



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

BŘEZEN

STRIP 2010

ROČNÍK XI – ČÍSLO 104

**Paralelní dráha –
nejvýznamnější projekt
Letiště Praha (str. 4–5)**

**Objektiv: Proč se
rekonstruuje
Technický blok? (str. 4)**

**Rozhovor s doktorem
Petrem Halatou
z Ústavu leteckého
zdravotnictví (str. 3)**

Letiště Vodochody (str. 6–7)

**Letní dětský tábor
Ledeč nad Sázavou (str. 8)**



Letecký ples



Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kulaté výročí nepřerušného pracovního poměru u státního podniku ŘLP ČR oslaví v březnu letošního roku tyto zaměstnanci:

Zuzana Škývarová, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **20 let**

Ladislav Císař, supervizor na TS II, středisko NAVCOM **35 let**

Pavel Soviš, řídící letového provozu – CDD, oddělení TWR Praha **35 let**

Milan John, vřlp II – SC, oddělení APP/TWR Praha **45 let**

Blahopřejeme!

Sdružení československých zahraničních letců, Svaz letců České republiky, společnost Aviatik, s. r. o., ve spolupráci s Leteckou amatérskou asociací České republiky a Aeroklubem České republiky uspořádaly 27. února 2010 v Paláci Lucerna Praha XIX. **reprezentační letecký ples.**

Záštitu nad plesem převzalo hlavní město Praha. Řízení letového provozu ČR bylo jedním ze sponzorů této významné společenské akce. K dobré pohodě všech účastníků hrál orchestr Václava Hübse a zpívali jeho sólisté.

Na snímku: Generální ředitel ŘLP Jan Klas předal výhru, která znamená hodinu řízení letového provozu na nedávno zprovozněném TWR simulátoru.

red, foto: Miroslav Oros

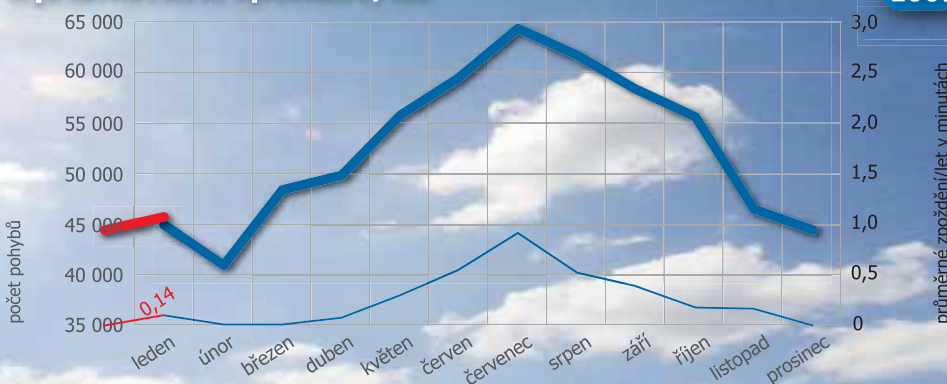
Statistiky provozu

leden 2010/2009

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



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



Stručně

Dne 8. 2. 2010 byl v Mnichově (SRN) zahájen **pokračovací výcvik** nových žáků SPLS Praha na 3D simulátoru TWR. Výcvik trval do 11. 3. 2010. V průběhu tohoto období absolvovalo pokračovací výcvik pro získání kvalifikace ADI šest žáků SPLS Praha.

JV

Počet pohybů na letišti Praha

LEDEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009	2010
celkový počet	
11 808	11 202

nejvyšší počet/den (15. 1.)	
466	431

nejvyšší počet/hod. (30. 1.)	
42	40

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2010/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2009	2010
celkový počet	
44 899	45 631

nejvyšší počet/den (30. 1.)	
1 584	1 646

nejvyšší počet/hod. (30. 1.)	
128	140

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %	2009	2010	v %
leden	11 808	11 202	- 5,1	1 605	868	- 45,9	822	579	- 29,6	329	79	- 76,0

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2009	2010	Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.
leden	44 899	45 631	+ 1,63	0,14

Mám velmi náročné a hezké povolání

MUDr. Petr Halata je primářem interního oddělení Ústavu leteckého zdravotnictví, kde pracuje od roku 1989. V rozhovoru jsme si povídali nejen o vstupních prohlídkách pro řídící letového provozu ...

Můžete nám popsat, jak vypadá normální pracovní den primáře interního oddělení Ústavu leteckého zdravotnictví?

Začínáme krátkou ranní poradou, kde si upřesníme úkoly na den. Poté následuje vyšetření akutních pacientů. Jednou týdně probíhá posudková lékařská komise. Pak již následuje vyšetření žadatelů na přiznání zdravotní způsobilosti a prohlídky běžných nemocných pacientů. Odpoledne provádím různá vyšetření pro hospitalizované pacienty. Dvakrát měsíčně je odborný seminář.

Co je hlavní činností Ústavu leteckého zdravotnictví?

ÚLZ je zařízení s celostátní působností, které z pověření ministerstva zdravotnictví, obrany, dopravy a spojů provádí vyšetřování zdravotní způsobilosti příslušníků leteckého personálu a řídících letového provozu, ať už žadatelů z Čech nebo jiných států.

V předešlém vydání časopisu Strip jsme uveřejnili rozhovor s Tomášem Hurtem, žákem základního kurzu pro řídící letového provozu. Při rozhovoru mi sdělil, že vyšetření v Ústavu leteckého zdravotnictví probíhá opravdu velmi komplexně. Můžete nám to trochu přiblížit?

