



Milé kolegyně,
vážení
kolegové,

do Řízení letového provozu – původní České správy dopravních letišť Praha – jsem nastoupil

1. března 1973. S podnikem jsem prožil období úspěšná i obtížná, ale vždy zajímavá a nakonec uspokojivá. Potkal jsem a dále potkávám pozoruhodné lidi, od kterých se lze stále učit. Získal jsem řadu přátel a měl jsem většinou štěstí na dobré šéfy. Co je však nejdůležitější, mámi kolegy byli profesionálně zapálení pro svou práci, profesionálně, na které je spolehnouti.

Poté, co došlo v naší společnosti k zásadním změnám a objevily se nové příležitosti, vybudovali jsme společně podnik, jehož kvalita a úroveň sahá daleko za hranice tohoto státu. Nové středisko v Jenči je skvělým výsledkem, k němuž zásadní měrou přispěla podstatná většina z vás. Středisko i jeho špičkové vybavení jsou však pouhými nástroji, jejichž hodnotu lze vyčíslit. Co však vyčíslit nejde, je hodnota lidí, kteří tyto nástroje vytvořili a užívají. Hodnota těch, kteří svou prací píší historii českého letectví a přivedli státní podnik Řízení letového provozu České republiky mezi světovou špičku.

V letectví se ovšem nedá usnout na vavřínech. Je vystavováno stále novým zkouškám v podobě změn ekonomických, politických a v posledních letech i bezpečnostních. Nároky cestující veřejnosti stoupají a požadavky na ochranu životního prostředí nabývají na důležitosti i v letectví. To vše spolu s projektem jednotného evropského nebe přináší nové výzvy, které povedou k prosperitě pro přípravě.

Milé kolegyně, vážení kolegové, když jsem před 34 lety nastupoval do tohoto podniku, byl můj zájem o letectví méně než okrajový a letadlem jsem nikdy předtím neletěl. Nyní odcházím jako člověk, pro kterého se letectví stalo celoživotním posláním. Všem minulým i současným spolupracovníkům děkuji za práci, podporu i přátelství a přeji novému generálnímu řediteli Janu Klášovi i vám všem úspěch.

PETR MATERNA

Desatero evropského nebe

V červenci letošního roku publikoval Direktorát Evropské komise pro dopravu a energetiku zprávu Vysoké skupiny pro budoucí evropský letecký regulační rámec (dále jen HLG). Zpráva s názvem „Rámec pro řízení výkonnostního zlepšování“ obsahuje deset doporučení pro to, aby jednotné evropské nebe bylo ještě jednodušší.

Zřízení HLG inicioval eurokomisař pro dopravu pan Jacques Barrot na základě výsledků konference o budoucnosti evropského systému regulace, která se konala v září 2006 v Bruselu. Zástupci leteckého průmyslu (zvláště uživatelé vzdušného prostoru, poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť) a členské státy Evropské unie na této konferenci požadovali zjednodušení a zefektivnění evropského regulačního rámce. Proto úkolem HLG bylo definovat vývoj regulačního rámce v Evropě se zaměřením na ATM prostředí a vytvořit plán s konkrétními kroky pro zlepšení situace. Zpráva, kterou pod vedením paní Jacqueline Tammenoms Bakker (DGCA Holandsko) zpracovali experti EUROCONTROL, EASA, ECAC, ICB, CANSO, IATA, ACI a DGCA některých evropských států, obsahuje deset imperativů:

1 **Problematiku regulace** řešit na úrovni Evropské unie. Fragmentace je hlavní

překážkou ve zlepšení situace, a proto zásadní otázky musí být řešeny na úrovni celé EU. To zabráni duplicitám regulačních procesů EU a ostatních institucí. Přispějí k tomu pravidelná setkání DGCA zemí EU a dialog a koordinace se zástupci nečlenských zemí, EUROCONTROL, EASA a ECAC.

2 **Poskytnout** více odpovědností zástupcům leteckého průmyslu v souladu s liberalizací vnitřního trhu EU a začlenit zástupce průmyslu do procesu tvorby pravidel.

3 **Aplikovat** principy efektivnější regulace, tedy zamezit přeregulování, konzultovat zamýšlená opatření s těmi, koho se týkají, a racionalizovat současnou legislativu.

4 **Každou regulační intervenci** směřovat ke zvýšení výkonnosti, samozřejmě s prvotním ohledem na bezpečnost.

5 **Zrychlit proces** tvorby SES a projektu SESAR proaktivním řízením a každoročním

monitoringem a reportingem pokroků Evropské komisi. Zavedením ekonomické regulace ATM služeb dosáhnout toho, že poskytovatelé letových služeb budou motivováni k plnění konvergenčních cílů a omezování monopolního chování.

6 **Zplnomocnit EUROCONTROL** jako hlavního dodavatele cílů SES a SESAR v rámci strategického a regulačního rámce definovaného EU. Převést odpovědnost za bezpečnostní regulační aktivity na EASA.

7 **Řešit** problematiku kapacity letišť a definovat strategii jejího zvyšování na národní úrovni. Systematicky integrovat letiště do celkového systému.

8 **Stále zvyšovat** bezpečnost a zplnomocnit EASA jako jediného regulátora v oblasti bezpečnosti v členských státech EU.

9 **Dbát na životní prostředí.** Evropská komise by měla vytvořit ucelenou strategii pro oblast životního prostředí.

(pokračování na str. 2) →



Desatero evropského nebe

→ (dokončení ze str. 1)

Aktivizovat přístup členských států EU a flexibilněji implementovat současné závazky, zvláště v oblasti defragmentace, což ostatně vyplývá z rámcového nařízení SES.

