

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2008

ROČNÍK IX □ ČÍSLO 86 ČERVENEC □ SRPEN

Rozhovor

**Porota udělila
ceny za nejlepší
fotografie zaměstnanců**

**Plány rozvoje
českobudějovického
letišť**

Fotoreportáž



Zaznělo na grémiu generálního ředitele

Jedním z cílů v následujícím období bude racionalizace tvorby vnitropodnikových předpisů, která odstraní přebytečný text a umožní vhodnou absorpci klíčových ustanovení norem.

generální ředitel Ing. Jan Klas

Průměrný denní provoz v červnu (do 24. 6.) ve FIR Praha činil 2080 pohybů, rekordní provoz za jeden den představoval 2226 pohybů.

ředitel DPRO Ing. Jan Štindl

Podle informací provozovatele letiště Karlovy Vary se očekává ukončení stavby nového odbavovacího terminálu v polovině roku 2009, podle provedených rozvojových studií se v roce 2012 očekává dvojnásobný objem provozu i odbavených pasažérů oproti současnému stavu.

vedoucí SLNS Karlovy Vary Ing. Michal Brabec

Na úrovni států byla 12. 6. 2008 podepsána Dohoda států na postupu vypracování Dohody FAB v rámci Memoranda o porozumění. Celý proces by měl být z hlediska mezinárodního práva uzavřen v listopadu 2009 podpisem Dohody o funkčním bloku vzdušného prostoru ve střední Evropě.

ředitel DPRM Ing. Ivan Hubert

Na příštím GGR, které se bude konat ve středu 24. 9. 2008, vystoupí s prezentací ředitel pro korporátní záležitosti společnosti Skyguide pan Francis Schubert. Prezentace je věnována aktivitám společnosti krátce po nehodě letadel nad Bodamským jezerem v roce 2002 a analýze činnosti jednotlivých útvarů.

vedoucí KGŘ z p. JUDr. Richard Klíma

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V letním dvoučísle přinášíme seznam zaměstnanců, kteří dosáhnou kulatého výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP v červenci 2008:

Vlastimil Hradil , vřp II – SC, oddělení ASM/FIC	45 let
Jan Kulveit , ing., metodický pracovník LNS, oddělení postupů LNS	40 let
Zdeněk Hradil , supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Brno	30 let
Hana Vopálecká , uklízečka, ekonomicko správní referát SLNS Karlovy Vary	30 let
Hana Kohoutová , operátorka příjmu dat, oddělení letových dat	30 let
Ivan Bukáček , ing., vedoucí odborný referent specialista, oddělení správy majetku	25 let
Jiří Láně , samostatný odborný referent specialista, oddělení vzdělávání LNS	25 let
Milan Vondra , ing., inspektor ZLT, oddělení auditu	20 let

Stanislav Černý, PhDr., vedoucí oddělení rozvoje lidských zdrojů, oddělení rozvoje lidských zdrojů **15 let**
Alena Špiritová, strážná, oddělení správy majetku **15 let**

V srpnu letošního roku k jubilatům přibudou:

Jelena Boušková, ing., ekonom specialista, oddělení účetních operací **30 let**
Jan Štindl, ing., ředitel divize provozní, ekonomicko správní referát DPRO **25 let**
Alena Winterová, operátorka příjmu dat, oddělení letových dat **20 let**
Pavel Zourek, pracovník údržby ZLT II, oddělení radiolokační bod Buchtův kopec **20 let**
Vladimír Drvota, vřp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Tomáš Šmehlík, sřp II, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Blahopřejeme!

Z dopisu generálnímu řediteli

S potěšením jsem přijala vaše pozvání a zúčastnila se setkání se zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., v Jenči. Možnost setkání s kolegy, kteří nyní aktivně pracují na našich místech, jsem ocenila nejen já, ale i ostatní důchodci. Současně bych chtěla poděkovat paní Marii Pražákové, která pro nás každoročně připravuje kulturní zájezd, kde se rádi setkáváme. S průběhem těchto akcí jsme byli vždy spokojeni.

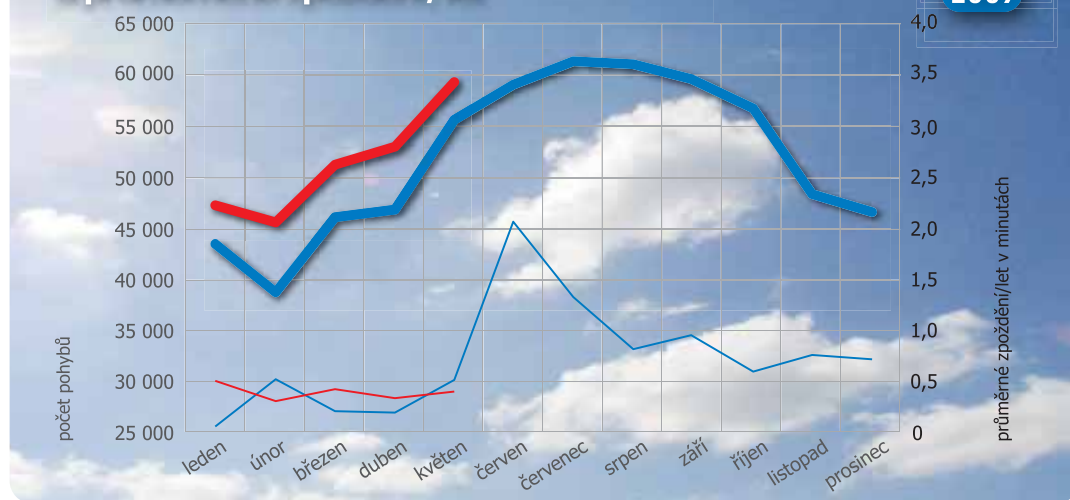
Přejeme Řízení letového provozu ČR, s. p., stále mnoho úspěchů při plnění náročných úkolů, a také aby se nyní aktivní pracovníci, až budou v důchodu, dočkali od nastupující generace možnosti osobně se setkat stejně jako ji máme my.