Vyšetření je vskutku komplexní. Je zaměřeno na to, abychom odhalili závažná onemocnění, která by v budoucnu mohla vést k selhání organismu, ať už se jedná o piloty či řídící letového provozu. Provádí se kompletní interní vyšetření, vyšetření smyslových orgánů – to znamená oční, ušní, nosní, krční – a dále neurologické, chirurgické. Součástí vstupních prohlídek je též vyšetření pomocí psychologických testů.

Jak to probíhá konkrétně u vás na interním oddělení?

Každý žadatel po vydání pokynů v přijímací kanceláři jde na laboratorní vyšetření, kde provádíme rozbor moči a krve, EKG, následují odborná vyšetření. Poté, co máme k dispozici laboratorní vyšetření, tak je zhodnotíme. V případě, že celkový nález je v pořádku, uzavíráme prohlídku tím, že žadatel je způsobilý. V případě, že je nějaký problém, jsme schopni na to reagovat, případně rozšířit vyšetření tak, abychom problém ozřejmili a mohli se vyjádřit k tomu, je-li schopen, či nikoliv.

Víte, jaká je úspěšnost vyšetření pro řídící letového provozu?

Ověřoval jsem si úspěšnost v posledních letech a zjistil, že překračuje 95 procent. Překvapilo mě, že je to až takto vysoké číslo. Za minulý rok bylo vyšetřeno celkem 64 žadatelů na řídící letového provozu a z nich pouze 3 neuspěli. Navíc

u dvou bylo doporučeno ještě vyšetření opakovat, ale oni už se nedostavili. Možná že ještě přijdou, pak mají šanci.

Dá se říct, jaké je nejčastější onemocnění či vada při vstupních prohlídkách?

Psychologické testy jsou relativně častou příčinou neúspěchu. Důležité je ale zdůraznit, že psychologický test lze opakovat. U oční vady záleží na tom, jestli je korigovatelná. Jestli vidíte s brýlemi normálně, tak letecko-lékařské předpisy umožňují tu schopnost přiznat. Něco jiného je, když není vada korigovatelná brýlemi, nebo když je porucha barevného vidění, to je pak závažný problém. Vždy se ale snažíme najít řešení, což potvrdil i případ žadatele Tomáše Hurta. Do podrobností zacházet nemohu, protože se jedná o citlivé osobní údaje. Víím, že nakonec uspěl, nepřekvapilo mě to. Většina žadatelů je velmi motivována.

Poté, co vyhodnotíte vyšetření, musíte vynést konečný verdikt. Pamatujete si nějakou nepřiměřenou reakci z řad žadatelů?

Je to individuální, jsou mezi nimi tací, kteří to očekávají, protože svůj zdravotní stav znají a chtějí to jen zkusit. Pokud chce člověk za každou cenu pracovat na zodpovědném místě v letectví a z nějaké závažné poruchy to není možné, tak samozřejmě pak nastoupí i emoce.

Jaký je vůbec váš vztah k letectví?

Už to, že jsem se dal na dráhu leteckého lékaře, dosvědčuje, že tato problematika mě od začátku kariéry zajímala. V tomto směru to považuji za velmi náročné a hezké povolání. Víím, že pilotní profese dokáže zaujmout tak, že to znamená celoživotní náplň.

Máte nějaké profesní plány?

Už nejsem nejmladší, ale spíš pevně stojím na zemi. Mým cílem je zabezpečit, aby vnitřní oddělení zde fungovalo i ve složitých podmínkách, které tato doba přináší.

Děkuji za rozhovor.

DOMINIKA VRKOTOVÁ

curriculum vitae

MUDr. PETR HALATA

Narozen: 1954 v Bílovci

Rodina: ženatý, dvě dcery

Volný čas: sport, zahrada

Oblíbený sport: tenis, squash, běžky

Oblíbená kniha: Saturnin od

Zdeňky Jirotky, Boží pěst od

Fredericka Forsytha

Oblíbený film: Dobrý voják Švejk



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Objektiv



Proč se rekonstruuje Technický blok? ŘLP vlastní pro poskytování LPS rozsáhlou infrastrukturu, která zahrnuje kromě jiného celou řadu nemovitostí různé velikosti a technologické složitosti. Co do velikosti největší, nejsložitější a také nejnovější je IATCC, hned za ním je rozlehlostí, technologicky a nepochybně i významem Technický blok. Ten po desetiletí nesl plnou zátěž provozu a plnil úlohu hlavního a nenahraditelného objektu. Nikdo si nevšiml, jak silně jej provoz opotřeboval, jak historické jsou technologie zajišťující provoz. Průběžná údržba držela objekt při životě, dílčí rekonstrukce, např. nová fasáda, částečně nová elektroinstalace, zajistily alespoň jeho dílčí omlazení, ale to nepřineslo a ani nemohlo přinést zásadní změnu jeho kvality. Intenzivní využívání stavby bránilo po desetiletí rozsáhlé rekonstrukci a teprve po dokončení IATCC a odstěhování provozních složek do nové budovy IATCC se podařilo zmapovat skutečný stav objektu a to včetně zákoutí, kam se dříve nikdo nedostal. Komplexní průzkum byl vyhodnocen a základní kritéria hodnocení stavu objektu byla: 1) požární bezpečnost stavby, 2) stav technických zařízení budovy, 3) možnost dalšího využití TB.

Ad 1) požární bezpečnost stavby odpovídala řešení z 60. let a současným normám přes částečné úpravy již vyhovět nemohla.

Ad 2) technická zařízení budovy sice byla ve většině funkční, ale zpravidla na hranici životnosti, kdy např. část větrání byla ještě osazena původními ventilátory z roku 1965, tj. z doby výstavby TB. Obdobná situace byla i u dalších systémů, některé rozvody např. energií, slaboproudé rozvody apod. byly po různých dílčích rekonstrukcích tak propletené, že nikdo nevěděl co je a co není funkční.