Tento soubor doporučení předložila HLG Evropské komisi, Evropskému parlamentu, Provisional Council EUROCONTROL a členským státům Evropské unie. Reakce na sebe nenechaly dlouho čekat.

Personálie

Zvolen nový generální ředitel EUROCONTROL. Dne 12. července 2007 byl na jednání Permanent Commission EUROCONTROL zvolen nový generální ředitel této organizace. Od 1. 1. 2008 nahradí po sedmi letech dosavadního generálního ředitele Victora Aguada ze Španělska současný ředitel Úřadu pro civilní letectví Velké Británie David McMillan. Celá McMillanova předchozí kariéra je spojena s vysokými manažerskými posty v různých dopravních odvětvích. **rkl**

Zástupci leteckého průmyslu ve svých tisíkových zprávách uvítali výsledky zprávy HLG a shodli se na faktu, že vlády jednotlivých členských zemí EU musí konečně odpovědně přistoupit k řešení problema-

tiky evropského ATM. Naproti tomu zprávu poměrně kriticky komentovaly odborové organizace, kterým vadil hlavně fakt, že neměly v HLG svého zástupce.

DPRM/OSP

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V září 2007 oslaví pracovní jubileum tyto zaměstnanci:

Petr Machálek, vřlp I, oddělení LPS Brno **30 let**
Jiřina Hloušková, samostatný odborný referent, oddělení materiálně technického zásobování **30 let**
Zdeněk Herman, instruktor stanoviště, oddělení IFR **25 let**
Jiří Šulc, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **25 let**
Antonín Tichý, ing., sřlp II, oddělení IFR **20 let**
Helena Krulišová, KTP II, oddělení ARO Praha **20 let**

Jaroslav Vileta, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **20 let**
Petr Jurasz, vřlp I, oddělení LPS Ostrava **15 let**
Martin Kožušník, ing., vřlp I, oddělení LPS Ostrava **15 let**
Radana Nováková, personalista I, oddělení personální **15 let**
Josef Mikulík, údržbář, oddělení technicko provozní služby **15 let**
Petr Ječmínek, supervizor na TS II, středisko NAVCOM **15 let**
Mojmír Novák, sřlp, oddělení IFR **15 let**

Blahopřejeme!

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ČERVEN 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
14 822	15 436
nejvyšší počet/den (22. 6.)	
628	593
nejvyšší počet/hod. (8. 6.)	
52	54

ČERVENEC 2006/2007 (IFR)

2006	2007
celkový počet	
15 088	15 704
nejvyšší počet/den (10. 7.)	
553	573
nejvyšší počet/hod. (26. 7.)	
50	50

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2006/2007 (IFR)

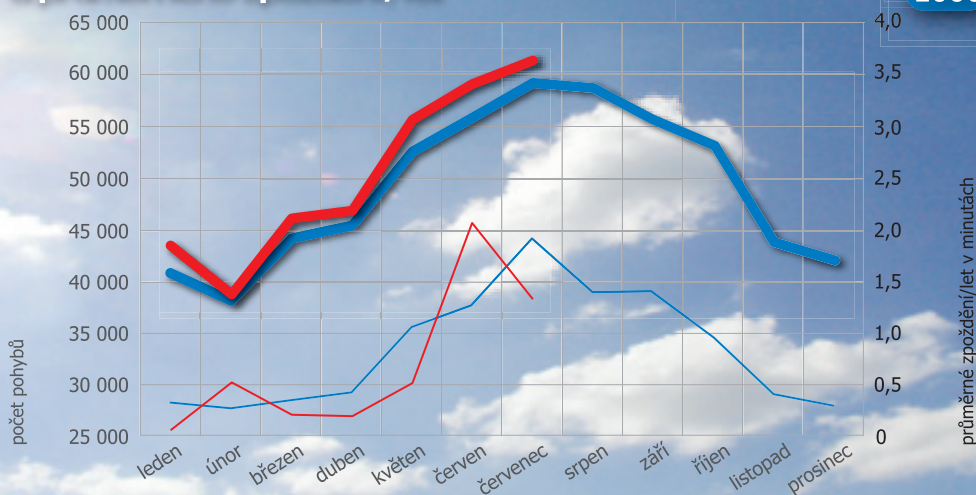
Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
55 512	58 515
nejvyšší počet/den (29. 6.)	
2 043	2 175
nejvyšší počet/hod. (22. 6.)	
137	142

ČERVENEC 2006/2007 (IFR)

2006	2007
celkový počet	
58 657	61 569
nejvyšší počet/den (9. 7.)	
2 014	2 142
nejvyšší počet/hod. (29., 30., 31. 7.)	
138	154

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



Zdroj: AI, STATFOR

Statistiky provozu

červen, červenec 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2006	2007	06/07 v %	2006	2007
červen	55 512	58 515	+ 5,4	1,28	2,13
červenec	58 657	61 569	+ 5,0	1,86	1,31

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2006	2007	v %
červen	847 698	871 912	+ 2,8
červenec	873 980	894 258	+ 2,3

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 %
červen	14 822	15 436	+ 4,1	2 881	3 225	+ 11,9	1 922	1 701	– 11,5	1 233	859	– 30,3
červenec	15 088	15 704	+ 4,1	2 923	2 901	– 0,8	1 610	1 735	+ 7,8	1 448	845	– 41,6

Problémy s fragmentací v letovém provozu musíme řešit v rámci projektu Single European Sky, říká Victor Aguado

Cílem je vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru

Přinášíme druhou část rozhovoru, který Stripu u příležitosti inaugurace nového střediska řízení letového provozu IATCC v Jenči poskytl generální ředitel EUROCONTROL Victor Aguado.

