



STRIP 2009

**ATC Global 09
Amsterdam**

**Hospodaření podniku
v roce 2008**

**Zeptali jsme se ředitele
divize finanční**

**Výstava: Vize pro
dopravu v Praze**

Státníci míří do Ruzyně

**Rozhovor s ředitelem
ÚCL Josefem Radou (2)**



**Další Panther pro
pražské letiště**



ATC Global 2009

Ve dnech 17. až 19. března proběhl v komplexu RAI v Amsterdamu veletrh ATC Global 2009. Mezi vystavovateli se objevil i stánek označený dosud neznámým modrým logem **CANI**. Plné znění této zkratky – **Czech Air Navigation Institute**, uvedené na stěnách i v nabízených tiskovinách – je obchodní značkou, pod níž SLŠ ŘLP ČR, s. p., nabízí služby v oblasti vzdělávání a konzultací. Veletrh s tak zásadním významem pro ATC komunitu, jakým ATC Global beze sporu je, představoval ideální příležitost pro uvedení této značky na trh.

Mezi mnoha návštěvníky, kteří projevíli zájem o nabízené kurzy či konzultační služby, je nutné zmínit zástupce několika významných subjektů. Spolupráce s nimi otvírá prostor pro pronikání do nových

regionů a posílení pozice CANI v rámci Evropské unie.

Jednání o pokračování spolupráce proběhla s IDRF, sdružením německých regionálních letišť, jehož předseda potvrdil zájem o výcvik i v roce 2010.

Zástupci letiště Larnaka na Kypru oslovili výcvikové instituce, včetně CANI, v souvislosti se svým projektem vytvoření APP služby a potřebou přeškolení stávajícího personálu ACC. CANI se tak dostal do pozice jednoho z uchazečů a vyhlášení tendru se očekává do poloviny tohoto roku.

Zástupci španělských regionálních letišť provedli zájem o kurzy OJT a výcvik pro zvládání nouzových situací. Při jednáních (dokončení na str. 5) →



Jako každoročně, tak i letos, byla v rámci konference a výstavy ATC Global 09 v Amsterdamu pod záštitou společnosti Jane's slavnostně předána ocenění vybraným programům, iniciativám a technickým rozvojovým projektům v oblasti ATM, které byly porotou vyhodnoceny v sedmi kategoriích, do kterých bylo přihlášeno 20 subjektů. V kategorii „**Přínos k evropskému systému ATM**“ byla cena udělena projektu funkčního bloku vzdušného prostoru ve střední Evropě (FAB CE), jehož se ŘLP ČR, s. p., aktivně účastní. Cenu za tento projekt převzal z rukou zástupkyně časopisu Jane's paní Jenny Beechener předseda výboru výkonných ředitelů poskytovatelů služeb FAB CE pan Johann Zemsky (Austrocontrol). i.h., foto: PETER SCHMIDT, Austrocontrol

Personálie

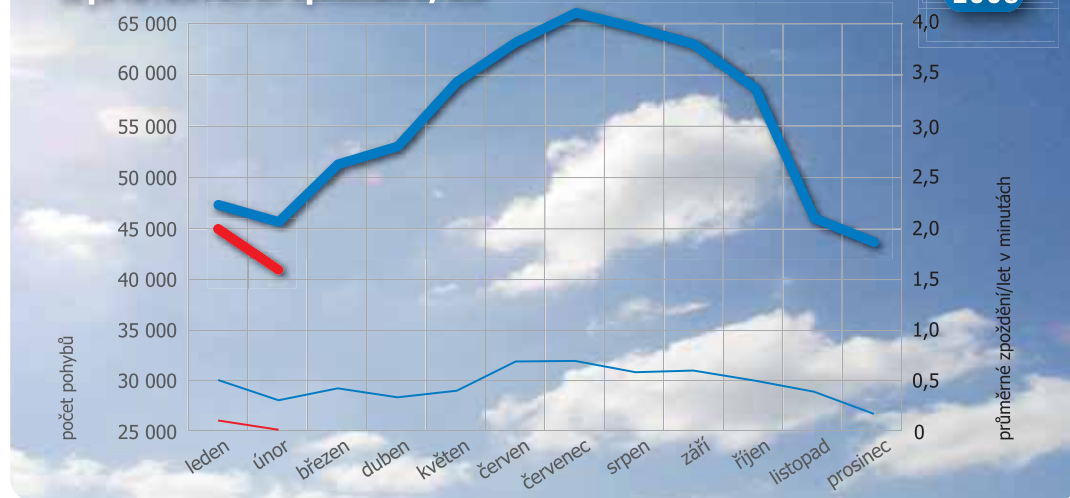
Od 1. 4. 2009 byl jmenován ředitelem nově vzniklé **divize regionálních služeb a logistiky (DRSL)** **ing. Roman Náhončík**. Sekretariát bude zajišťovat **Radka Zahrádková**. DRSL má dvě sekce. **Ing. Miroslav Smola** bude náměstkem sekce LNS regionálních letišť (SLRL) a **ing. Jaroslav Olexa** náměstkem sekce centrální logistiky (SCL). **Kancelář projektu transformace (KPT) a oddělení právní (PPV)** bylo zařazeno do této divize a bude řízeno přímo ředitelem DRSL. V Kanceláři projektu transformace bude pracovat **ing. Petr Knobloch**, který nyní působí na divizi finanční.