Ad 3) byla zhodnocena možnost dalšího využití budovy. Jako zásadní bylo stanovení setrvání TWR v objektu.

V uplynulé době sice proběhla rozsáhlá jednání a studie na umístění nové TWR mimo TB ve vazbě na výstavbu nové dráhy, ale termín její výstavby nebyl dosud vůbec potvrzen a služby TWR je třeba poskytovat trvale a z bezpečného stanoviště. Konstruktivní řešení TB bylo shledáno jako variabilní – objekt má nosný skelet a všechny příčky lze modifikovat dle aktuální potřeby. Všechna zjištění byla důkladně posouzena při stanovení rozsahu rekonstrukce. Postupně byla zvažována různá řešení od jen dílčí rekonstrukce omezené části s minimalizací nákladů po komplexní rekonstrukci celého TB. Dílčí rekonstrukce by sice přinesla úsporu nákladů, ale tato varianta se postupně ukázala jako nerealizovatelná zejména s ohledem na požární zabezpečení objektu jako celku, pracovišť TWR a ostatních pracovišť v TB. Po důkladném rozboru byla tato varianta opuštěna a nadále se projekční práce zaměřily na komplexní rekonstrukci TB s koncentrací pracovišť ŘLP ČR do kompaktního uzavřeného bloku v posledních třech podlažích TB, pracovištěm ARO a ČHMÚ v přízemí a AČR v 1. patře TB. Zbývající 3 podlaží byla určena k pronájmu přednostně firmám pracujícím pro ŘLP ČR. Výběr nájemného z pronajatých prostor pak zlepšuje návratnost vynaložených prostředků. Životnost v tomto rozsahu rekonstruované budovy je srovnatelná s novou výstavbou, ale vynaložené prostředky, i když jsou nemalé, dosahují jen zhruba 30 % nákladů na pořízení nového objektu. Rekonstrukce postupně prochází celým TB v rozsahu vybraní všech konstrukcí na nosný podklad a vestavbu kompletního interiéru a všech technologií a rozvodů. Budova bude po ukončení prací odpovídat všem aktuálním normám s důrazem na požární bezpečnost TB. Na důležitost tohoto cíle ukázal požár v listopadu 2009, kdy se na stavbě vzhledy baterie od přemístěné UPS a rozsahem malý požár v uzavřené místnosti baterií způsobil zakouření stávající únikové cesty s následnou obtížnou evakuací pracovníků TWR a přerušením provozu na letišti Ruzyně. Větším následkům zabránilo to, že se baterie nacházely v již téměř dokončené rekonstruované prostře, což zabránilo rozšíření požáru dále do objektu. Pokud by k obdobnému požáru došlo v původních prostorách, následky by nepochybně byly nesrovnatelně horší. Právě proto, aby bylo možné omezit nebo vyloučit vlivy takovýchto událostí na provoz objektu, poskytování služeb, a zejména pak na bezpečnost našich zaměstnanců, je nezbytné provádět i rekonstrukce, jako je rekonstrukce TB. **JAN SEDLÁK, SRPI/OPM, foto: mis**

Paralelní dráha je nejvýz

S výstavbou paralelní dráhy na pražském letišti se počítalo již při stavbě současné hlavní dráhy 06/24 v 60. letech. Na počátku 70. let byla druhá dráha zapracována do územně plánovací dokumentace.

Současný objem leteckého provozu na letišti Praha-Ruzyně odpovídá vývoji v celém evropském regionu. Řada evropských měst se již nyní připravuje na všeobecně očekávaný růst výkonů letecké dopravy. Staví odbavovací terminály, zvyšují kapacity dráhového systému. Je to například londýnské Heathrow (3. paralelní dráha), Frankfurt (3. paralelní dráha), Amsterdam Schiphol (5. dráha), Vienna Schwechat (paralelní dráha). Staví se nové letiště Berlin Brandenburg International, které bude uvedeno do provozu v říjnu 2011, nově zrekonstruovaná jsou menší letiště v Lipsku a Drážďanech.

Letecká doprava se obecně bez letišť s dostatečnou kapacitou neobejde. V Praze-Ruzyni jsme již rozšířili zónu odbavení cestujících, která má velkou prostorovou i kapacitní rezervu pro provoz budoucí paralelní dráhy. Navíc Česká republika nemá žádné jiné letiště s takovou kapacitou jako je Praha-Ruzyně, a ve střednědobém horizontu (asi 20–30 let) je ani mít nebude. To je průměrná doba realizace záměru výstavby letiště o kapacitě zhruba 25 milionů cestujících „na zelené louce“. Navíc výběr vhodného místa v racionální vzdálenosti od Prahy pro výstavbu zcela nového letiště se kvůli hustotě osídlení a rázu krajiny jeví velmi problematický.

Negativní dopady nedostatečné kapacity vlivem absence nové dráhy

Již nyní pracuje letiště Praha-Ruzyně na hranici svých kapacit a brzy nebude schopno uspokojit rostoucí poptávku po letecké dopravě. V provozních špičkách je kapacita dráhového systému již vyčerpána. Letiště není schopno nabídnout leteckým společnostem volnou kapacitu v hodinách, kdy je to pro ně ekonomicky nejvýhodnější. Letecké společnosti pak v jiný čas novou linku buď neotevrou = tok turistů se přesměruje do jiné destinace, anebo nižší počet cestujících nahradí vyšší cenou letenky = nepřiletí tolik turistů, kolik by mohlo. Letiště je tak nuceno využívat kapacitu dráhového systému na maximum, tj. bez rezerv. Jakákoli provozní nerovnoměrnost pak vede ke vzniku do-

pravních zácp a nárůstu zpoždění. Letadla jsou pak nucena vyčkávat ve vzduchu nebo na zemi, což znamená ekonomické ztráty a zbytečný nárůst emisí. Kvůli zajištění plynulosti provozu jsou letadla při odletu odkláňena od standardních letových tras, dostávají se tak někdy i do míst, kde se normálně nevyskytují a oblast zatížená hlukem se rozšiřuje.