Na co jste pyšný?

Myslím si, že my všichni, kdo pracujeme v ATM, můžeme být pyšní na systém, který se nám podařilo v Evropě vytvořit. Za posledních pět let se zpoždění způsobená ATM snížila o 75 % – i když se doprava o 20 % zvýšila. Zlepšila se i bezpečnost. Za posledních pět let také nebyla zaznamenána žádná smrtelná nehoda, kterou by způsobilo pochybení v navigaci, a podle řady ukazatelů měřených organizací EUROCONTROL se v posledních čtyřech letech bezpečnost poskytovatelů navigačních služeb zvýšila o 27 % a bezpečnost regulačních úřadů o 25 %. Tohoto zlepšení bezpečnosti a kapacity se nám podařilo dosáhnout, aniž bychom zvýšili náklady – ve skutečnosti se poplatky za letové navigační služby za poslední 3 roky snížily o 13 %.

V současné době je členem organizace 38 států včetně států Evropské unie, což je další velmi pozitivní ukazatel potvrzující rozhodnutí jednotlivých členů najít společná řešení pro společné problémy.

Také bych chtěl říci, že je jasné, že budeme-li chtít řešit problémy ATM z dlouhodobého hlediska, budeme se muset zaměřit na budování projektu Single European Sky. Domnívám se, že EUROCONTROL svým působením významně přispěl k rozvoji předpisů a směrnic pro projekt Single European Sky.

Co plánuje EUROCONTROL do budoucnosti?

Pro nás všechny, kteří pracujeme v ATM, je velkou výzvou neustálé zvyšování objemu letového provozu – do roku 2020 očekáváme až 16 milionů letů každý rok. Nehledě na počet letů, musíme zajistit,

aby se úroveň bezpečnosti stále zlepšovala, aby zpoždění byla minimální, aby se nezvýšily celkové náklady a aby ATM významně přispívala k omezení vlivu leteckého průmyslu na životní prostředí. A zároveň toto vše musíme v Evropě provádět v komplexním institucionalizovaném prostředí, to znamená dát dohromady řadu partnerů a hledat společná řešení.

Jaké přináší narůstající provoz problémy?

V souvislosti s narůstajícím letovým provozem a jeho úspěšným zvládnutím je nutno zmínit dva další problémy, které jsou vzájemně propojené.

Prvním problémem je otázka fragmentace. V dnešní Evropě, nehledě na veškeré snahy vytvořit funkční bloky vzdušného prostoru, jsme stále svědky fragmentace národních poskytovatelů a center, čímž vznikají náklady řádově 1,5 miliardy EUR ročně. EUROCONTROL se zavázal, že bude podporovat veškeré počáteční snahy a návrhy, jejichž cílem je vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru založených na skutečných provozních požadavcích.

Je nutné, aby defragmentace probíhala v souvislosti s projektem Single Euro-

pean Sky. Přestože již dnes existuje legislativní rámec, zbývá ještě mnoho práce, než se SES stane skutečností.

Poslední zpráva výboru Performance Review Commission (PRC) o vývoji SES zdůrazňuje, že zatímco má SES velký potenciál být přínosem v mnoha oblastech včetně spolupráce mezi členskými státy a poskytovateli letových navigačních služeb a zlepšení celkové efektivity nákladů, vývoj zůstává plně v kompetenci jednotlivých členských států, což může mít za následek nesrovnalosti a nemusí být zárukou důležitých pokroků ve výkonnosti.

A kromě toho se používání existujících bezpečnostních opatření v Evropě stále velmi liší. V závěru zprávy PRC se uvádí, že budoucí snahy by se měly zaměřit na implementaci rámce SES: je nutné i nadále rozvíjet zbývající klíčová pravidla pro implementaci a národní kontrolní úřady musí vytvořit nezbytné podmínky pro jejich implementaci a prosazení.

Zadruhé je nutné se zaměřit na návrh ATM systému pro budoucnost. Víme, že se současným systémem můžeme zajistit zvýšenou poptávku na kapacitu do poloviny příští dekády. Potom budeme potřebovat nový přístup. ATM Master Plan, který bude hlavním výstupem definiční

fáze projektu SESAR, by nám měl poskytnout návod k vytvoření nového systému – bude nutné, aby do něj svými zkušenostmi a informacemi přispěli všichni účastníci, včetně EUROCONTROL.

A jaká opatření připravujete pro nejbližší dobu?

Naše zaměření na dlouhodobá řešení samozřejmě neznamená, že bychom zanedbávali ta krátkodobá. Abychom byli schopni zajistit stále narůstající požadavky na kapacitu od tohoto okamžiku až do roku 2015, vytvořil EUROCONTROL tzv. DMEAN Programme – Dynamic Management of the European Airspace Network (*Dynamický management pro síť evropského vzdušného prostoru*). Zároveň ve všech 38 státech spolupracujeme s armádou, aby využití vzdušného prostoru bylo maximální – věříme, že tento přístup povede v krátkém časovém horizontu ke zvýšení kapacity. Tato činnost je prováděna v úzké spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb prostřednictvím výboru, který byl sestaven v tomto roce.

Děkujeme za rozhovor.