ZDENKA VANĚČKOVÁ, důchodkyně

Krátce

Stravování v IATCC – úprava cen od 1. 7. 2008 a změna výše příspěvku zaměstnavatele zaměstnancům. Podrobnosti jsou na nástěnce na podnikovém intranetu. **red**

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha KVĚTEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
14 939	15 453
nejvyšší počet/den (31. 5.)	
568	601
nejvyšší počet/hod. (25. 5.)	
50	47

Počet pohybů ve FIR Praha KVĚTEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
55 195	58 894
nejvyšší počet/den (31. 5.)	
1 984	2 111
nejvyšší počet/hod. (17. 5.)	
142	147

Statistika provozu

květen 2007/2008

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2007	2008	07/08 v %	2007	2008	
květen	55 195	58 894	+ 6,7	0,54	0,40

Počet pohybů v evropském regionu			
2007	2008	v %	
květen	887 652	918 711	+ 3,5

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	
květen	14 939	15 453	+ 3,4	2 587	3 244	+ 25,4	1 607	1 550	- 3,5	868	913	+ 5,2

Hlavní úkol: snížení nákladů na provoz střediska

Ing. Michal Brabec, nový vedoucí střediska letových navigačních služeb v Karlových Varech, poskytl redakci v krátkém rozhovoru základní informace týkající se jeho pracovního, ale i soukromého života.

Od 1. ledna letošního roku jste byl jmenován vedoucím střediska letových navigačních služeb v Karlových Varech. V jakých funkcích jste pracoval předtím?

Do našeho podniku jsem nastoupil počátkem roku 1992 a licenci řídicího letového provozu pro stanoviště APP/TWR Karlovy Vary mám od února roku 1993. Před jmenováním do funkce vedoucího střediska jsem byl členem CISM týmu.

Jaké jste měl představy o své nové funkci a jaká je realita?

S určitou představou jsem samozřejmě do funkce nastupoval a realita není zas tak odlišná. Jelikož přibližně polovinu své pracovní doby stále věnuji práci řídicího, tak trochu bojuji s administrativou a některé úkoly pak řeším na poslední chvíli.

V personální oblasti nemáte problémy?

Dlouhodobý nedostatek řídicích letového provozu se nám snad podaří odstranit na konci příštího roku. Stanoviště má v základním kurzu dva adepty. Po vyčvičení těchto uchazečů dojde k naplnění plánovaného počtu zaměstnanců.

Změnily se v poslední době v nějakém směru požadavky na vaše středisko?

Ve funkci jsem velice krátkou dobu a mohu tedy těžko posoudit odlišnost požadavků kladených na středisko v minulosti a nyní, snad jen že poslední dobou je kladen velký důraz na snížení nákladů na provoz střediska.

Chystáte do budoucna nějaké změny?

V souladu se zadáním úkolu na racionalizaci poskytování letových provozních



curriculum vitae

Ing. MICHAL BRABEC

narozen: 11. 4. 1967

rodina: manželka Zuzana

a dcera Kateřina

volný čas: cestování (hory

i památky), jízda na motorce

(BMW F650GS)

sport: basketbal, volejbal, lyže,

horské kolo, turistika

oblíbená literatura: válečná

literatura, sci-fi

oblíbené divadlo: Divadlo Jára

Cimrmana

nejmilejší filmy: české filmy

z poslední doby (Hřebejk,

Ondříček, ...)

gurmán: nikdy neodmítnu ryby,

mám rád mořské i sladkovodní

služeb na regionálních letištích byl ustanoven expertní tým, který se bude touto problematikou zabývat, a výsledky této činnosti se určitě promítnou do chodu střediska. Jak výrazně, je ovšem dnes ještě předčasné posuzovat.

Jaké typy letadel a z jakých destinací létají do Karlových Varů?

V současné době zajišťují letecké společnosti ČSA a Aeroflot pravidelné spojení s Moskvou a Petrohradem. Na tyto lety jsou v převážné míře nasazována letadla A320. Na dovolenou se pak od nás mohou cestující vydat do egyptské Hurghady, tuniského Monastiru, turecké Antalye a řeckého Rhodosu a Heraklionu. K těmto cestám se většinou využívá služeb letadel řady B737. Od letošního června jsou pak dohodnuty charterové lety do ukrajinského Mariopolu, a to letadlem An-140. Příští rok se pak s největší pravděpodobností budou moci pasažéři z Karlových Varů přepravit do Bulharska a Černé Hory.