Pokud by k výstavbě paralelní dráhy nedošlo, ohrozilo by to další rozvoj letecké dopravy nejen v Praze, ale v celé České republice. Negativní dopady by se projevil nejen na cestovním ruchu, atraktivitě země pro zahraniční investory a příjmech do státního rozpočtu, ale také na míře zaměstnanosti v Praze a Středočeském kraji. Podle makroekonomické studie zpracované předními českými ekonomy vytvoří paralelní dráha do roku 2020 na 17 000 pracovních míst nejen na letišti a v jeho blízkém okolí, ale v celé ČR. Také navýší hrubý domácí produkt v České republice o 126 miliard korun.

V. JERLING

EIA a Letiště Praha

Výstavbě paralelní dráhy musí podle platné legislativy předcházet vyhodnocení jejích přímých i nepřímých vlivů na životní prostředí (tzv. EIA, z anglického Environmental Impact Assessment), a tak v prosinci 2009 podalo Letiště Praha, a. s., na Ministerstvo životního prostředí doplněnou dokumentaci na záměr výstavby paralelní dráhy. Letos v lednu byla dokumentace rozeslána na jednotlivé správní úřady, obce a městské části a zveřejněna na internetu. Do poloviny měsíce února 2010 měl každý právo zaslat své připomínky a podněty na Ministerstvo životního prostředí. Poté ministerstvo předá dokumentaci včetně všech připomínek od veřejnosti zpracovateli k vypracování posudku.

Posudek zhodnotí: úplnost dokumentace, vyjádření veřejnosti a zainteresovaných orgánů, úplnost zjištění veškerých kladných a záporných vlivů stavby na životní prostředí včetně jejich vzájemného působení, použité metody hodnocení a úplnost vstupních informací, návrh opatření a podmínek pro vyloučení nebo

Paralelní dráha

Stavební délka dráhy

3 500 m

Stavební šířka dráhy

(s nejvyšší únosností)
(včetně postranních pásů)

45 m
75 m

Pás dráhy

délka
šířka

3 670 m
300 m

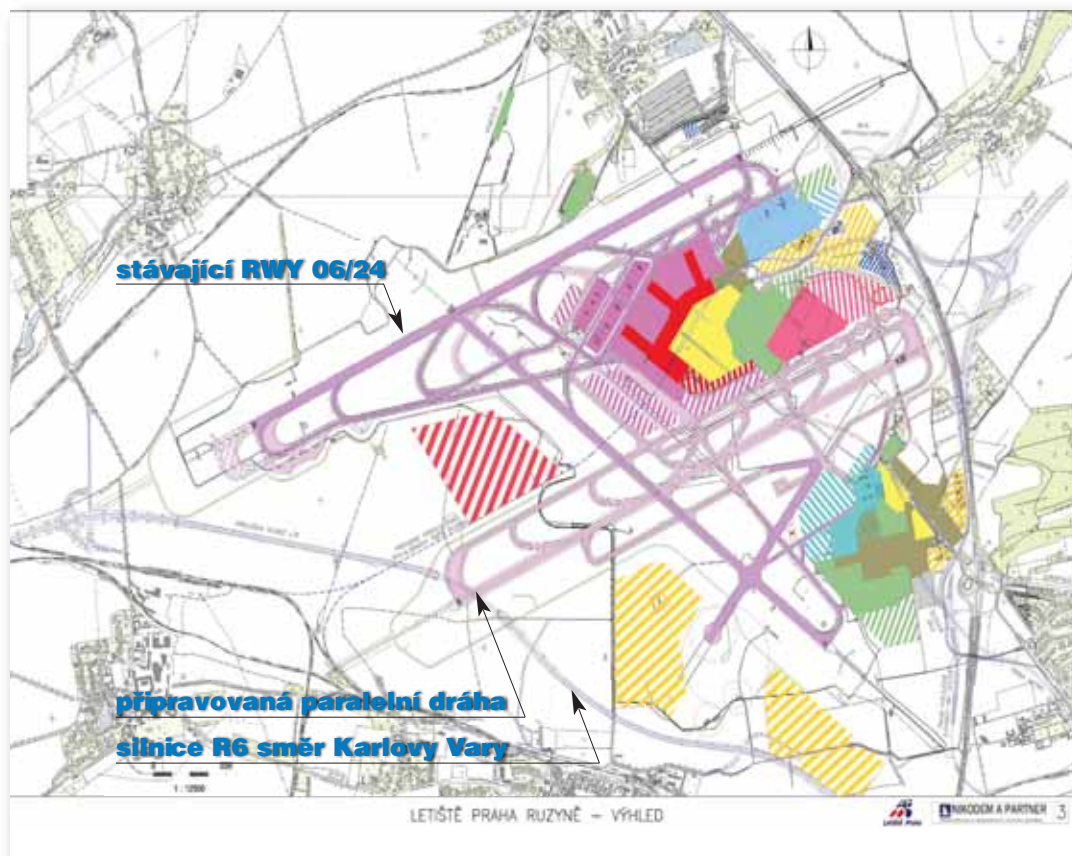
Celková plocha potřebná pro realizaci stavby

2 761 599 m²

Provozní status

RWY 06R přístrojová dráha pro přesné přiblížení III. kategorie
RWY 24L přístrojová dráha pro přesné přiblížení III. kategorie

namnějším projektem Letiště Praha



snížení nepříznivých vlivů provádění stavby a užívání stavby na životní prostředí.