Náměstkem sekce metodiky LNS (SMLNS) v **divizi plánování a rozvoje LNS (DPLR)** se stává od 1. 4. 2009 **ing. Zdeněk Nohava** a vedoucím oddělení postupů LNS **Tomáš Navrátil** (OPLNS). **DPER**

Aktuálně

CANSO přijalo svého 100. člena. Na mezinárodní výstavě a konferenci ATC Global 2009 v Amsterdamu organizace CANSO oznámila, že do svých řad přijala svého již 100. člena. Stala se jím společnost EADS Defence & Security, která je součástí korporace EADS, což je jedna z největších firem v leteckém průmyslu. CANSO vznikla v roce 1996, to znamená, že se za 13 let rozrostla na 100 členů. To je opravdu úctyhodný výkon a jasný důkaz toho, že je ve světě leteckého průmyslu pro své členy významnou oporou. Více na www.canso.org. **LH**

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



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha

ÚNOR 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
12 187	10 717
nejvyšší počet/den (7. 2.)	
504	464
nejvyšší počet/hod. (9. 2.)	
45	44

Počet pohybů ve FIR Praha

ÚNOR 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
45 326	40 793
nejvyšší počet/den (29. 2.)	
1 686	1 592
nejvyšší počet/hod. (3. 2.)	
138	128

Statistika provozu

únor 2008/2009

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Počet zpoždění/ACFT v min.	
2008	2009		08/09		2008	2009
únor	45 326	40 793	- 10,0		0,31	0,07

Počet pohybů na letištích – Česká republika										
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary	
2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009
únor	12 187	- 12,1	2 068	2 074	+ 0,3	1 007	952	- 5,5	391	248

Letectví stojí před velkým milníkem (2)

Přinášíme druhou část rozhovoru s generálním ředitelem Úřadu pro civilní letectví České republiky ing. Josefem Radou, s nímž jsme si povídali při příležitosti jeho ročního působení ve funkci.

Spolupracujete s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). Jak tato spolupráce probíhá?

Mohu říct, že EASA je na mezinárodní úrovni v současnosti naším hlavním partnerem. Kompetence EASA jsou pevně stanoveny tzv. základním nařízením, kompetence Úřadu jsou stanoveny leteckým zákonem. To jsou tedy hranice, které je třeba dodržovat. Můžeme říci, že EASA plní regulační činnosti, dále pro přesně definované oblasti, převážně v oblasti letecké způsobilosti, plní činnosti certifikační, a navíc provádí inspekční činnost, díky níž posuzuje jednotnou aplikaci požadavků v členských státech. Pokud se týká certifikačních činností, EASA má možnost pověřit národní úřady, pokud splní dané požadavky, aby tuto činnost prováděly místo ní. Takovou smlouvu má EASA uzavřeno také s Úřadem, což mimo jiné svědčí o prestiži Úřadu v evropském regionu. Spolupráce je tak dnes prakticky každodenní. Ať už se jedná o konzultace, připomínková řízení k návrhům změn, činnosti v rámci zmíněné smlouvy, účast na jednáních pracovních nebo poradních skupin, má osobní účast na jednání Správní rady EASA a tak dále a tak dále.

Rozšířily se v poslední době kompetence EASA?

V loňském roce vstoupila v účinnost změna základního nařízení, která rozšířila kompetence EASA na oblast provozu letadel a způsobilosti personálu. V současnosti jsou připravována tzv. prováděcí pravidla, což jsou vlastně konkrétní požadavky, které musí plnit nejenom žadatel a letecká veřejnost, ale také úřady. K nim je možné vyjádřit nyní své připomínky. A není tajemstvím, že v současné době je na programu jednání pracovní skupiny Rady tzv. II. rozšíření kompetencí EASA, a to na oblast letišť a na oblast ATM/ANS. Pokud se splní navrhovaný harmono-

gram, po roce 2013 by tak EASA měla plnit funkci regulátora i v těchto oblastech.



curriculum vitae

Ing. JOSEF RADA

narozen: 21. 12. 1957 v Plzni
rodina: ženatý (žena Olga, syn Marek)

volný čas: snažím se ho trávit v přírodě nebo na chalupě

sport: lední hokej, kolo

oblíbená literatura: vše od Henryka Sienkiewicze

nejmilejší filmy: s leteckou tematikou, mám rád české filmy např. Světáci

Jaké změny to přináší ve vaší práci?

Na první pohled by měl Úřad uspořádat mnoho pracovních míst, ale takto to nelze zcela jednoznačně říci. Jak již bylo zmíněno, např. v určitých oblastech týkajících se převážně certifikace Úřad předané kompetence i nadále vykonává, jen pod hlavičkou EASA. Úspora, které bylo předáním kompetencí docíleno, byla využita na posílení oblastí, jež byly v minulosti podceněny či bylo nutné je dočasně utlumit. Ne vždy jsou navíc kompetence

převedeny na agenturu EASA zcela a jejich určitá část může být i nadále z rozsahu základního nařízení vyjmuta a řešena na národní úrovni. Tak je tomu například v případě tzv. annexovaných letadel, ale třeba i malá letiště budou v budoucnu z regulace EASA vyjmuta a i nadále budou regulována na národní úrovni. To jsou tedy činnosti, které Úřad nadále zajišťuje.

Zároveň je také komunikačním prvkem mezi naším letectvím a Evropou. A nelze také opomenout spolupráci s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem zahraničních věcí na pokud možno bezproblémovém zajištění českého předsednictví v Radě EU. Jistě uznáte, že toto jsou již vysoké cíle, které přesahují pouze striktní textaci leteckého zákona a posunují naši každodenní práci trochu jiným směrem. I nadále však platí, že chceme být úřadem sloužícím občanovi, českému i tomu evropskému.