LUDMILA HAVRÁNKOVÁ

Foto: mis



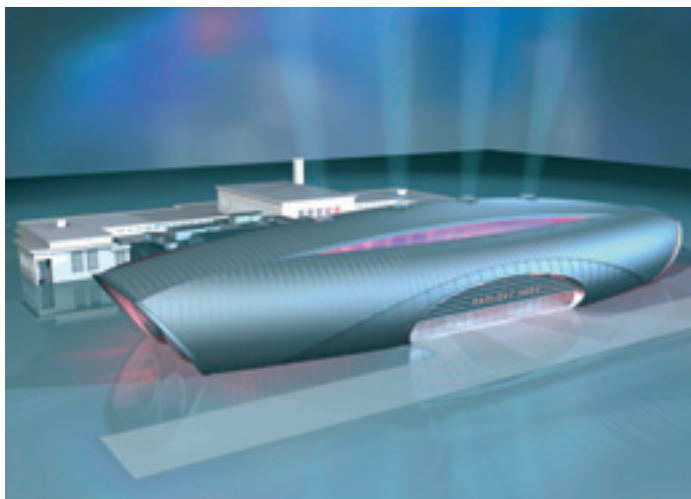
Foto: MICHAEL SEDLÁČEK



Objektiv



Slavnostní večer, jehož součástí bylo ocenění pracovníků, kteří se výrazně podíleli na úspěšném průběhu výstavby IATCC, a také premiéra celovečerního filmu Národní integrované středisko řízení letového provozu, se uskutečnil 9. července 2007 v jednacím sále v administrativní budově v Jenči. **mis**



Modernizace letiště v Karlových Varech proběhne ve čtyřech etapách. Ve druhé části III. etapy bude postavena nová odbavovací hala, která bude splňovat podmínky schengenských úmluv. To je také podmínka pro udělení statusu mezinárodního letiště. Nová hala bude propojena se stávající, její výstavba přijde na 92,5 milionu korun a počítá se, že část finančních prostředků poskytnou dotační fondy Evropské unie. Smyslem plánované čtvrté etapy budou změny, které z pohledu leteckých předpisů umožní karlovarskému letišti odbavovat všechny běžné typy dopravních letadel, jež jsou ve světě v provozu. **mis, foto: archiv**

Flight International



Příspěvky na rekreaci, kulturu a sport

V letošním roce od ledna do srpna dosáhl počet proplacených faktur z fondu kulturních a sociálních potřeb za rekreaci, kulturní a sportovní aktivity počtu 1795. Za celý minulý rok 2006 bylo předloženo celkem 2328 faktur.

ČSA poskytlo našim zaměstnancům 528 letenek. Na vnitrostátní linky připadá 231 letenek. Jednoznačně zvítězila v počtu letů linka Praha – Ostrava a zpět, přestože se platí od 1. února 2007 na letišti Leoše Janáčka letištní taxa 370 korun. Jak dále vyplývá z otištěné tabulky, tak 75 zaměstnanců požádalo o letenku na Slovensko a do států Evropy jich bylo 204. Zaměstnanci nejčastěji letěli do Paříže – 25, resp. Londýna – 24. Z několika dálkových linek byla využita pouze Praha – New York, a to v 18 případech. Možnosti pobytu v Jizerských horách využilo celkem 371 osob. **DPER**

směrování	název	počet letenek	%
1	vnitrostátní linky	231	43,75
2	Slovensko	75	14,20
3	Evropa	204	38,64
5	dálkové linky	18	3,41

Soud rozhodl o vině za Überlingen

Více než pět let po tragické srážce dvou letounů nad jižním Německem rozhodl švýcarský soud v Curychu dne 4. 9. 2007 o trestech za tuto nešťastnou událost v oblasti služeb řízení letového provozu. Soud uznal vinu čtyř zaměstnanců švýcarské společnosti Skyguide, kteří měli 1. července 2002 službu a způsobili, že se britský Boeing 757 patřící přepravní firmě DHL střetl ve vzduchu s ruským Tupolevem 154 společnosti Bashkirian Airlines. Tři z nich dostali podmíněný trest odnětí svobody na rok, jeden dostal pokutu, další čtyři byli zproštěni obvinění. Soudci dali za pravdu obžalobě, podle níž zaměstnanci Skyguide zavinili katastrofu svojí nedůsledností, nedostatečným plněním pracovních povinností a špatnou časovou koordinací technické údržby. Prozatímní ředitel společnosti Skyguide Francis Schubert v této souvislosti uvedl následující: „Společnost Skyguide se za nesmírně vysokou cenu z této tragické události poučila a udělá všechno proto, aby se tento druh nehody již nikdy neopakoval.“ **rkl**

Aktuálně z ŘLP ČR, s. p.

Změna v Organizačním řádu. Od 1. 9. 2007 je účinná nová verze Organizačního řádu ŘLP ČR, s. p., která obsahuje dvě důležité změny. První změnou, která souvisí s ukončením projektu IATCC Praha, je transformace Oddělení KIATCC do nového Oddělení projektového managementu (OPM) v DPLR. Tato změna má vliv i na odpovědnosti v oblasti investiční činnosti. Druhou je změna názvu Kanceláře generálního ředitele na Divizi podnikového rozvoje a mezinárodní koordinace (DPRM). Nový název lépe vyjadřuje náplň činnosti tohoto útvaru. **LS**

Fotografie (nejen) z dovolené

Jednou ze spokojených návštěvnic rekreačního střediska ŘLP na italském ostrově Capri byla letos **HANA MASOPUSTOVÁ (DPRO)**.

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



Druhá a třetí cena VI. ročníku soutěže



ZBYNĚK HEJDUK

V minulém čísle jsme otiskli první tři fotografie, jež vybrala odborná komise jako nejlepší ze zaslaných do VI. ročníku fotosoutěže zaměstnanců RLP ČR, s. p.