Ministerstvo životního prostředí rozešle a zveřejní posudek a opětovně má každý možnost zaslat ve stanovené lhůtě své podněty a připomínky na toto ministerstvo. V rámci procesu hodnocení následuje veřejné projednání a poté Ministerstvo životního prostředí vydá závěrečné stanovisko.

Výsledkem procesu EIA je shrnutí a zhodnocení všech negativních vlivů konkrétního záměru, včetně navržení limitů a omezujících podmínek pro jeho realizaci. Výsledné stanovisko EIA slouží jako odborný podklad pro správní orgány vydávající následná povolení. Úřady by měly podmínky obsažené ve stanovisku přejímat do všech následných rozhodnutí. Jde zejména o územní rozhodnutí a stavební povolení (podle stavebního zákona) a další povolení v souvislosti s ochranou životního prostředí - nakládání s vodami, nakládání s odpady atd.

Do procesu hodnocení záměru na životní prostředí je od počátku aktivně zapojena laická i odborná veřejnost. Zapojení veřejnosti do procesu hodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. EIA) je dnes již nedílnou součástí úředního povolování a mezinárodně uznávanou praxí. Cílem zapojení veřejnosti je nalezení celospolečensky (tj. zároveň ekologicky, sociálně a ekonomicky) nejvhodnější varianty každého navrhovaného záměru, čímž se předchází možným pozdějším konfliktům a škodám. Účast veřejnosti na procesu EIA je proto v zájmu jak investora, tak i or-

gánů veřejné správy. Umožňuje, aby byly za účasti všech dotčených stran vyřešeny všechny podstatné potenciální problémy spojené s navrhovaným záměrem dostatečně včas před jeho realizací.

Z pragmatického pohledu investora umožňuje zapojení veřejnosti do raných fází přípravy navrhnout záměr tak, aby maximálně vyhovoval specifickým podmínkám dané lokality. Tím se snižuje nebezpečí neočekávaných problémů při realizaci záměru kvůli technickým nebo jiným komplikacím či nespokojenosti veřejnosti, a riziko následných časových prodáv, konfliktů a finančních ztrát. Účast veřejnosti, která mnohdy zahrnuje i kvalifikované odborníky, může svými doporučeními podstatně přispět k nalezení ekologicky a ekonomicky výhodných úprav projektu.

D. PATRNÁ

Průzkum veřejného mínění

Na konci loňského roku zpracovala agentura Factum Invenio pro Letiště Praha nový průzkum veřejného mínění obyvatel dotčených obcí, hl. města Prahy, Středočeského kraje a obyvatel ČR o postojích k rozvoji letecké přepravy v ČR a stavbě paralelní dráhy. Z průzkumu vyplynulo, že leteckou dopravu využívají nejčastěji obyvatelé Prahy a okolí, včetně dotčených obcí (přes 60 %), ostatní obyvatelé ČR ji využívají méně (asi 30 %). Přes 80 % české populace pak podporuje rozvoj letecké dopravy. Podle všech zkoumaných skupin by mělo dojít k rozvoji letecké dopravy v ČR i za cenu nárůstu provozu na Letišti Praha.

Road Show o paralelní dráze

V období 1. až 15. února zorganizovala OJ Komunikace s týmem Projektu paralelní dráhy druhý ročník putování za obyvateli okolních obcí. V rámci tzv. Road show navštívili odborníci z Letiště Praha patnáctkrát své sousedy a neúnavně s nimi besedovali o letovém provozu po vybudování paralelní dráhy i o provozu bez paralelní dráhy. Navštívili tak postupně Suchdol, Lysolaje, Nebošice, Čimice, Dolní Chabry, Hanspaulku, Přední Kopaninu, Jeneč, Hostovice, Bílou Horu a Horoměřice. Zazněly desítky otázek, ze kterých vybíráme:

Přinese nová dráha nějaké výhody?

Po zprovoznění paralelní dráhy přejde pražské letiště na systém dvou paralelních drah. Ten je daleko efektivnější než současný systém křížících se drah. Letištní terminály budou stát uprostřed a díky tomu letadla nebudou při pojiždění dráhy křížovat. Systém paralelních drah navíc umožňuje maximální využití kapacit obou drah, což pozitivně ovlivňuje ekonomiku provozu letiště a leteckým společnostem dává možnost využít optimálních provozních časů.

Paralelní dráha umožní optimalizaci příletových a odletových tratí, příletových a odletových postupů, protože nebude tlak kvůli nedostačující kapacitě, aby letadla urychleně opouštěla trať, jako je tomu nyní. Navíc nová dráha umožní utlmit provoz na současně vedlejší dráze, která vede nad hustě obydlenými oblastmi Prahy a okolí.