Před rokem jsme spolu v rozhovoru pro Strip mluvili o vytváření funkčního elektronického úřadu. Při pohledu na vaše webové stránky jsem se přesvědčil, že v tomto směru jste odvedli velký kus práce.

Děkuji, nicméně webové stránky jsou jen částí tohoto projektu. Hlavní díl práce spočívá uvnitř Úřadu a veřejnost toto vynaložené úsilí začne pociťovat až v následných obdobích. Nerad bych zde sliboval konkrétní benefity našim klientům, ale naše snažení se řídí neformálním heslem: „Udržet krok s požadavky náročné veřejnosti a nezaostávat za ostatními institucemi.“ Toto heslo vyjadřuje oba hnačí mechanismy – stát zavádí další a další ulehčení pro život občana – u nás patrně například tím, že nepotřebujete již dokládat výpis z rejstříku trestů, Úřad si jej opatří sám elektronickou cestou. Dalším motorem jsou požadavky veřejnosti, která ve zrychlující se době a zvyšující se rychlosti předávání informací již těžko nese například třicetidenní lhůty správního řádu. Toho v některých případech již bylo do-

cíleno, ale v optimalizaci pokračujeme, a tím se vracím ke své první odpovědi. V letošním roce se musíme vypořádat s problematikou datových schránek, přestože je množství informací až kriticky malé, doposud nemám signál, že bychom neměli být mezi úspěšnými orgány státní správy, které přechod na tuto formu komunikace zvládnou bez dopadu na veřejnost.

Úzce spolupracujete s naší Leteckou informační službou. Jak tato spolupráce probíhá?

Tato spolupráce asi nejvíce zasahuje oblast leteckých předpisů, ale třeba i publikaci v Letecké informační příručce apod. Úřad připravuje návrhy textů leteckých předpisů, které pak následně Ministerstvo dopravy uveřejňuje právě prostřednictvím Letecké informační služby. Obecně lze tedy říci, že pokud k textu připravenému na úřadu nejsou další připomínky jiného odborného nebo legislativního rázu, je tento text předán k publikaci. Proto se snažíme, aby návrh, který opouští úřad, byl připraven v co nejlépe zpracovatelném formátu. Samozřejmě se společně s Ministerstvem dopravy snažíme předávat na LIS aktuální informace o vývoji předpisových požadavků, i když musím říci, že někdy i přes nejlepší snahu nejsme schopni předem určit i relativně blízké kroky činěné na úrovni ES nebo EASA.

Váš Úřad je pověřen výkonem státní správy a náš podnik je především poskytovatelem služeb. Jak hodnotíte vzájemné vztahy?

Přestože správně poznamenáváte, že ne všechny cíle obou institucí jsou shodné, můj názor se jednoznačně shoduje s názorem zaměstnanců zde na Úřadu, že vzájemná komunikace a rovněž vztahy jsou vynikající.

Děkuji za rozhovor a ještě jednou vám přeji do budoucna mnoho úspěchů.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



Objektiv



Pravidelné setkání zástupců našeho podniku ve strukturách CANSO se uskutečnilo za účasti GR a ŘDPRM v konferenčním sále IATCC dne 10. března. Účastníci na jednání prezentovali výsledky činností jejich výborů a pracovních skupin. **PJ, foto: mis**



Rodí se nový simulátor pro vizuální i přístrojové letištní řízení. Na starém letišti naproti Letecké škole v bývalém objektu LO-B (dříve autoprovaz) dokončují zaměstnanci firmy Techniserv, s. r. o., prostory pro umístění věžního 3D simulátoru. Hlavní dominantou celého systému je dóm o průměru 12 metrů, do kterého bude v průběhu dubna a května umístěna zástavba v podobě čtrnácti projektorů, projekčních pláten, stolů a dalšího vybavení. Uvnitř tohoto prostoru pak vznikne jedna supervizorská a šest zákovských pozic. Simulátor bude obsluhovat devět pseudopilotů. Mimo to bude v nově vybudovaném mezipatře k dispozici PTT (Part Task Trainer) – odlehčená varianta TWR simulátoru sestávající ze tří LCD monitorů na zákovské pozici a jedné přidružené pozici supervizora. Akceptační testy celého systému jsou naplánovány na začátek června tohoto roku. Poznáváte na obrázku bývalou dílnu autoprovazu? **JAN VOTRUBA, foto: JIŘÍ LÁNĚ**

Zeptali jsme se ...



... ředitele divize finanční

V čem byl rok 2008 výjimečný?

Rok 2008 přinesl řadu nových věcí jak uvnitř podniku, tak i v našem okolí. Očekávaných i méně očekávaných (i méně vítaných). Nejprve k těm očekávaným. Od prvního ledna jsme začali zpoplatňovat zákazníky námi obsluhovaných letišť novou jednicí. Její vzorec je sice komplikovanější, ale vyhovuje jak požadavkům největších zákazníků, i legislativě EU. Současně jsme dokončili proces realokace nákladů mezi našimi dvěma službami. I toto od nás zákazníci očekávali. Zahájili jsme a dokončili reorganizaci administrativních činností, což se týkalo personalistiky i ekonomiky.