Jinak je celkově patrná změna skladby přilétávajících letadel, kdy je sportovní a turistické létání stále více nahrazováno pravidelnou a charterovou dopravou a výrazně nárůstají obchodní lety.

Vzhled a vybavení letiště se v poslední době velmi změnilo ...

Karlovarský kraj, vlastník karlovarského letiště, v poslední době výrazně inves-

toval do dráhového systému a do rekonstrukce stávající odbavovací budovy. V současnosti probíhá výstavba nové odbavovací budovy s moderními a komfortními prostory pro odbavení cestujících a poskytování souvisejících služeb. Podle prognóz, které si provozovatel (Letiště Karlovy Vary, s. r. o.) nechal zpracovat, v příštích letech výrazně vzroste počet přepravených osob. S tím je spojen plán rozvoje karlovarského letiště, kde se počítá s dalšími velkými investicemi do zkvalitnění poskytovaných služeb.

Necháte na závěr rozhovoru nahlédnout čtenáře do soukromí?

Vyrůstal jsem v Mníšku pod Brdy, kde jsem měl i po ukončení studií na VŠSE v Plzni pracovat v místních kovohutích. Jenže před završením devítiměsíční vojenské služby, na kterou jsem nastoupil v roce 1991 do Karlových Varů, se změnil vlastník tohoto podniku, následovala reorganizace a moje plánované pracovní místo bylo zrušeno. Při hledání zaměstnání mě zaujala nabídka na práci řídicího letového provozu na karlovarském letišti s příslibem možnosti absolvování kurzu sportovního pilota. Z té sice sešlo, ale zase jsem poznal zajímavou a odpovědnou práci a spoustu příjemných lidí, kteří se všeobecně v letectví vyskytují.

MICHAEL SEDLÁČEK



Objektiv



Dne 16. 6. 2008 se na pražské Juliusce konal XV. ročník atletického Memoriálu Josefa Odložila. S číslem 60 je na snímku Francouzka Guéganová, vítězka tohoto běhu na 800 m **mis**

Aktuálně z regionálních letišť

Vedení Brna chce navrhnout Jihomoravskému kraji, aby pojmenoval **letiště v Brně-Tuřanech** po slavném fyzikovi Ernstu Machovi, který se narodil v Chrlících. Mach byl nejen významným fyzikem, který ovlivnil letectví, ale také se narodil v domě, který je jen několik kilometrů od současné přistávací plochy. Návrh na nové jméno brněnského letiště završil oslavy Machova 170. výročí narození.

Letiště Leoše Janáčka v Mošnově na Novojičínsku zprovoznilo celou vzletovou a přistávací dráhu. Rekonstrukce trvala devět měsíců a letiště za ni zaplatilo téměř 115 milionů korun. Modernizovaná dráha dlouhá tři a půl kilometru umožní lety při nízké dohlednosti.

Po Česku se zatím létá pravidelnými spoji z Ostravy a Brna do Prahy. To je však podle **Asociace regionálních letišť ČR**, která nedávno vznikla, málo. Ráda by proto tradici vnitrostátního létání oživila. Asociaci založila Letiště Ostrava, Jihočeské letiště České Budějovice a statutární město Hradec Králové. Jejich cílem je vzdušné propojení těch velkých měst, která jsou špatně dostupná po silnici, a později i jejich letecké napojení na zahraniční destinace. **red**

Aktivity připravované ve fitcentru IATCC

Dovolu, abych vám představil, alespoň v krátkosti, některé z našich aktivit, připravovaných pro vaši spokojenost ve fitcentru ŘLP. S výrazným přispěním personálního oddělení jsme pro zájemce zdravého životního stylu otevřeli Školu zad, jejíž první běh bychom rádi spustili v září tohoto roku. Škola zad je soubor 5 lekcí, při níž se v každé z nich během teoretické části dozvíte základní principy, stavbu a funkci zad a v části praktické pak různá cvičení zaměřená na jednotlivé části zad a různé cvičební pomůcky. Lekce jsou vedeny instruktorkou fitness Mgr. Kateřinou Srbovou. Bližší informace a program jednotlivých částí Školy zad si již můžete prohlédnout na nástěnce podnikového intranetu nebo se přímo informovat ve fitcentru.

Pro ty, kteří se chtějí nadále zlepšovat ve squashi a zasáhnout do ligového pořadí, máme připraveny tréninkové jednotky s profesionálním squashovým trenérem přímo ve fitcentru ŘLP. Tréninkové jednotky budou minimálně ve dvou či tříhodinových blocích. Představíme vám i firmu Davies, která se zabývá vším, co ke squashi patří, a připravila si pro vás speciální program a nabídku. Obě aktivity bude možné plně hradit z FKSP. O dalších změnách a připravovaných projektech vás budeme brzy rádi informovat.