Text: LETIŠTĚ PRAHA

Inspiromat

„Kromě celosvětového ekonomického oživení vidíme ve východní Evropě velkou poptávku a potenciál, Praha je geograficky velmi dobrou vstupní branou pro zboží z Číny.“

Paul Hsueh, viceprezident společnosti Yangtze River Express Airlines. Praha bude mít první přímou nákladní linku do Číny

„Dostali jsme mnoho vyjádření, podle nichž by záchody rezervované ženám byly významným odlišovacím prvkem ve srovnání s jinými společnostmi.“

Rob Henderson, tiskový mluvčí All Nippon Airways (ANA), které zavádějí WC pro ženy

„Ačkoliv kabina letadla je uzavřený a omezený prostor, doba, po kterou je člověk riziku náky vystaven, je relativně krátká ve srovnání s tím, co se děje v domácnosti či v jiných druzích veřejné dopravy, které lidé používají denně.“

Ibrahim Abubakar z univerzity East Anglia v Norwichi ve Velké Británii předseda pracovní skupině zabývající se tuberkulózou v letecké dopravě v Evropském centru pro prevenci a kontrolu nemocí

„Osobní letadlo se stává analogií k osobnímu automobilu, pokud jde o dostupnost a snadnost použití. Některé studie ukazují, že malá letadla se speciálními vlastnostmi budou hrát v dopravě stále větší roli a umožní vyhnout se přetíženým evropským silnicím.“

Jitka Vanýšková, tisková mluvčí Vysokého učení technického v Brně; VUT se zapojilo do výzkumu osobní letecké dopravy

„Pokud se vrátí firemní klientela, aerolinie si hodně oddechnou.“

Jan Procházka, analytik letecké dopravy ze společnosti Cyrrus

„Oblast střední Evropy je z hlediska leteckého stále výrazně poddimenzována.“

Petr Hloušek, ředitel pro Řízení kvality, bezpečnosti a procesů Letiště Praha. Na Ruzyni by za deset let chtěli ročně odbavit 21 miliónů pasažérů. Pomoci tomu má nová ranvej, s jejímž zprovozněním se počítá na rok 2014

„Po takřka šedesáti letech bude naše letiště znovu otevřeno jako veřejné vnitrostátní.“

Miroslav Rod, tajemník Ultralight Clubu Cheb

„Chtěl bych umět létat jako čáp! Do školy bych se dostal mávnutím křídly!“

sedmiletý Otto Lilienthal

Připravila: DV

Co se děje na ruzyňském letišti?

Lasery proti letadlům

V loňském roce bylo zaznamenáno nejméně sedm laserových útoků na přistávající nebo startující letadla v okolí pražského letiště Ruzyně, a to v oblastech Hostivice, Horoměřice a Kladna. Není zcela prokázáno, zda se jednalo o cílené útoky anebo o paprsky vyzařované na různých diskotékách a světelných představeních.

To nic nemění na skutečnosti, že zásah laserem do oka vyřadí pilota na několik vteřin z činnosti. V okamžiku oslnění se stává dezorientovaným a prakticky není schopen ovládat letoun. Zasažený pilot po oslnění laserem také určitou dobu nevidí, stojí v prohlášení sdružení pilotů CZALPA ČSA. V horším případě prý může laser způsobit trvalé poškození zraku.

Podobné jednání, které může pilotům poškodit zrak, v současnosti nelze právně kvalifikovat a trestně postihovat. Piloti proto žádají sněmovnu, aby bylo zneužití laserů postaveno mimo zákon a bylo možné kvůli tomu zahájit trestní stíhání.

Poslanci chtějí bránit laserovým útokům na přistávající a startující letadla tzv. přílepem k atomovému zákonu. Podle předpokladů do něho vloží novelu zákona o civilním letectví o zákazu používání laserů v okolí letiště.

V novele zákona o civilním letectví by dostal Úřad pro civilní letectví pravomoc vymezit kolem letišť ochranné pásmo, ve kterém by se lasery nesměly používat. Lidem, kteří by zákaz porušili, by hrozila až třímilionová pokuta přímo od úřadu, v případě nedbalostního skutku by to bylo tři až osm let vězení.

Úbytek jednoho milionu cestujících

Pražské letiště loni odbavilo 11,64 milionu cestujících. Meziročně to znamená 8% pokles, v absolutních číslech letiště přišlo oproti roku 2008 o téměř milion pasažérů. Úbytek pasažérů připisuje vedení podniku ekonomické krizi. Od listopadu cestující opět přibývají. Trend potvrdil i leden, kdy letištěm prošlo o 5,5 % cestujících více než před rokem. K přestupu Ruzyni využilo 1,3 milionu lidí, což je o 9 % více než předloni. Transfery představují už téměř čtvrtinu celkového počtu cestujících. Největší podíl na pražském trhu si loni udržely České aerolinie – 43 %. Na dalších místech jsou společnosti Travel Service, easyJet a Lufthansa. Nejvíce lidí létalo na linkách do Velké Británie (1,4 milionu), Německa (1 mil.) a Itálie (869 tis.). Obecně se lety po Evropě podílejí na provozu 90 %. Po Evropě následuje s pětiprocentním podílem Afrika a její prázdninové destinace v Egyptě a Tunisku.



Letiště v hledáčku městské policie

Od 1. března slouží přímo na letišti Ruzyně dvanáct městských policistů. Dohlíží na nepoctivé taxikáře, bezdomovce a na dodržování dopravních předpisů. Dosud městská policie na pražské letiště jen zajížděla, teď tu mají strážníci i své zázemí. Střídat se mají v tříčlenných hlídkách a v budoucnu by se počet strážníků měl zvýšit na dvacet.

Hlídky se zaměřují například na bezdomovce, kteří se stahují do letištní haly a cestující obtěžují svým chováním i zápachem. Městská policie také dohlíží na chování řidičů před letištní halou. Strážníci rovněž pomáhají cizinecké policii a úředníkům magistrátu s kontrolami nepoctivých taxikářů, které začaly 12. ledna a stále pokračují.

Na letiště totiž směřá jen vozy tří taxislužeb. Jízda taxikem z centra metropole na letiště by podle sazebníku, který stanovil magistrát hlavního města, měla stát přibližně 600 korun. Kromě společností, které mají s letištěm řádnou smlouvu, však postávají na přístupových místech k taxikům i další taxikáři s cedulkami a lákají na své služby. Někteří si však neváhají naúčtovat ceny mnohonásobně vyšší, například až pět tisíc korun. Policisté proto s úředníky magistrátu oslovují cestující s dotazem, kolik za jízdu taxikem na letiště zaplatili.