K těm méně očekávaným patřilo kolísání kurzu měny vůči euru. To se promítlo do nákladů firmy i do cen, zejména u traťových služeb. Jak je známo, EUROCONTROL upravuje traťovou cenu státům mimo eurozónu každý měsíc podle aktuálního kurzu. Takže z původní ceny 41,43 dojednané v listopadu se bez našeho přičinění stala cena 48,53. To byla extrémní hodnota. V nákladech se pohyb kurzů projevil nárůstem o více než 17 %, obdobně jako u všech exportních firem. Další faktor, který jsme neznali, je významný pokles poptávky, jenž přišel se zimním letovým řádem.

Rok 2008 bych za standardní určitě neoznačil.

V čem bude podle vás výjimečný rok 2009?

Pro rok 2009 bude s největší pravděpodobností hodnocení obdobné. Svědčí o tom pokračující pokles poptávky po našich službách. U nás se v traťové službě projevil prozatím mírně, k únoru je to -2,2 %. Z 35 států zaznamenaly nárůst pouze čtyři, největší pokles výkonů je o 17,4 %. Jedná se o data za únor, letní sezóna může čísla ještě podstatně změnit. U letišť je pokles prozatím mnohem výraznější.

Kolísání kurzu CZK/EUR pokračuje, ale tentokrát se projevuje příznivěji pro naše zákazníky. Zatímco dohodnutá cena byla na podzim 47,59, v březnu naši zákazníci platili 40,76 za traťovou jednotku. Tento systém nás do určité míry chrání před dopady kurzových pohybů, ale proti takovéto volatilitě je bezbranný.

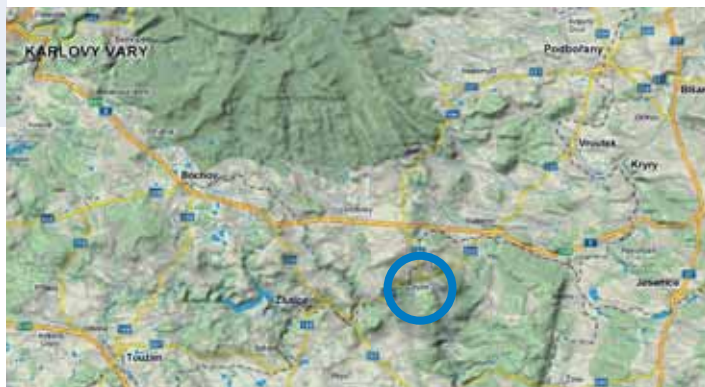
Jste připraveni se s tímto vývojem poptávky vyrovnat?

Zpracovali jsme tři alternativní scénáře včetně opatření. Ve všech případech chceme dodržet parametry hospodaření stanovené zakladatelem. Naším cílem je neměnit cenu v průběhu roku a domnívám se, že to je cíl všech poskytovatelů letových provozních služeb v celé Evropě. Zároveň chceme minimalizovat dopad snížené poptávky na cenu v příštích letech. Jsem optimista a věřím, že se nám toto v letošním roce podaří.

LUBOŠ HLINOVSKÝ

Jednodenní zájezd pro seniory

Řízení letového provozu ČR připravilo pro své bývalé zaměstnance, kteří jsou již v důchodu, výlet **do západočeské obce Chyše**. Zájemci se mohou závažně přihlásit nejpozději **do 10. května** u paní Marie Pražákové, divize personální/PS, Navigační 787, 252 61 Jeneč, tel.: 220 373 239, fax: 220 372 054, e-mail: prazakova@ans.cz. Program je následující: ráno v 8 hodin odjezd od hotelu Diplomat v pražských Dejvicích, od 11 hodin prohlídka zámekového areálu, potom bude ve 13 hodin v Zámeckém pivovaru připraven oběd a mezi 16. a 17. hodinou je plánován odjezd zpět do Prahy.



Informace z místní historie až po současnost se účastníci dozví při prohlídce zámku. Budou začínat přibližně takto: „První zprávy o Chyších pocházejí již z druhé poloviny 12. století. Na místě dnešního zámku stála tehdy tvrz, sídlo starobylého vladického rodu Odolenoviců, kteří na Chyších sídlili plných dvě stě let ...“ **DPER**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kulaté výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., oslaví v dubnu 2009 tyto zaměstnanci:

Ivan Zbejval, ing., ekonom-analytik, oddělení metodiky plánování a analýz

20 let

Jaromír Masopust, technik I, ekonomicko-správní referát SLNS Ostrava

30 let

Libuše Stoupová, kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO Praha

35 let

Blahopřejeme!

Rozloučení

Dne 12. 3. 2009 zemřel ve věku nedožitých 89 let pan **JAROSLAV WALTR**, který až do odchodu do důchodu pracoval jako řidič letového provozu na APP/TWR Holešov.

L. ŠKARPICH, RCC

Hospodaření podniku v roce 2008

Státní podnik Řízení letového provozu České republiky dosáhl za rok 2008 hrubého zisku v celkovém objemu 115,4 mil. Kč, což znamená zlepšení ve srovnání s plánovanými ukazateli o 54 procent. Přestože výsledek za celý rok je pozitivní, výkony letového provozu za první tři čtvrtletí indikovaly dosažení ještě příznivějšího výsledku. Nicméně v posledním čtvrtletí roku se v celém odvětví letecké dopravy naplno projevil změněné ekonomické podmínky snížením poptávky cestujících po této dopravě. To vedlo ke změně obchodní politiky mnohých leteckých dopravců. V průběhu zimního letového řádu došlo k významné redukci frekvencí na leteckých linkách a k ukončení některých spojení, což se promítlo do výkonů letového provozu dosud nevýznamným způsobem.