PETRA A. ČERVENKA

Squash

Squashová liga v naší budově v Jenči pokračovala druhým kolem nultého ročníku až do 30. června 2008. Vítězem tohoto kola se stal opět „Robo“ Jamrich z ACC. Do bojů o titul „Jenečského krále“ zasáhlo celkem 51 hráčů. Podrobnější informace naleznete na <http://info.ans.cz/squash/>.

MARTIN ŠTĚPÁNEK

Audit řízení bezpečnosti

V květnovém čísle byla uvedena informace o úspěšném ukončení 2. periodického auditu řízení jakosti dle ISO 9001. Rád bych zdůraznil, že tímto aktem se prakticky završilo důležité období budování a využívání ISQMS (integrovaného systému řízení bezpečnosti a jakosti) v našem podniku. Uvedený audit byl totiž poslední před povinnou recertifikací systému řízení jakosti, která proběhne příští rok a přinese výrazné změny současněho systému.

Od roku 2001, kdy podnik získal první certifikáty jakosti, se výrazně změnilo společenské vnímání problematiky bezpečnosti a trvale dochází i ke změnám v požadavcích na jakost poskytovaných služeb. Legislativní tlak EU zvyšuje požadavky na transparentnost a průkaznost úrovně bezpečnosti a jakosti a efektivitu jejich řízení u jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb. Důraz je nyní kladen i na kontinuitu poskytování služeb a obchodní efektivitu podniku. Je tedy zapotřebí provést přezkoumání a revizi původně navrženého systému a aktualizovat jej v souladu s novým strategickým pohledem.

Audit také potvrdil některé, bohužel známé, skutečnosti. Stěžejní služba podniku, řízení letového provozu, se poskytuje s absolutním respektem k platné legislativě, což však vede některé zaměstnance provozních i neprovozních útvarů k mylnému dojmu, že je tímto učiněno zadost i požadavkům na bezpečnost a jakost služeb. Vyžadování plnění dalších povinností v systému jakosti proto pochopitelně chápou jako něco umělého, protože mají dojem, že všechno, co je potřeba, už dělají. V tom vidím příčinu jejich poněkud povrchního přístupu k celé problematice ISQMS. K tomu jistě přispívá i fakt, že za řízením jakosti nevidí společný zájem podniku jako celku, ale spíše izolovaný zájem jen několika (certifikovaných) útvarů.

Hlavní očekávané změny v řízení jakosti

Nabízí se tedy otázka, jaké hlavní změny se očekávají v řízení jakosti. V současné době probíhá dokončování revize norem ISO 9001 a ISO 9004, kdy zejména druhá norma zásadně mění požadavky na řízení. Ze znění příslušné kapitoly Nařízení ES č. 2096/2005 vyplývá, že v provozu se bude jednat o dlouhodobé zlepšování řízení procesů a soustředění na kritické oblasti služeb. V prostředí ŘLP ČR, s. p., probíhá zlepšování systému řízení jakosti průběžně – aktuálně došlo ke sjednocení dřívějších 3 certifikátů jakosti do jednoho, je připravována změna systému sebehodnocení a využívání metodiky hodnocení ISRS7. Hlavní změna však spočívá v rozšíření působnosti revidovaných norem ISO i do neprovozních útvarů, kde je zapotřebí změnit chápání řízení jakosti jako formální záležitosti, s aktivním uplatňováním procesů Risk Based Management. Pro řízení jakosti projektů budou ve spolupráci s DPLR zahájeny kroky k implementaci ISO 10006.

Zvyšující se nároky

Je namístě dodat, že nároky na řízení bezpečnosti a na ně navazující audity bezpečnosti trvale rostou, což je patrné zejména v porovnání s nároky uplatňovanými v době přijetí ISQMS. Podporují se harmonizované přístupy celkového managementu a řízení přístupy ke kritickým problémům. Důraz je kladen na zpracování studií bezpečnosti, bez kterých nemá být žádný systém (ani jeho změna) uveden do provozu. I v letošním hodnocení agentury EUROCONTROL náš podnik obstál jako „confident adopter“, tedy dosáhl nejvyšší úrovně hodnocení. Od roku 2009 však dojde ke změně hodnocení ve smyslu zvýraznění požadavků v oblastech, kde společensko-politická objednávka, ekonomické vazby i vlivy související s ochranou životního prostředí vytvářejí tlak na vysokou efektivnost, spolehlivost a bezpečnost služeb. S tím souvisí i požadavek na vysokou úroveň ochrany podniku. Rovněž se projeví důsledky chystaných norem EASA i aktuálně připravovaného „Státního programu bezpečnosti“.

Svatopluk Halen, DPRM

Rozloučení



Ing. BEDŘICH KOUCKÝ. Mnozí jsme se s ním potkávali již od začátku jeho pracovní kariéry v ŘLP, která započala 1. 4. 1975. Ostatní jsme jej poznávali v průběhu let dalších. Pan ing. Bedřich Koucký věnoval celá léta strávená v našich řadách výpočetní technice, začínal jako vedoucí technik tehdejšího výpočetního střediska Jeneč a před odchodem do starobního důchodu v lednu 2008 pracoval jako technik v oddělení kancelářské výpočetní techniky.

