických informací samozřejmě mělo příznivý vliv na zvyšování bezpečnosti provozu.

1930

Československá republika se chtěla v tomto roce zúčastnit V. mezinárodního leteckého kongresu, pořádaného v Haagu. Ten se měl zabývat mimo jiné problémy letecké dopravy a měl navazovat na předchozí podobná setkání, uspořádaná v letech 1889 a 1900 v Paříži, 1893 v Chicagu, 1906 v Miláně a 1909 v Nancy. V Haagu měl být jedním z nejzávažnějších bodů jednání provoz letecké dopravy v noci a za snížené viditelnosti ve dne.

Mezinárodní komise pro letectví, zasedající zpravidla v Paříži, se v tomto roce zabývala problematikou označení překážek o výšce přesahující 100 m v nočních hodinách, dále unifikací termínů a vzorců používaných v letectví. Doporučovala také, aby letadla byla opatřována lékárníčkami se standardizovaným obsahem. Zabývala se sjednocením metod šetření nehod, lékařskými prohlídkami pro piloty turistických letadel, přijala Mezinárodní standardní atmosféru.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Osvětlení letiště při nočním provozu v první polovině 30. let. Vpravo letoun Avia-Fokker F.VIIb/3m OK-AFA Československých státních aerolinií

Dobový letecký den v Mladé Boleslavi

V sobotu 16. června si na mladoboleslavském letišti přišli na své milovníci historických letadel. **1** Spouště fotoaparátů cvakaly, aby si fotografové mohli později v klidu domova na monitorech počítačů prohlížet technickou krásu vystavovaných unikátů (Boeing PT-17 Stearman „Kaydet“). **2** Představila se i replika sportovního letounu Avia BH-5 z první poloviny dvacátých let minulého století s imatrikulačním označením L-BOSA (přezdívaná proto „boska“). **3** Přelety vybraných strojů nebyly jedinou atrakcí, došlo například i na seskok parašutistů, ukázkou práce záchranného vrtulníku ... (mis)