Dalším významným faktorem ovlivňujícím hospodaření podniku v roce 2008 byla značná volatilita kurzu národní měny zejména vůči euru, která v průběhu roku dosáhla více než sedmnácti procent. Vliv na hospodaření podniku měly jak kurzové rozdíly vznikající z důvodu časového nesouladu mezi zaúčtováním výkonů za poskytnuté letové navigační a jiné služby a jejich úhradou ze strany odběratelů, tak i kurzové difference vzniklé v souvislosti s přeceněním zajišťovacích finančních in-

strumentů. Volatilita kurzu národní měny měla rovněž negativní vliv i na uživatele letových navigačních služeb, kdy se jednotková cena, která je odvozena od nákladů na výkonovou jednotku vyjádřených v národní měně, v průběhu roku měnila na základě aktuálního směnného kurzu.

Během této nepříznivé ekonomické situace očekávají zákazníci od podniků poskytujících letové navigační služby nezvyšování cen a maximální hospodárnost. Na druhé straně však snižování výkonů letového provozu staví poskytovatele letových navigačních služeb do obtížné situace z důvodu poklesu příjmů za poskytované služby. V kontextu těchto podmínek probíhala i každoroční bilaterální konzultace s IATA, jež zastupovala zájmy uživatelů námi poskytovaných služeb. Zástupci uživatelů letových navigačních služeb akceptovali dlouhodobý výhled nákladů a jednotkových cen ŘLP ČR, s. p., a vyjádřili spokojenost s trendem nákladového vývoje a ukazatelů efektivnosti.

Při sestavování nákladovýchází a kalkulací jednotkových cen poskytovaných letových navigačních služeb je dlouhodobě kladen důraz na maximální transparentnost tohoto procesu tak, aby byly naplněny požadavky nařízení Evropské komise č. 550/2004 a 1794/2006. V roce

2008 proběhlo v rámci podniku v měsících květnu až říjnu detailní přezkoumání procesu cenotvorby za období let 2006 až 2008 a jeho transparentnosti. Dohled byl proveden agenturou EUROCONTROL na základě pověření Evropské komise, přičemž tímto procesem projdou postupně všichni poskytovatelé letových navigačních služeb členských států EU. Výsledky přezkoumání jsou pro ŘLP ČR, s. p., příznivé a závěrečná zpráva konstatovala, že postupy uplatňované v ČR jsou v souladu s výše uvedenými nařízeními EK.

Další významnou událostí, která v oblasti ekonomiky podniku nastala, bylo provedení kontroly v oblasti daně z příjmů právnických osob podle ustanovení § 16 zákona 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů. Kontrola prováděná pracovníky Finančního úřadu Praha-západ probíhala v sídle podniku ve dnech 26. 5. 2008 až 3. 7. 2008. Výsledky kontroly byly pro podnik příznivé a ve zprávě o provedené kontrole byl uveden závěr, že z předložených dokladů nebylo zjištěno porušení zákona o daní z příjmů.

Přestože rok 2008 byl s ohledem na vzniklé skutečnosti rokem výjimečným, z hlediska hospodaření byl rokem úspěšným. **DFIN**

Inspiromat

„Hlavním cílem nových předpisů je vytvoření výkonného systému letecké dopravy v EU, který zajistí potřebnou úroveň bezpečnosti a optimální využití kapacity letového provozu.“

Jana Reinišová, zástupkyně stálé představitelky ČR při EU

„Pokud by ke zpožděním došlo, jednalo by se spíše o možné prodloužení času pojiždění letadel před startem či čekání na přistání, to znamená zpoždění v řádu jednotek až desítek minut.“

Daniela Hupáková, mluvčí ČSA, o situaci na letišti při přiletu vládních speciálů na pražský summit Evropské unie

„Vládní investiční a právní poradci nás informovali, že jednání s poradci MIG o prodeji leteckých operací a technické údržby byla úspěšně uzavřena.“

Kostas Chadjidakis, řecký ministr rozvoje, hovoří o prodeji státní letecké společnosti Olympic Airlines řeckému investičnímu holdingu Marfin Investment Group (MIG)

„Co se týká haly samotné, tak už nám zbývá pouze vybavit komerční prostory. Výběrové řízení na občerstvení a prodejnu duty free už proběhlo vloni, ale teď je třeba ještě obsadit komerční prostory ve veřejné hale, kde by měly vzniknout obchody s nejrozličnějším zbožím.“

Václav Černý, ředitel Letiště Karlovy Vary, téma: odbavovací hala už slouží cestujícím

„Společnost DHL Express se rozhodla optimalizovat leteckou síť navázanou na interkontinentální sklad v Lipsku a přesunula trasu Praha – Lipsko z letecké přepravy na pozemní.“

Pavla Křapavá, mluvčí tuzemské pobočky

„Zcela novým dopravcem se v Ruzyni teď stane italský Wind Jet, jenž bude dvakrát týdně létat na letiště Forlì nedaleko Boloně. Americká Delta Air Lines zase 19. června otevře svou novou linku Praha–New York.“

Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha

„Podíl klientů odlétajících na dovolenou z regionálních letišť každým rokem roste. Vloni to bylo meziročně o jedenáct procent. Růst očekáváme i letos.“

Dan Plovajko, mluvčí CK Fischer

„Rozbuší se mi srdce, když si uvědomím, že se dostávám do výšky, která může být při pádu smrtelná. Stačí už sedm, osm metrů.“

Henry Farman, průkopník evropského letectví

Připravila: DV



ATC Global 2009

→ (dokončení ze str. 2)

velmi ocenili naše zkušenosti s výcvikem pro regionální letiště.