Mezi jeho záliby v soukromém životě patřily zejména fotografování, vážná hudba a nesmíme zapomenout na jeho milovanou chatu, kde hodlal strávit podzim svého života.

Jako blesk nás všechny zasáhla zpráva, že nás náš bývalý kolega dne 20. 6. 2008 náhle opustil. Poslední rozloučení proběhlo 30. 6. 2008, ale pro nás zůstane v srdci úcta a vzpomínka na nezapomenutelného člověka navždy.

Spolupracovníci OKVT

Porota udělila ceny za fotografie



Odborná porota (na snímku Václav Jukl a Jiří Pekárek) **posoudila všech 100 fotografií přihlášených do fotosoutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., a vybrala z nich pět vítězných.**

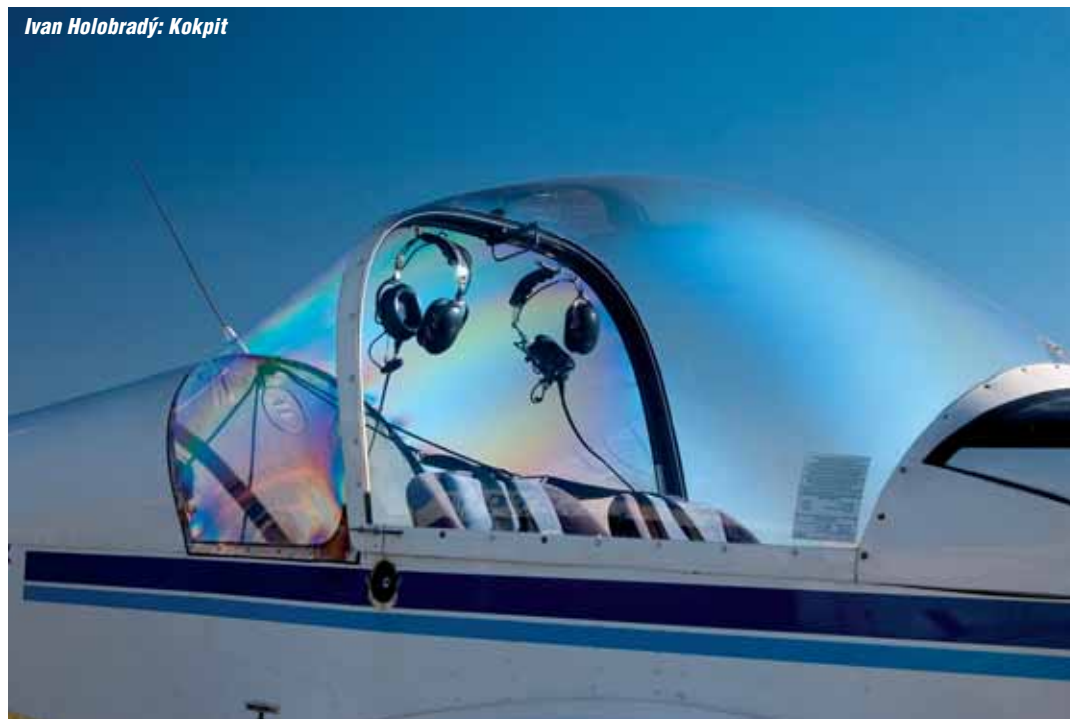
První cenu za téma „31“ získal, stejně jako v předchozích třech ročnících, **IVAN HOLOBRADÝ** (DPRO), tentokrát za snímek **Kokpit**. Stejněmu autorovi připadla i zvláštní cena poroty za **Jenečské ráno**.

První cena za téma řízení letového provozu a volné téma připadla **OLIVERU KŇAŽÍKOVÍ** (CL) za **Duhu**, druhá cena za všechna tři témata patří **ROMANU NEDBALOVÍ** (DPRO) za snímek s názvem **2 + 1** a třetí cenu získal Stanislav Černý (DPER) za **Londýnský Tower Bridge v 21. století**.

Ostatní vítězné fotografie a seznam autorů, jejichž snímky byly vybrány na putovní výstavu, přineseme v zářijovém čísle našeho časopisu.



Ivan Holobradý: Kokpit



Děti ze základní školy v Jenči nás mají rády

V prvním pololetí tohoto roku se našemu podniku podařilo vyřadit starší výpočetní techniku, kterou jsme se rozhodli věnovat na věčné sponzorské dary. Zájemců bylo hned několik, mezi nimi i Základní škola a Mateřská škola Jeneč, které obdržely celkem 5 počítačů a 10 monitorů k využití pro moderní výuku. Chystali jsme se do školy vyrazit a přesvědčit se, že technika dětem dobře slouží, vtom zazvonil telefon a paní ředitelka Irena Štěpánková nás zvala do školy jako externí hodnotící porotu dětské soutěže. Děti měly za úkol vytvořit koláž z obrázků, fotografií a informací o vybrané evropské zemi a krátce svůj výtvor představit, jako by prodávaly zájezd do této země. Naším úkolem zase bylo vybrat ty nejhezčí z koláží. Rozhodování bylo těžké, neboť všechny děti byly nesmírně šikovné, a některé dokonce prokázaly i prodejní dovednosti. Přesto se nám podařilo vytipovat ty nejpovedenější výtvory, za které byly děti odměněny nafukovacími sportovními potřebami na prázdniny. Zároveň jsme měli i skvělou šanci vidět, jak naše darovaná technika dětem slouží, neboť k vyhledávání údajů na své koláži děti používaly právě naše počítače. Myslím, že fotografie hovoří za vše.