Snad tedy snaha hlavního města napravit si ve světě reputaci a předražených taxikářů se zbavit začne být poněkud účinnější.

Čínská Jumbo do Prahy

Mezi Čínou a Českou republikou bude zřejmě ještě před koncem března zavedena přímá nákladní letecká linka. Z čínských měst Šanghaj a Tchaj-fen bude do Prahy třikrát týdně létat čínská společnost Yangtze River Express Airlines. Na linkách by létaly stroje Boeing 747 a dopravovaly by čínské zboží na středoevropský trh, zejména elektroniku a textil.

Praha je zatím zastávkou pro dvě nákladní dálkové linky, obě přitom startují na Tchaj-wanu a provozují je tchajwanské aerolinie China Airlines. Jedenkrát týdně se v Praze zastaví nákladní Jumbo z Tchaj-pej do Lucemburku a dvakrát týdně ze stejného letiště do Amsterdamu.

Přímé letecké spojení pro pasažéry s Čínou zatím chybí, Letiště Praha se ale několik let snaží přilákat tamější dopravce k otevření nové linky.

Podle tiskových zpráv připravil: **OLDŘICH STANĚK, AI**, foto: archiv

Letiště Vodochody

V listopadu roku 2007 vznikla za účelem provozování a rozvoje letiště patřícího Aeru Vodochody akciová společnost Letiště Vodochody. Zatím má tato společnost statut provozovatele neveřejného mezinárodního letiště a slouží především leteckým školám a soukromým vlastníkům letadel. V roce 2009 zaznamenali na letišti 9000 pohybů.

Do budoucna chce společnost Letiště Vodochody vybudovat moderní mezinárodní letiště pro Prahu a středoevropský region. Chce především oslovit nízkonákladové a charterové letecké společnosti. Aby mohlo odbavovat letadla typu Boeing 737 nebo Airbus A320, vznikne nový terminál, kde v přízemí budou odbavovací přepážky a celní prostor, v patře pak příletová hala, obchody a restaurace. V západní části areálu vznikne terminál General Aviation pro sportovní a soukromá letadla. Zde bude zázemí pro posádky a řidiče letového provozu. Postavena bude i nová řídicí věž.

Současná dráha o délce 2500 a šířce 45 metrů bude zrekonstruována a výhledově se počítá s výstavbou paralelní pojezdové dráhy o šířce 25 metrů se dvěma rychlovystupy.

V projektu se nezapomíná ani na motorizované cestující a návštěvníky. Bude pro ně k dispozici 572 parkovacích míst.

Výstavba celého komplexu by podle současných odhadů měla stát zhruba 3 miliardy korun a předpokládá se, že návratnost vložených prostředků nepřekročí deset let. Vzniknout by mělo na 3 tisíce nových pracovních míst. Praha by tak získala druhé mezinárodní letiště,

Seriál pohled

48 (pokračování z minulého čísla)
1996-1999
Nárůst letecké dopravy nejen z domácího, ale též

z celoevropského měřítka pokračoval i ve druhé polovině devadesátých let. Opakovaná přehluštění letových cest způsobovala zejména v letních měsících kritické situace, které volaly po okamžitém řešení. Dosažení požadované kapacity vzdušného prostoru, jeho efektivního uspořádání a dostupnost pro všechny uživatele byly hlavními úkoly CFMU (Central Flow Management Unit) – střediska centralizace řízení toku letového provozu působícího v rámci agentury Eurocontrol, jejímž v pořadí dvacátým řádným členem se Česká republika stala od 1. ledna 1996. CFMU převzalo od 28. března plnou odpovědnost za služby ATFM (Air Traffic Flow Management) a zahájilo provoz integrovaného zpracování letových plánů. Používaná výpočetní technika zpracovávala a vzájemně koordinovala přes 20 000 letových plánů denně. Tímto krokem se, alespoň částečně, podařilo odstranit kolapsové stavy vzniklé hustotou letového provozu, i když se zcela vymýtit nedaly.

Nárůst letového provozu z hlediska ŘLP ČR zaznamenala nejen řízená oblast (FIR) Praha, ale rovněž i jednotlivá dopravní letiště. Tak například pohyby letadel ve FIR Praha dosáhly za dvanáct měsíců roku 1996 počtu 213 207, zatímco ve stejném období na dopravních letištích v ČR dosahoval jejich počet čísla 104 984, což bylo ve srovnání s počátkem devadesátých let zvýšení více než dvojnásobné. Souběžně s touto situací provádělo ŘLP ČR průběžně i modernizaci svého technického vybavení, aby dokázalo úspěšně zvládnout značný nápor letového provozu, aniž by byla výrazně



keré by se mohlo zasloužit o rozvoj jak metropole, tak i regionu.

V současnosti je projekt výstavby mezinárodního letiště ve fázi projednávání studie dopadů na životní prostředí, kam se zapracovávají připomínky zainteresovaných subjektů včetně občanských sdružení, která vznikla

v přilehlých obcích. Do poloviny roku by měla být studie postoupena Ministerstvu životního prostředí ČR, které následně vydá definitivní stanovisko, na jehož základě bude moci vzniknout územní rozhodnutí. Ne-nastanou-li komplikace, může být kolem poloviny roku 2011 zahájeno výběrové řízení na stavební firmy. Na pře-

lomu let 2012 a 2013 by pak mohlo začít odbavování letadel především nízkonákladových dopravců. Do pěti deseti let se počítá s odbavením až 3,5 milionu cestujících. To by znamenalo pohyb až 35 tisíc letadel ročně, tedy průměrně 48 denně.

mis

Vizualizace: LETIŠTĚ VODOCHODY, a. s.