Zásadní událostí bylo obnovení spolupráce s CAA Makedonie. Předem připravená smlouva byla v Amsterdamu nejen podepsána, ale na základě jednání na místě i rozšířena. Příslušný kurz kvalifikačního

výcviku APS/RAD již v těchto dnech probíhá v Letecké škole a výhled ukazuje možnost dalších kurzů pro Makedonii v roce 2010.

Na ATC Global 2009 byl rovněž představen nový produkt – přezkoušení z anglického jazyka podle kritérií ICAO Level 4 pro piloty, který je prezentován pod obchodním názvem PELTOP (Pilots' English Language Test of Proficiency). Vedle mno-

ha jednotlivců, kteří projeví zájem o toto přezkoušení, proběhlo jednání s agenturou Almond, která prověřovala možnosti použití testu PELTOP pro arménské aerolinie.

Četností a hloubkou obchodních jednání se veletrh ATC Global 2009 zařadil mezi úspěšné obchodní prezentace ŘLP ČR, s. p., a nezbývá než věřit, že byl i místem zrození úspěšné obchodní značky CANI.

ALEŠ KUBITA, foto: DAVID TOMAJER

Co se děje na ruzyňském letišti?

Další Panther pro letiště

Není to sice panter na čtyřech tlapách, ale za to je to **obr na šesti poháněných kolech**, poslední výkřik techniky a vlahkový výrobek rakouské firmy Rosenbauer International AG v rakouském Linci. Jedná se o unikátní hasicí letištní speciál PANTHER 6x6 CA5 HRET, který je naprostou novinkou firmy a je vůbec první dodávkou ve střední Evropě. Firma do této novinky soustředila nejmodernější technické prvky, které umožní efektivně zasahovat i v situacích, kdy pouhý proud hasiva z proudnice už nemusí být účinný.

Podvozek je vybaven motorem o 520 KW, veze 12 500 l vody, 1500 litrů pěny a 250 kg prášku. Vozidlo vyvine rychlost 115 km/hod. a z nuly na osmdesát akceleruje za 31 sec. Může projet i ohněm, protože si samo vodní clonou chrání pneumatiky a čelní sklo. Kapacita vodního čerpadla je 6200 l/min. při tlaku 11 bar. Až sem to jsou výkony srovnatelné s jinými speciály.



Co je ale unikátní, je HRET (High Reach Extendable Turret). Je to **vysouvací hydraulické rameno s prorážecím a hasicím trnem z titanové slitiny**. Ještě ve výšce 16,5 m je možno hasit výkonem 4000 l/min. Takže i obra A380 lze skrápět shora a nebo naopak lze rameno snížit k zemi a natočit k hašení zespoda pod křídly, aniž by osádka musela opustit vůz. Prorážecím trnem lze prorazit plášť letadla a aplikovat skrápěcí proud 800 l/min. dovnitř trupu. Tak lze účinně vytvořit podmínky pro přežití a evakuaci uvnitř trupu. Automobil je vybaven standardní kamerou a infrakamerou, která umožňuje i „vidění“ v kouři. Letiště Praha za tento stroj zaplatilo 35 mil. Kč a vlastní nejmodernější speciál ve střední Evropě.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis, archiv

Firma Rosenbauer byla založena v roce 1866 a od r. 1919 vyrábí hasicí auta. Na černobílém snímku je hasicí vůz na podvozku Graef & Stif D 280, výkon čerpadla byl 1000 l/min. při tlaku 8 bar



Státníci mř

V sobotu 4. 4. 2009, už po páté od roku 1990, na ruzyňskou dráhu dosedl majestátní speciál B747 nazývaný **AIR FORCE ONE** s americkým prezidentem na palubě. A ještě k tomu se do Prahy slétly letouny se zástupci zemí EU na jednání summitu sedmadvacitky a USA. Akce neobyčejně náročná ve všech směrech. Mimořádně obtížná práce pro všechny složky, které zajišťují bezpečnost. Přilet nejvíce chráněné osoby na světě – prezidenta USA – vyžaduje neobyčejně rozsáhlou spolupráci mezi americkou ochrannou službou a našimi bezpečnostními službami. Americká strana přepravuje nákladními speciály v předstihu bezpečnostní týmy, které dokonale nastudují prostředí tak, aby mohly v případě potřeby zcela nezávisle na okolí dál plnit předepsané úkoly. Letecky se přiváží i velmi rozsáhlé logistické zabezpečení, od vládních pancéřovaných automobilů přes špičkové lékařské vybavení až k potravinám a kuchařům.

Chtěl bych vzpomenout na své působení na letišti Praha, kde jsem od roku 1983 pracoval v týmu, který měl na starosti zajištění provozu letiště při tzv. státně důležitých letech. V té době platná směrnice o státně důležitých letech určovala okruh politických funkcí, kterým zvláštní opatření příslušela. Pro nejvyšší představitele se dokonce na dělostřeleckou stojánku u hangáru F přivázela baterie houfnic, která páčila čestné salvy. I když se používaly redukované slepé náboje, tlaková vlna vždy rozvíbrovala velká skleněná okna Francouzské restaurace na starém letišti. Sem tam některé prasklo. 20 minut před přistáním vládního letadla se vyhlašoval motorový klid. To zname-

Seriál pohled

38

(pokračování z minulého čísla)

Před koncem roku 1973, 1. prosince, převzala ČSSDL proudový třímotorový letoun Jakovlev

Jak-40 poznávací značky OK-DHA, v. č. 9341230, který po vybavení měřicí aparaturou T-FIS7314 americké firmy Sierra používala k letovému ověřování pozemních radionavigačních zařízení.