Text a foto: NWT



Inspiromat

„Dopravní sektor nyní stojí před velkými výzvami. Musíme najít rovnováhu mezi růstem dopravy a světového obchodu na jedné straně a snížením emisí skleníkových plynů a omezením závislosti na ropě na straně druhé.“

Jack Short, generální tajemník
Mezinárodního dopravního
fóra ITF 2008

„Mám podezření, že mnohé letecké společnosti, jež se potýkaly s problémy v době, kdy palivo stálo pod 100 USD za barel, nebudou schopny učinit potřebná opatření, takže uvidíme další bankroty.“

Willie Walsh, generální ředitel
British Airways

„Ceny letenek po Evropě se dostaly na historické minimum.“

Josef Trejbal ze společnosti
Asiana

„Když jsme ceny obdrželi, myslela jsem si, že jde o překlep.“

Věra Janičinová, ředitelka letenek
ve Student Agency, v reakci na to, že
například lety z Vídně do Asie se dají
s poplatky pořídit i za zhruba deset
tisíc korun

„Lidi ten poplatek nemají rádi, navíc si myslí, že si ho vymýšlíme my.“

Pavel Zíka z agentury
jedu.cz. k tomu, že poplatky
u samotné letenky mohou být až
o několik set korun levnější než
u kompletního zájezdu

„Odborníci odhadují, že zavedení sjednocených sektorů řízení letového provozu nad Evropou, které by nerespektovaly hranice jednotlivých států, by mohlo přinést úspory na palivu dosahující v průměru kolem osmi procent.“

Daniela Hupáková, mluvčí ČSA

„Když jsme začínali, parkovalo u nás tak do třiceti aut měsíčně. Teď je to v průměru 200 až 300 aut.“

Petr Vojř, provozovatel
soukromého „zahradního“
parkoviště poblíž Letiště Ruzyně

„Nejllepší cestou k otevření tras z letiště Heathrow do Spojených států se jeví aliance mezi leteckými přepravci.“

Graham Pickett, partner společnosti
Deloitte UK, který se zaměřuje na
problematiku leteckého průmyslu

„Když jsme s bratrem postavili první letající stroj schopný přepravit člověka, myslili jsme, že představujeme světu vynález, který prakticky zneškodní budoucí války.“

Orville Wright, 1917, spoluvůdce
prvního letadla těžšího než vzduch
Připravila: NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Udržet hluk na uzdě

To je jeden z nejtěžších problémů, který musí vedení letiště trvale řešit. Na jedné straně jsou konstruovány motory, které produkují stále méně hluku a spalín, na druhé straně ale provoz stále sílí a letadel ve vzduchu přibývá. Dnes už jen pamětníci mohou vzpomenout, jaký „kravál“ tropila sovětská TU 104 a TU 137 při startu. Nebo pravidelné motorové zkoušky na ploše před hangárem F o půlnoci. To se třásla okna široko daleko.

Původní vesničky kolem letiště se rozrostly o další obytné budovy, a dokonce vyrostla nová satelitní městečka. Pochopitelně obyvatelé z lokalit zasazených hlukem letecké dopravy s obavami sledují rostoucí provoz ruzyňského letiště a protestují proti dalšímu rozvoji tohoto vzdušného přístavu.



Vedení letiště se snaží celou řadou protihlukových opatření zmírnit dopady hluku na obyvatelstvo. V letech 2004–2007 bylo investováno 72 milionů korun na instalaci speciálních protihlukových oken a střeš. Směrem k provozovatelům jsou uplatňovány hlukové limity letadel a letadla, která konstrukčně nesplňují tyto limity, na Ruzyň nesmí. V letecké informační příručce jsou publikovány postupy pro piloty, které mají omezit produkci hluku motorů během přiblížení i odletu a také přiblížovací a odletové tratě. Jsou dodržována i pravidla pro omezení provozu v nočních hodinách. Aby letiště udrželo přehled o dodržování publikovaných protihlukových postupů, musí mít v ruce nástroj na měření úrovně hluku skutečně dopadajícího na zem.

K tomuto měření se používá nový monitorovací systém ANOMS8, který kontinuálně měří hluk z leteckého provozu a monitoruje letové tratě letadel. Tento sofistikovaný systém patří ke světové špičce. Tvoří jej 13 stacionárních stanic včetně 13 meteorologických stanic, dvě mobilní měřicí stanice, server pro zpracování naměřených dat a velmi moderní software.

Všechny měřicí stanice leží ve vybraných lokalitách v okolí Letiště Praha a jejich umístění předcházely podrobné analýzy tak, aby měření mělo dostatečnou vypovídací hodnotu. Stejný systém využívají například letiště Heathrow, Gatwick či Stansted ve Velké Británii.