Přinášíme snímky, které obdržely další ocenění. Druhé místo za všechny vyslané fotografie získal Zbyněk Hejduk (DPRO) za fotografii z triptychu Érie – Clonmacnois. Třetí místo obsadili Výletníci Jana Synaka (SLNS Brno). Nejen ty otištěné, ale celkem 19 soutěžních fotografií si budete moci prohlédnout na tradiční podzimní výstavě v Praze, Brně a Karlových Varech.

(mis)



JAN SYNAK

Seskok padákem bez náročného výcviku



Pokud toužíte po adrenalinovém zážitku, kdy se budete volným pádem řídit k zemi rychlostí přes 200 kilometrů za hodinu, máte příležitost.

Firma JUMP-TANDEM vám na letišti v Kolíně nebo Prostějově nejprve poskytně 15minutovou instruktáž, kdy se seznámíte s průběhem seskoku, činností v letadle, při výskoku, za volného pádu,

při letu na padáku i stylu přistání. Pak hned můžete absolvovat tandemový seskok se zkušeným instruktorem.

Průběh seskoku

Celá akce začíná jako vyhlídkový let, který trvá zhruba 20 minut. Při něm si prohlédnete krajinu pod sebou a dozvíte se o ní všechny zajímavosti. Pak už vás čeká výskok z letadla, považovaný za jednu z nejkrásnějších fází tandemového seskoku, a následuje volný pád, při němž se až 60 sekund jakoby vznášíte v beztlisném stavu a dosahujete přitom rychlosti přes 200 km/hod. Ve výšce 1500 metrů nad terénem se nad vámi zásluhou instruktora otevře hlavní padák, který můžete sami řídit a 6 až 8 minut tiše klouzat volným prostorem až do výšky 300 metrů, kde přistávací manévry začne řídit opět

instruktor, abyste bezpečně dosedli na zem. Připravte se na to, že „náraz“ při přistání odpovídá seskoku zhruba z výšky dvaceti centimetrů (jeden schod).

Než po přistání dopijete drink na oslavu svého prvního životního seskoku, připraví pro vás filmový záznam na DVD i fotografie na CD, ze kterého si můžete rovnou na letišti vytisknout fotografie.

Kolik si vzít s sebou?

Tandemový seskok stojí 3240 korun, fotodokumentace 1300 korun, film na DVD 1600 korun a za oba záznamy (CD i DVD) zaplatíte 1900 korun. Seskok si dopředu zarezervujte na čísle 724 175 175. Veškeré potřebné informace včetně možnosti mailové rezervace najdete na internetových stránkách www.jump-tandem.cz.

mis, foto: JUMP-TANDEM

Inspiromat

Většina evropských aerolinií označila vytiženost sedadel v letadlech v červenci za rekordní, když se stupeň vytižení cestujících aeroliniemi sdruženými v Asociaci evropských aerolinií vyšplhal na 82,2 %. To pokořilo předchozí udávanou hodnotu 81,6 % v červnu 2006 a je to teprve počtvrté, kdy došlo k překonání 80% hranice.

„Je pozoruhodné, že ještě před deseti lety byla pro sítě aerolinií létajících na krátké i dlouhé trasy předpokládána dosažitelná horní hranice měsíčního stupně vytižení hodnota 75 %. Pečlivým přizpůsobováním se objemu poptávky, uspokojováním různých subjektů na trhu, zajímavou a inovativní cenotvorbou postupně klesal počet neobsazených sedadel v letadlech a začala se zvyšovat produktivita a efektivita.“

Ulrich Schulte-Strathaus,
generální tajemník AEA

„Pokud budou mít cestující o létání stále takový zájem, pošlu do vzduchu do konce roku 2010 minimálně 100 nových letadel. A možná to bude pořád ještě málo!“

Sir Richard Branson, šéf společnosti Virgin Atlantic

„Jedním z nejdůležitějších faktorů, které musíme mít na zřeteli, je kvalifikovaný personál. Abych byl upřímný, v Číně pracuje v oblasti civilního letectví asi 300 000 lidí, a pouze malá část z nich si dokáže přečíst anglické vydání Airline Business.“

Yang Yuanyuan, čínský ministr letecké dopravy v rozhovoru pro časopis Airline Business o svých radikálních reformách v čínském leteckém průmyslu

„Jaký lepší důkaz byste chtěli než skutečnost, že počet přepravených cestujících v první polovině roku 2007 v porovnání s tím samým obdobím roku 2006 vzrostl o 200 %.“

Robert Sitta, výkonný manažer pro zvláštní projekty Air Slovakia o expanzi společnosti pod novým soukromým vlastníkem

„Letecký sportovní bude znamenat v budoucnu obdobnou úlohu jako dnes automobilismus. Tak jako před válkou světovou automobilismus zdál se být přepychem, je dnes nezbytností pro hospodářství a kulturu, bez níž si dnes život států nelze vůbec představit.“

Význam sportovního letectví, 1938,
Jan Bervida (1893–1962).

Mezinárodní uznávaný letecký odborník. Působil v předsednictvech organizací FAI, ICAN a ICAO. Významně se zasloužil o vybudování čs. civilního letectví 1927–39 a poté 1945–48. V letech 1929–38 ministr československého civilního letectví.

NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Antiskid na pokračování

Nástřik protiskluzové vrstvy Antiskid na RWY 06/24 provedený v období od 17. 4. do 9. 5. 2007 a posléze neplánovaně opravovaný od 18. 6. do 20. 6. měl poměrně překvapivé a dost nepříjemné pokračování. V plné letní sezóně v nejvytíženějším měsíci srpnu letiště uzavřelo hlavní ranvej znovu na 3 týdny od 7. do 27. 8. a pokračovalo v nástřiku dalších 400 m antiskidového koberce.

V oficiálním stanovisku se letiště odvolává na nezbytnost výběru tohoto termínu v srpnu vzhledem na dodržení stabilních teplot pro pokládku spojovacích nátěrů a na nutnost provedení této druhé etapy nástřiku antiskidu pro zvýšení bezpečnosti pohybu letadel na dráze.

Nicméně se vstírá otázka, proč se oněch srpnových 400 m nenastříkalo už v první, jarní etapě. Ta byla plánována a jistě zohledňovala i možné meteorologické podmínky panující v té době.

Rovněž by pomohlo provádět údržbu pouze v noci. Letiště sice argumentuje, že noční práce by plánovaných 32 mil. Kč třikrát navýšila, ale velká mezinárodní letiště se touto cestou už musí ubírat téměř standardně. Např. letiště v Kodani v červnu provádělo v noci opravy dráhy tak, že bylo schopno za jednu noc odfrézovat a znovu položit 5000 m² asfaltobetonového povrchu. Pokládka asfaltu musela skončit do 4:00 ráno, aby se stihlo obnovit denní značení a dráha mohla jít ráno do provozu.

Převedení plného letního provozu na záložní RWY 13/31 mělo za následek nárůst hlukové zátěže zalidněných oblastí. Dne 16. 8. 2007 proběhlo na radnici Prahy 6 jednání mezi starosty měst a obcí postižených provozem letiště Praha a vedením letiště.

Takto hodnotili situaci starostové: „*Situace se stává neúnosnou. Není dále možné tolerovat stav, kdy víc než 120 tisíc obyvatel Prahy 6, Prahy 17-Řep, ale i Kladna a dalších přilehlých měst a oblastí nemá šanci se pořádně vyspat – letadla jim vzletají a přistávají přímo nad hlavou,*“ vysvětlil důvody schůzky starosta Prahy 6 Tomáš Cha-



lupa. Situace se přitom dramaticky zhoršila 7. srpna, kdy letiště dočasně kvůli úpravě vyřadilo z provozu hlavní vzletovou dráhu a celý provoz uprostřed vrcholné sezóny přesunulo na dráhu 13/31. Letadla tak létají přes Bílou Horu, Ruzyni, Dědinu, Řepy, ale také části Kladna a řadu přilehlých obcí jako Buštěhrad, Tuchlovce či Braškov. Jak shrnul kladenský primátor Dan Jiránek, „*ještě nikdy v minulosti nebyly radnice tolik zaplaveny stížnostmi obyvatel jako nyní*“. Podle starostky Prahy 17-Řepy Jitky Synkové si lidé stěžují i z míst, kde byla realizována ochranná protihluková opatření. „*Dosud nikdy nebyl takový provoz jako nyní,*“ upozornila Synková.

Vedení letiště zastoupené GR Miroslavem Dvořákem tvrdí, že se opravě hlavní dráhy nedalo vyhnout a že dělá vše pro to, aby odstavka byla co nejkratší. Situaci by řešila výstavba druhé, paralelní dráhy, ta by však při příznivém vývoji mohla jít do provozu v roce 2013.

Tak dlouhou dobu však není možno čekat, a tak se na schůzce starostové s vedením letiště dohodli na zásadním omezení nočních letů na dráze 13/31 nejpozději od nového letového řádu od 1. 4. 2008. Mezi půlnocí a pátou hodinou ranní bude provoz na této dráze zcela vyloučen s výjimkou letů nouzových nebo v mimořádných situacích. Bylo dohodnuto i měření hluku mimo stávající ochranná hluková pásma, které má potvrdit a nebo vyvrátit správnost vytyčení stávajících hlukových pásem.

„*Věřím, že to je dobrý výsledek jednání. Přístup letiště dokládá, že jeho vedení má opravdovou snahu omezit negativní dopady na občany,*“ shrnul výsledek jednání starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa.

Novinka – exkurze pro individuální zájemce

Letiště Praha zahájilo v červnu prohlídky pro individuální zájemce. Devadesátiminutová prohlídka zahrnuje vstup do zázemí a prostorů, kam veřejnost nemá přístup. Návštěvníci uvidí provoz na letištní ploše a dostanou se do bezprostřední blízkosti letadel při odbavování, také si projdou nejmodernější požární stanici v České republice a seznámí se s letištem z jiného pohledu než běžný cestující.

Exkurze probíhají ve středu a čtvrtek od 15 hodin, dále také první a třetí neděli v měsíci od 10 a 13 hodin. Rodinná vstupenka pro dva dospělé a dvě děti vyjde na 330 Kč. Další informace a kompletní ceník jsou na internetových stránkách Letiště Praha na www.prg.aero.