Z hlediska vlastního řízení leteckého provozu byl již dříve zadán státní výzkumný úkol nazvaný „Automatizace řízení mimoletištních letů – ARML“, jehož řízením a koordinací s resortem tehdejšího Ministerstva národní obrany (MNO) byla pověřena Správa dopravních letišť. Součástí tohoto systému měla být mj. i radiolokační síť poskytující informace o poloze letadel v řízeném vzdušném prostoru. Při schvalovacím řízení, které proběhlo v roce 1974, však resort MNO od zamýšleného společného systému ŘLP odstoupil a další řešení automatizace probíhalo již jen v civilním sektoru na úrovni resortního výzkumného úkolu.

Dalším pokračováním se stal tzv. APROS – systém automatizovaného procedurálního (neradarového) řízení leteckého provozu, rozdělený do dvou fází. Zatímco APROS 1 řešil automatické zpracování podaných letových plánů (FPL) a na jejich základě následný tisk letových proužků, navazující APROS 2 se zaměřil na dálno-
pisnou síť, konkrétně na její přímé (on-line) propojení s počítačem a následným tiskem letových proužků podle informací z podaných (FPL) či stálých (RPL) letových plánů na čtyřech sektorech pracoviště ACC Praha a dvou sektorech ACC Bratislava.

S neustále rostoucím zaváděním výpočetní techniky na pracoviště zabezpečování a řízení letů bylo nezbytné vy-

í do Ruzyně

nalo, že se nesměla pohnout ani vrtule, ani kolo žádného auta. A klid byl, dokud po uvítací ceremonii vládní kolona aut neopustila letiště. Dostali jsme do automobilu příslušníka vnitra s radiostanicí a prováděli předběžnou prohlídku dráhy i trasy pojezdu na staré letiště. Těsně před přistáním, když letadlo již svítilo na finále, jsme prováděli poslední rychlý průjezd dráhy a definitivně jsme potvrdovali věži, že dráha je schopna SD pohybu. Pak jsme se zařadili ještě na dráze za ocas pojiždějícího letadla a kontrolovali situaci za letadlem, které Follow me vedlo na vládní stojánku. To vše bylo celkem standardní a pochopitelné opatření, i když v té době jsme si vůbec nedovedli představit nějaký teroristický čin. Možná to bylo potvrzeno tím, že téměř nikdy příslušníkovi vnitra nefungovalo z auta spojení na jeho ruční stanici, a tak jsme si i často říkali, jak by asi přivolal pomoc. Co by asi zmohli dva muži ve škodovce, možná s jednou pistolí. Nikdy našťastí nenastala situace, která by to prověřila.

Jak ale šel čas a rostl provoz, bylo čím dál tím obtížnější uzavírat celé letiště. Motorový klid se začal aplikovat pouze na staré tzv. vládní letiště a provoz se na novém letišti omezil jen minimální dobu pohybu vládního speciálu.

V roce 1990, 17. listopadu, k prvnímu výročí sametové revoluce, do Prahy přiletěl americký prezident Bush starší. Pro nás to tehdy byl nevídaný státní let a poprvé v životě jsme mohli pracovat s americkou ochrankou. Šokovala nás absolutní profesionalita a tah na to, být schopen vše zajistit samostatně. Ze zdvořilosti nás nechali dělat vše jako obvykle, ale jistili si to zpozvzdálí.



Předem nastudovali trasu pojezdu, laserem zaměřili oblohu pojezdových drah, aby se Air Force One vytočil bez problémů, trasu si uložili do GPS navigací. Všichni dokonale znali plán letiště se všemi názvy z paměti.

V den D si do našeho auta přisedl chlapík v bílém baloňáku a požádal nás, ať děláme obvyklou činnost. Neustále čile komunikoval s mikrofonom v límci kabátu. Na pojezdové Romeo se za nás pověsila mohutná černá dodávka s tmavými skly a lesem parabol a antén na střeše. Překvapeně jsem se podíval na chlapíka, protože to jsme předem nevěděli, a on jen řekl: *To je náš vůz, pojedě s námi a pak bude ještě jeden.* Dělalí jsme normální prohlídku letiště, najednou se vynořil vrtulník, letěl tak 30 m nad námi, a připojila se další dodávka. Chlapík čile komunikoval s límcem, a když jsme ukončili prohlídku dráhy a vyklidili ji, jedna z dodávek zůstala stát ani ne 10 m od okraje dráhy, zhruba v polovině délky. V dálce už svítil AIR FORCE ONE,

když se TWR otázala, jak daleko je dodávka od dráhy. Předpis požadoval minimálně 50 m. Z dodávky vyskákalo několik odstřelovačů a zaujali palebné pozice. Okamžitě vyklidte dráhu do bezpečné vzdálenosti, nebo to bude průlet, přikázala TWR. Chlapík v baloňáku si vyžádal mikrofon a nevzrušeně řekl: To je naše auto, náš prezident a naše postupy, průlet je vyloučen. Chvilku bylo ticho a pak se jen do éteru ozvalo – rozumím. Jak JUMBO minulo pozice dodávek, vyřítily se na dráhu a provázely ho před ním i za ocasem stílelecké týmy v plné pohotovosti. Vrtulník zajišťoval přehled z výšky, chlapík v autě brebentil do límce tak rychle, že už jsem mu přestal rozumět. Povídal si snad i s Bílým domem v Americe. Byla to dokonalá ukázka toho, jak podobná opatření, jaká jsme znali i my, vypadají, když je provádějí profesionálové.