ANOMS8 nepřetržitě monitoruje hluk a zaznamenává průvodní meteorologické podmínky. Naměřené údaje jsou pak propojeny s jednotlivými lety. Současně jsou zaznamenávány letové tratě v dosahu radarového systému a pomocí tzv. „track monitoring“ je kontrolován průběh leteckého provozu. Správa Letiště Praha tak může přesně kontrolovat hranice hlukového pásma, dodržení hygienických limitů hluku z leteckého provozu a dodržení předepsané dráhy a postupů letů. Stacionární stanice jsou umístěny v obcích Jeneč, Červený Újezd, Unhošť, Pavlov, Hostovice, Dobrovíz, Kněževes, Horoměřice – střed obce, Přední Kopanina, Horoměřice – jihovýchodní okraj obce, Řepy, Bílá Hora, Suchdol.

Pro podporu pozitivní motivace dopravců k ohleduplnosti k životnímu prostředí s důrazem na otázku hluku vyhlásila Správa Letiště Praha ve spolupráci s šestou městskou částí od května do listopadu už druhý ročník soutěže **Nejtišší dopravce 2008 na Letišti Praha**. Každý měsíc bude vyhodnocen vítěz. Finále soutěže proběhne v listopadu 2008. V květnu bylo hodnoceno 15 společností a zvítězila letecká společnost **Austrian Airlines** v kategorii proudová letadla i v kategorii turbopropulová letadla.

OLDŘICH STANĚK, A/

Materiál použit z tiskových zpráv Správy Letiště Praha a www.planes.cz, foto: www.planes.cz

Plány rozvoje



Dynamický rozvoj v souladu s potřebami obyvatel a podnikatelů v Jihočeském kraji a získání statutu mezinárodní veřejného letiště v roce 2010 je základním cílem představitelů akciové společnosti Letiště České Budějovice v nejbližším období. Původně vojenské letiště s přístávací drahou o rozměrech 2500x80 metrů, které přešlo do majetku kraje v roce 2006, intenzivně realizuje první část své přeměny na letiště regionálního typu. Letiště má v současnosti postavení neveřejného mezinárodního letiště kategorie 4C, pro lety VFR dle dne.

Seriál pohled

30

(pokračování z minulého čísla)

Během ní došlo mj. k prodloužení stávající VPD 13/31 severozápadním směrem o 1000 m na cel-

kovou délku 2620 m a k jejímu rozšíření ze 40 na 45 m. Dále bylo rozhodnuto o výstavbě nové VPD, která měla, prozatím částečně, převzít provoz ze stále více přetěžované VPD 04/22. Kromě této plánované akce bylo na Ruzyni instalováno nové zabezpečovací a světelné vybavení a nově pak byly zaváděny sovětské přiblížovací radiomajáky KRM/GRM (tzv. „Matěrik“), kterými byly následně vybaveny i VPD dalších dopravních letišť. Tato zařízení, sovětská obdoba systému ILS, byla po několika letech provozního využívání nahrazena právě tímto západním systémem.

1957–1960

Počátek druhé poloviny padesátých let minulého století je charakterizován několika událostmi, které měly zásadní vliv na další rozvoj československého i světového letectví. Z celosvětového hlediska došlo k zahájení provozu dopravních letadel s proudovými motory, což s sebou mj. přineslo dvojnásobné zvýšení cestovní a přístávací rychlosti, přepravních výkonů, nabízené sedadlové kapacity atd. Z pohledu československého civilního letectví pak díky postupnému uvolňování mezinárodního napětí docházelo ke zlepšení podmínek pro další rozvoj tohoto dopravního odvětví. Zahájení provozu letadel s proudovými motory, repre-

českobudějovického letiště



Pohled na pracoviště TWR na LKCS

Na jednání Podvýboru pro letectví a kosmonautiku Parlamentu ČR dne 20. června 2008 prezentoval ředitel letiště ing. Ondřej obchodní záměry a dozorčí radou odsouhlasené milníky rozvojových aktivit. V první řadě se jedná o výstavbu nového terminálu pro cestující v souladu s podmínkami schengenského systému, který vzniká ve spolupráci s architektonickou kanceláří Nikodém a partneři. Bude schopen zajistit bezproblémové odbavení 330 000 pasažérů za rok. To je předpokládaný počet cestujících, kteří by mohli letiště používat v rámci

spádové oblasti pro pravidelnou i nepravidelnou leteckou dopravu po roce 2011. Tyto plány jsou reálné, a to i s ohledem na vzdálenost a dostupnost ostatních letišť v České republice i Rakousku, které v současnosti obyvatelé kraje pro své cesty do zahraničí používají: Praha 140 km, Brno 186 km, Linec 92 km.

Postaveny budou také nové budovy pro letištní hasiče, technické prostředky dráhové údržby a letiště bude kompletně oploceno. Z hlediska kapacity očekává letiště maximálně 20 pohybů denně zejména se stroji typu B 737 – 400, 500, 800 a Airbus 310, 319, 320 a 321. Provozovatel letiště je ve svých aktivitách významně podporován orgány samosprávy a k financování rozvojových aktivit bude kromě rozpočtu kraje čerpat i peníze z rozvojových fondů Evropské unie, které budou využity především na investice do světelných a navigačních systémů (v současné době je na letišti poskytována pouze služba AFIS). Významné bude i napojení letiště na plánovanou dálnici směrem na Dolní Dvořiště a vybudování příjezdových komunikací a parkovišť.