Ú do historie řízení letového provozu

narušena propustnost letových cest, a především bezpečnost. Z tohoto důvodu se v závěru roku 1996 přistoupilo k realizaci plánované rekonstrukce řídicí věže umístěné na objektu Technického bloku na letišti v Praze-Ruzyni. Rekonstrukce spočívala zejména v instala-

ci zcela nové věže s kruhovým půdorysem (poskytuje řídicím letového provozu komfortnější pracovní prostředí a lepší výhled po celém areálu letiště) nad stávající obdélníkovou a současnou výměnou pojezdového radiolokátoru za modernější typ.



Airbus A320 egyptského Lotus Airu před rekonstruovanou řídicí věží na letišti v Brně-Tuřanech

Rok 1997 představoval pro ŘLP ČR období ekonomické stability a rozvoje služeb řízení letového provozu i modernizace zabezpečovací letecké techniky (ZLT). Zahájeny byly rekonstrukce pracovišť řízení letového provozu a ZLT na regionálních letištích v Karlových Varech, Brně-Tuřanech a Ostravě-Mošnově. Zaznamenaný nárůst letového provozu překonal i evropský průměr a nic na tom nezměnilo ani jisté snížení počtu přeletových jednotek. Co však bylo nejdůležitější – i při náročných podmínkách zůstal zachován vysoký stupeň provozní bezpečnosti, k čemuž zcela nepochybně přispělo i zavedení komplexního systému sledování bezpečnosti a kvality, což kladlo značné nároky na lidské zdroje i technickou základnu ŘLP ČR. Vcelku úspěšně se dařilo udržovat a prohlubovat i spolupráci civilních a vojenských složek řízení letového provozu, respektive spolupráci při řízení letového provozu s okolními státy.

O správnosti nastolené cesty svědčilo i snížení nežádoucích prodlev v letovém provozu a zpoždění konkrétních letů, což kvitovali především letečtí dopravci, kterým tato skutečnost přinášela úspory pohonných hmot a dalších provozních nákladů. Dne 27. června 1997 byla v Bruselu podepsána smlouva o dalším rozvoji služeb řízení letového provozu v Evropě, která dávala větší práva a možnosti agentuře Eurocontrol pro expandování jejích aktivit v jednotlivých členských zemích, tedy i v České republice.

Ing. MILAN CVRKAL, PAVEL SVITÁK

Foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)

LDT – Zlatá zátoka 2010



Řízení letového provozu ČR, s. p., organizuje rekreačně-sportovní letní dětský tábor s možností základního vodáckého výcviku. Prázdninového pobytu ve Zlaté zátokě v Ledči nad Sázavou se mohou zúčastnit děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky.

Termíny jednotlivých turnusů:

- I. sobota 3. července – sobota 17. července 2010
- II. sobota 17. července – sobota 31. července 2010
- III. sobota 31. července – sobota 14. srpna 2010
- IV. sobota 14. srpna – sobota 28. srpna 2010

Cena: pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. **2150 korun**
pro ostatní děti **4400 korun**

Zájemci o rekreaci dětí musí **zaslat zcela vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu, s. p., DPER/PS, paní Marie Pražáková, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Formulář je na nástěnce podnikového intranetu v rubrice Rekreace.

Pro získání veškerých informací můžete volat na telefonní číslo 220 373 239, faxovat na číslo 220 372 054, případně psát na mailovou adresu prazakova@ans.cz. **DPER**

SUDOKU: Opět přinášíme dvě úlohy pro přátele číselné křížovky. Ta vlevo je hodnocena jako lehká, vpravo je těžká. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Řešení – všechna správně doplněná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 26. března 2010** na adresu strip@ans.cz. Vylosovaný úspěšný řešitel dostane malý dárek.

Za správné řešení z minulého Stripu bude odměněna **JANA ZAPPE, OBPS.** **red**

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

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

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

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

English Corner

Joke / Bank Loan

A Chinese walks into a bank in New York City and asks for the loan officer. He tells the loan officer that he is going to Taiwan on business for two weeks and needs to borrow \$ 5,000.

The bank officer tells him that the bank will need some form of security for the loan, so the Chinese hands over the keys to a new Ferrari parked on the street in front of the bank. He produces the title and everything checks out.

The loan officer agrees to accept the car as collateral for the loan. The bank's president and its officers all enjoy a good laugh at the Chinese for using a \$ 250,000 Ferrari as collateral against a \$ 5,000 loan. An employee of the bank then drives the Ferrari into the bank's underground garage and parks it there.

Two weeks later, the Chinese returns, repays the \$ 5,000 and the interest, which comes to \$ 15.41. The loan officer says, "Sir, we are very happy to have had your business, and this transaction has worked out very nicely, but we are a little puzzled. While you were away, we checked you out and found that you are a multi-millionaire. What puzzles us is, why would you bother to borrow \$ 5,000?"

The Chinese replies: "Where else in New York City can I park my car for two weeks for only \$ 15.41 and expect it to be there when I return?"

Tongue Twisters

No nose knows like a gnome's nose knows.

旅!

Out in the pasture the nature watcher watches the catcher. While the catcher watches the pitcher who pitches the balls. Whether the temperature's up or whether the temperature's down, the nature watcher, the catcher and the pitcher are always around. The pitcher pitches, the catcher catches and the watcher watches. So whether the temperature's rises or whether the temperature falls the nature watcher just watches the catcher who's watching the pitcher who's watching the balls.

旅!

Can you imagine an imaginary menagerie manager imagining managing an imaginary menagerie?
Připravila: NWT