Zavzpomínal **OLDŘICH STANĚK**, AI
Foto: mis

ů do historie řízení letového provozu

budovat i kvalitní zázemí. Poblíž vysílacího střediska v Jenči (západně od letiště v Ruzyni) bylo uvedeno do provozu výpočetní středisko pro automatizaci řízení le-

tového provozu, v němž byly provozně ověřovány počáteční etapy československého systému vyvinutého pro naše specifické podmínky, při současném udržování



Jak-40 OK-DHA byl k letovému ověřování pozemní radionavigační techniky používán 20 let



Sál výpočetního střediska v Jenči

všech návazností na výzkumné práce prováděné ve spolupráci s ostatními zeměmi tehdejší RVHP. Funkci centrálního počítače plnila zdvojená instalace počítače TESLA 270, jako periferní počítače byly používány maďarské EC 1010. Vyústěním dalšího vývoje automatizovaných radarových systémů ŘLP se stal tzv. ARAS, určený k experimentálnímu ověřování automatizovaného zpracování informací sekundárního přehledového radiolokátoru (SSR) a jejich dálkového přenosu. V rámci systému se rovněž zkoušelo automatické přidělování rozlišovacích kódů SSR pro potřeby obou ACC, respektive uplatnění alfanumerických zobrazovacích jednotek s klávesnicí při procedurálním i radarovém řízení letového provozu v koordinaci mezi jednotlivými sektory, oblastmi a vojenskými stanovišti řízení letového provozu.

Ing. **MILAN CVRKAL**, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)

Vize pro dopravu v Praze



V prostorách Klubu architektů ve 4. patře Staroměstské radnice v Praze je až do 14. června 2009 zdarma přístupná **výstava o minulosti, současnosti i budoucnosti dopravy** v hlavním městě. Kromě historických snímků a modelů si prostřednictvím rozměrných leteckých fotografií můžete prohlédnout řadu významných současných dopravních staveb. Na výstavě najdete také informace o plánované dopravní infrastruktuře, tj. nové linky metra, tunely pro individuální dopravu, nové železniční tratě nebo spojení Prahy s letištěm Ruzyně.

Významnou součástí expozice jsou i informace o řízení letového provozu, doplněné mnoha fotografiemi. **mis**

Fotorébus Stripu

Pro pozorné čtenáře nebude jistě problém identifikovat otiskovaný detail a určit, co původně zachycuje celá fotografie.



Jako nápoděvu vám doporučujeme prolistování několika posledních čísel Stripu. Přijdete-li na správné řešení, můžete stručnou odpověď poslat **do 27. dubna 2009** na známou adresu redakce **strip@ans.cz**. Vylosovaný čtenář(ka) dostane za svůj správný postřeh od redakce malý dárek. **mis**



3	9	8	5	1	6	4	2	7
4	1	2	7	9	3	5	8	6
7	6	5	8	2	4	3	1	9
9	2	6	3	7	5	1	4	8
5	8	7	1	4	9	2	6	3
1	4	3	6	8	2	9	7	5
8	3	1	2	5	7	6	9	4
6	7	4	9	3	1	8	5	2
2	5	9	4	6	8	7	3	1

2	5	9	6	1	3	7	8	4
8	4	6	2	5	7	3	9	1
1	3	7	8	4	9	5	2	6
4	9	2	7	6	1	8	3	5
7	8	3	4	9	5	1	6	2
5	6	1	3	8	2	9	4	7
6	7	4	5	3	8	2	1	9
3	1	5	9	2	4	6	7	8
9	2	8	1	7	6	4	5	3

SUDOKU: Ze všech čtenářů, kteří došli ke správnému řešení, a hlavně jej nezapomněli do redakce poslat, byl vylosován **Jiří Houra ml., DPLR/SRPI.** **red**

English Corner

Joke / Generous Lawyer

A local United Way office realized that the organization had never received a donation from the town's most successful lawyer. The person in charge of contributions called him to persuade him to contribute.

"Our research shows that out of a yearly income of at least \$500,000, you give not a penny to charity. Wouldn't you like to give back to the community in some way?"

The lawyer mulled this over for a moment and replied, "First, did your research also show that my mother is dying after a long illness, and has medical bills that are several times her annual income?"

Embarrassed, the United Way rep mumbled, "Um ... no."

The lawyer interrupts, "Or that my brother, a disabled veteran, is blind and confined to a wheelchair?"

The stricken United Way rep began to stammer out an apology, but was interrupted again.

"Or that my sister's husband died in a traffic accident," the lawyer's voice rising in indignation, "leaving her penniless with three children?!"

The humiliated United Way rep, completely beaten, said simply, "I had no idea..."

On a roll, the lawyer cut him off once again, "So if I don't give any money to them, why should I give any to you?"

Tongue Twisters

How many cookies could a good cook cook if a good cook could cook cookies? A good cook could cook as much cookies as a good cook who could cook cookies.

旅!

Pete's pa pete poked the pea patch to pick a peck of peas for the poor pink pig in the pine hole pig-pen.

旅!

She saw Sheriff's shoes on the sofa. But was she so sure she saw Sheriff's shoes on the sofa?

旅!

The big black bug bit the big black bear, but the big black bear bit the big black bug back!

Připravila: NWT