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

V Praze bude



Dne 24. 4. se anténa monoimpulzního sekundárního radaru v Praze dala po bezmála čtrnácti letech provozu opět do pohybu – tentokrát směrem vzhůru! Nemohl za to úplněk, který toho dne nastal, ale potřeba uvolnit původní radarovou věž a anténní domek tohoto radaru pro rekonstrukci a stavební přípravu na instalaci nového radarového zařízení. Demontovaná anténa byla ještě téhož dne mechanicky upevněna na horní část antény pražského radaru TA 10 MTD. V anténním domku TA 10 MTD byl již stavebně připraven i útulek pro vlastní elektroniku monoimpulzního radaru a po nezbytných úpravách

Seriál pohled

20

(pokračování z minulého čísla)

Počátkem roku 1930 vydal Vojenský zeměpisný ústav přehlednou letec-

kou mapu Československé republiky. Dne 25. března vyšel výnos Ministerstva veřejných prací o poplatcích a taxách na letištích ČSR. Československo rovněž přijalo usnesení Mezinárodní komise pro letectví o minimálních podmínkách pro vydání osvědčení o způsobilosti k létání, které mimo jiné stanovovaly podmínky pro výpočet, pro zkoušení (včetně pevnostních zkoušek) letadel, požadované přístrojové vybavení a signalizaci.

Mezi „leteckými“ úkoly Ministerstva veřejných prací bylo pokračování výstavby letišť Karlovy Vary, Liberec, zahájení civilní výstavby na letišti Hradec Králové a zahájení stavby nádraží na letišti Piešťany. Příprava trati Praha – Brno – Bratislava pro noční lety měla postoupit tak daleko, aby v tomto roce mohl být zahájen noční provoz. Bylo rozhodnuto o výstavbě nového letiště v Praze, protože kbelské letiště se smíšeným provozem pozvolna přestávalo vyhovovat.

V roce 1930 se konala mezinárodní (evropská) porada, která se zabývala problematikou nočních letů. Mimo jiné stanovila způsob použití polohových světel u letadel a požadavky na světelné řady na nočních leteckých tratích.

Asi v červnu vypsallo Ministerstvo veřejných prací veřejnou soutěž na stavbu sedmnácti stožárů pro noční navigační světla na trati Praha – Brno – Bratislava. Oce-

nový radar (1)

nastavení parametrů byl celek opět uveden do provozního využití. Dvojice zařízení TAR a MSSR Praha teď pracuje v tzv. kolokované verzi, tedy s anténami umístěnými na společné otočné části. V této konfiguraci již budou oba radary provozovány do konce svých dnů.

V uvolněném objektu neprodleně začaly rekonstrukční práce, zatímco původní radarová věž z roku 1977 byla



zcela odstraněna. Na jejím místě vyrostla nová – roztančenější – věž podle návrhu arch. Vlado Miluniče.

O novém zařízení TAR a MSSR/S Praha, jehož instalace nyní probíhá, si povíme příště.

1 Demontáž antény MSSR

2 Elektronika MSSR v nové lokalitě

3 TAR Praha v původní konfiguraci ...

4 ... a s nově nainstalovanou anténou MSSR

5 Nová radarová věž po dokončení hrubé montáže

Text a foto: **IVAN KRÁKORA**



Ú do historie řízení letového provozu

lové příhradové stožáry s betonovými základy byly vysoké 10 m, měly půdorys 1,75 x 1,75 m, na vrcholu stožáru o rozměrech 1 x 1 m byla umístěna plošina 2,5 krát 2,5 m. Nabídky měly být podány do 21. července téhož roku a v polovině srpna MVP rozhodlo, že stavbu provede firma Chvála z Vršovic. Část majáků byla v tomto

roce skutečně postavena, celá soustava však byla dokončena až v roce 1931. Kromě trasy mezi Prahou a Bratislavou byla stavěna i druhá větev na trati do Paříže, a to mezi Prahou, Plzní a Tachovem.

V průběhu roku byly zadány stavby hangárů v Karlových Varech a v Liberci, v Karlových Varech se rovněž

stavěla nová nádražní budova. Od roku 1930 byla Československu mezinárodní konferencí přidělena státní značka pro letadla OK a volací radiotelegrafní znaky pro letadla začínající písmeny OKA až OKZ.

V roce 1930 byly vykoupeny pozemky pro nově uvažované letiště Praha-Ruzyně. Jednalo se o letiště v Českých Budějovicích a o společném letišti pro Ústí nad Labem a Teplice s předpokládaným zahájením výstavby v roce 1931. Pokud jde o pomocná letiště, byla zahájena jednání v Uhlířských Janovicích, Jihlavě, Přibyslavi, Břeclavi, Malackách, Lučenci a Trhovišti, dále ve Znojmě a Bečově.

V roce 1930 již dosáhla síť leteckých povětrnostních hlídek počtu 75. Československé hlídky poskytl posádkám letadel za celý rok celkem 21 252 hlášení (nárůst oproti roku 1929 je o 7501 hlášení, tj. více než 50 %), z toho 6 % za letu; ač se oněch 6 % může zdát málo, i zde se jednalo o podstatný nárůst proti předcházejícímu roku – na asi 2,3 násobek počtu radiotelegraficky předaných zpráv.

1931

Pro tento rok předpokládalo Ministerstvo veřejných prací nová jednání s Německem o vedení leteckých tratí mezi oběma zeměmi. Měla být rovněž vedena jednání s Polskem o nové letecké dohodě. MVP předpokládalo nejen rozšíření vnitrostátních spojů o tři nové linky, ale také zahájení nočního provozu z Prahy přes Brno do Bratislavy (ČSA) a mezi Paříží a Prahou (CIDNA).