První velkou zatěžkávací zkouškou pro letiště bude března 2009, kdy se v Českých Budějovicích v rámci předsednictví České republiky v Evropské unii uskuteční setkání ministrů zahraničních věcí členských států. Vzhledem k potřebě bezproblémového zajištění této významné události bylo v dubnu 2008 uzavřeno mezi provozovatelem letiště a státním podnikem ŘLP ČR memorandum o spolupráci, jehož předmětem je zajištění příslušného rozsahu letištních služeb řízení letového provozu po dobu trvání summitu. Více informací najdete na www.airport-cb.cz.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ z p.
Foto: archiv

Zavoláme si z paluby letadla?

Evropská komise nedávno zveřejnila jednotné technické podmínky, které mají umožnit používání mobilních telefonů za letu. V letových hladinách nad tři kilometry by tak mělo být možné nejen volat, ale i posílat sms zprávy a e-maily nebo pracovat s internetem. Unie navazuje na zkušenosti dubajské společnosti Emirates, která telefonování na palubě umožnila jako vůbec první na světě, a to při letu z Dubaje do Casablanky.

Brusel chce svými předpisy dosáhnout, aby bylo spojení kompatibilní se všemi operátory působícími na území Evropské unie. Celý proces plánovaného přenosu signálu podléhá ovšem ještě schválení Evropského úřadu pro leteckou bezpečnost (EASA).

„Je to důležitý krok na cestě ke zprovoznění komunikace na palubě letadel“, prohlásil Charlie Pryor z firmy OnAir, která se na technologie umožňující spojení pozemních sítí s palubami letadel zaměřuje. O spojení přes satelit a rozvod signálu uvnitř letadla se pak postará speciální jednotka. Letadlo bude samozřejmě vybaveno systémem, který mobilům zabráni ovlivňovat elektroniku letadla. I tak bude moci posádka vyzvat v určitých chvílích cestující, aby mobily nepoužívali.

Odborníci varují, že poplatky za služby v letadlech budou výnosné především pro operátory. Maximální ceny za roaming, které stanovila Evropská komise, nebudou v oblacích platit. Podle průzkumu OnAiru si ale jen 11 procent pasažérů přeje z letadla volat, dvě třetiny dávají přednost datovým službám.

mis

ů do historie řízení letového provozu



Údržba motoru letounu Ilyušin Il-12. Začátek 50. let

zestované ve svých začátcích britským deHavillandem Cometem, sovětským Tupolevem Tu-104 a americkým Boeingem 707 a Douglasy DC-8, vyvolalo nutnost modernizovat letiště, jejich dráhové systémy a další vybavení.

Před stejným problémem stály i složky řízení letového provozu, neboť nové typy letadel využívaly k letům vyšších letových hladin na hranicích troposféry a stratosféry (až do 12 000 m). S nástupem nových letadel se zvýšila i hustota provozu, což si vynutilo přepracovat a podstatně rozšířit existující systém letových cest nejen v plošném smyslu, ale především vertikálním směrem. Do praxe tak byl zaveden tzv. horní vzdušný letový prostor; vertikální rozstup se ve výškách nad 6 000 m zvětšil ze stávajících 300 na 600 m, respektive z 1 000 na 2 000 ft.

Tímto zásahem došlo ke značnému rozšíření vzdušného řízeného prostoru, což si následně vyžádalo zavedení tzv. výškových sektorů.

Logicky na zmíněné úpravy musela bezodkladně zareagovat i technika používaná k řízení letového provozu. Bylo zahájeno provozní využívání nových metod zobrazení vzdušné situace, rychle se zdokonalovala i zabezpečovací letecká technika. Stávající zařízení, reprezentované majáky NDB, zaměřovači apod. bylo doplňováno novou generací radionavigačních prostředků pracujících v pásmech VKV, případně UKV. Do provozu byly zaváděny radiomajáky VOR, měřiče vzdálenosti DME, přesné přibližovací systémy ILS a radiolokátory.

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

OPEN SKY JENEČ



1

Generální ředitel Řízení letového provozu ČR, s. p., **Jan Klas (1)** pozval všechny zaměstnance na neformální setkání, které se uskutečnilo 20. června 2008 pod otevřeným nebem v areálu IATCC. Pro ty, kteří se nemohli akce z pracovních důvodů zúčastnit, ale i pro ty, kteří nepřišli třeba zcela záměrně, přinášíme malou rekapitulaci příjemného večera. Fotografie dokumentují, že kromě pestrého výběru dobrého jídla a pití (2, 3) a možnosti probrat kolektivně jakékoliv téma, měli **sportovně nadaní jedinci (4)** možnost změřit si rychlost jimi kopnutého míče, soutěžit v hodu šípkami nebo si zahrát pétanque. K dobré náladě přispívala po celý večer hudební skupina **Tom Petty Band (5)**. Všechny fotografie z této akce najdete na nástěnce podnikového intranetu.

mis



2



3



4



5