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

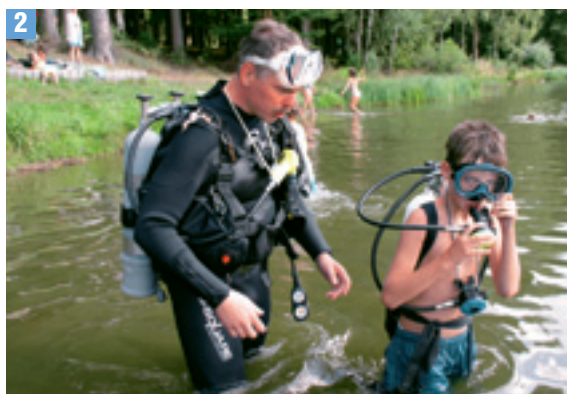
číslo	umístění	poloha	km na trati majáků	vzdálenost (km)	výška věže (m)
–	Letiště Praha (Kbely)	na vodárenské věži	–	–	42
1	kopec Na Plachtě	Střebohostice u Škvorce	17	17	15
2	obec Krymlov	u Kostelce n. Č. lesy	33,5	16,5	15
3	kopec Březina	Žandov u Uhlířských Janovic	51	17,5	25
4	Dědice	u Zbraslavi	66,5	15,5	25
5	u Kapličky	obec Tis	82	15,5	15
6	u Kapličky	Česká Bělá	99	17	15
7	kopec Rosička	u obce Sázava	114	15	25
8	kopec u Bobruvky	Bobruvka	133	19	25
9	kopec Horka	Heřmanov u Křižanova	144	11	25
10	Branišov	katastr Deblína u Braniškova	159	15	25
–	kopec Hády	pro letiště Brno	183	24	20
11	kopec Vinohrad	Měnin	197	12	15
					od letiště Brno
12	kopec Holý Vrch	Kurdějov u Hustopečí	211	14	20
13	kopec Příklucka	Přítluky u Velkých Pavlovic	222	11	15
14	u Lanžhota	Lanžhot, Břeclavsko	240,5	18,5	25
15	u Sv. Jána	u obce Svatý Ján	257,5	17	25
16	Malacky	katastr Malacky	273,5	16	25
17	kopec Kozlisko	katastr Stupava	293	19,5	25
–	letiště Bratislava	na velkém hangáru	302	10	15

Světelné majáky na trati Praha – Brno – Bratislava

Letní tábor v Ledči nad Sázavou 2007

Celé letošní letní prázdniny probíhal u Sázavy tradiční rekreačně sportovní letní dětský tábor. Redakce se zajela podívat na účastníky čtvrtého turnusu, který zde probíhal od 11. do 25. srpna pod vedením „hlavase“ Antonína Rathana. Zjistili jsme, že příležitost seznámit se se základy potápění, a hned také provést praktickou zkoušku, měly děti díky potápěčům z pražského klubu Mersones Pragenses. Všimli jsme si, že doslova si osahat přírodu, je pro děti zážitek. Kde jinde než na letním táboře by si toho měly užít. Vytušili jsme, že se všichni těší na pořádný táborák. Co by to také jinak bylo za tábor? Nejdřív je ovšem třeba připravit dříví. Za dobu našeho pobytu jsme nezaregistrovali, že by byl někdo s průběhem prázdnin v Ledči nespokojený.

Foto: MICHAELA ŽEMLOVÁ, MARTIN VRÁTNÝ, mis



Misheard English

WAS MARILYN MONROE MURDERED? (V.)

Of the murder theories, the one accusing Robert Kennedy of being directly involved seems the least tenable, given what was at stake for the Kennedys.

Proponents of this theory suggest that RK called again at the house later, possibly with a doctor who administered the fatal dose ... The evidence for this is an unnamed neighbour of Marilyn who was supposed to have seen Kennedy and others at about 7.45 p. m.

Another piece of evidence is supposed to have been a set of tapes of bugged conversations at the house. These were supposedly made by James Spindel, a specialist working for Jimmy Hoffa, the Mafia linked Teamster Union leader.

There are various accounts by people who claim to have heard these tapes which are supposed to record a crow with RK, as well as the sounds of her being subdued and possibly murdered ... The tapes have never surfaced, however.

In addition, Lawford is also supposed to be heard on the tape, when there are several witnesses to his being at his house on that evening.

The second theory, Mafia involvement in Marilyn's death has been mentioned in a number of recollections by its ex-members, such as „Sonny“ Gibson or Sam Giancana, the boss of the Chicago Outfit 1956–66 who had been engaged by the CIA in 1960 during the Kennedy administration to assassinate Fidel Castro through his man number two Robert Maheu, a representative of numerous business firms in Cuba that were expropriated by FC ... Joseph Kennedy had extensive dealings with the mafia during Prohibition and in 1960 through Frank Sinatra he recruited Giancana to help modulate labour union voters behind his son Massachusetts Senator J. F. K. in his bid to become the Democratic Party's nominee for the 1960 Presidential election. Giancana was assassinated in 1975 shortly before he was scheduled to appear before a Senate Committee investigating CIA links to plots to kill FC ...

The Spindel tapes in this scenario could have been of events taking place much later, possibly edited together with earlier recordings of RK. Thus the two events, actually hours apart, could have been made to appear to happen together in order to crane RK. The motive of this theory seems rather suspect, however. If Marilyn was going to denounce the Kennedys and the Mafia tried to implicate RK, she would have been, surely enough, more valuable alive ...

This leaves the possibility of an accident.

Even if there had been an attempt to delay the apparent time of Marilyn's death to allow RK to get away, the idea that Eunice Murray would have seen a light under the door can be easily disproved: the carpet there made this impossible. But she knew something was wrong because she administered the enema containing the chloral hydrate. When she called Greenson and he realized the mistake, the scenario that was later made public, was concocted but there were numerous flaws in it. For instance, Marilyn's door couldn't in fact be locked ...
V textu jsou tři slovní záměny.

Řešení ze Stripu 6/2007:
revived not rewired.

(ak)