



**Zimní údržba
ruzyňského letiště
v lednu nezahálela;
čtete na straně 6**



**Aktualitu
ze stavby
brněnské věže
přinášíme na straně 4**

Zatímco náš podnik vstoupil do nového tisíciletí, věrme, pravou nohou, redakce Stripu stanula na prahu nového roku. Za námi je šest čísel periodika, které chtělo být sdělné a komunika-

Strip v roce 1

tivní, a získat si čtenáře. Povedlo se nám to? Byli jsme úspěšní? I když jsou jisté pozitivní indicie, máme za to, že tak napůl. Čtenáře jsme získali, cítíme, že se Strip snad těší jejich křehké důvěře a máme z toho upřímnou radost. Přes veškerou snahu ale zatím postrádáme jejich, tedy vaše informace.

Posláním tohoto zpravodaje je být zpravodajem a non-stop odpovídat na všetečnou otázku čtenáře - co se v našem podniku děje? Má právo se ptát a chce to vědět. A právem se mu zdá, že má málo informací. Jenže proč? Protože vy sami redakci neinformujete, ačkoli rozhodně je a bude o čem. Nejste oním nezbytným zdrojem informací. Božná nechcete být. Chválabohu, píšete aspoň dopisy, které jsou jasným důkazem, že v tomto podniku zůstává mnoho nevysloveného, nesděleného. Díky za ně.

Co s tím? Jak dál nahlodávat zřejmě stereotypy nechutí vyjádřit se k „věci veřejné“? Má mít pocit, že si pálí prsty ten potenciální autor, o němž se všeobecně ví, že je profesionálem, který se pyšní být zaměstnancem Řízení letového provozu?

Ač v novém roce, žije Strip do května pořád v roce 1. Obáváme se, že bez širokého okruhu spoluautorů dítkem s jeho bolístkami v roce 1 zůstane. Navrhujeme tedy možné toky informací ze všech koutů podniku přes členy naší redakční rady. Ostatní je na vás, čtenářích.

A Strip v roce 2? Protože chce zůstat seriózním, nechce mít poslední slovo.

Vyplácí se to.

Redakce

Personální strategie

Rozhodujícím zdrojem rezerv dalšího rozvoje v jakémkoli pracovním procesu je v dnešní době člověk. Člověk jako bytost sociální a biologická se všemi svými potřebami, zájmy a současně snahami po jejich naplnění. To platí všeobecně a každodenní praxe to jednoznačně potvrzuje. A máme-li hovořit o budoucnosti podniku, o vyšší kvalitě a pozitivním vývoji, pak je nutné se obrátit právě tímto směrem, do roviny lidského potenciálu, tj. lidských zdrojů v tom nejvládnějším slova smyslu.

Tato teze platí v plném rozsahu i v podmínkách státního podniku Řízení letového provozu České republiky. I zde jednu ze slabin organizace a řízení podniku lze spatřovat nikoli v oblasti technické, technologické, ekonomické či jiné, ale primárně v řízení lidských zdrojů, jež realizují a jsou za něj odpovědní řídicí zaměstnanci na všech stupních, ve vymezených směrech společně s útvarem personálním.

Dnem 1. 1. 2001 vstoupil v platnost významný dokument

„Personální strategie a systém řízení lidských zdrojů v RLP ČR, s.p. na období 2001–2002“.

Představuje jeden ze základních předpokladů profesionálního a efektivního řízení oblasti personální, mzdové a sociální. Je systémovým opatřením v rámci podnikových struktur, reflektuje současný stav včetně krizových momentů podniku v této oblasti a určuje, co je nutné udělat, v jakých návaznostech a souvislostech, s udáním časových dimenzí. Dokument popisuje konkrétní cesty, metody, postupy a nástroje, jak stanovených cílů dosáhnout. Vymezuje

prostorové i časové dimenze personálního managementu, přičemž pro přehlednost důsledně rozlišuje roli koncepční a metodickou (personální útvar) a roli realizační (bezprostřední vedoucí zaměstnanci na všech stupních řízení).

Tento dokument navazuje na všechno pozitivní, co se v minulosti v tomto směru v podniku vykonalo a naopak, vytváří podmínky pro eliminaci jevů a postupů uplatňovaných živelně, nahodile, nebo dokonce rozporuplně. Lze říci, že máme v rukou dokument dynamický a otevřený, který odráží vývoj, zákonitosti, nové požadavky a změny v našem podniku jak v oblasti legislativní, tak sociálně psychologické, případně ekonomické. A je nutné zdůraznit, že vždy s ohledem na priority řízení letového provozu.

Úvod dokumentu definuje základní charakteristiky personální strategie, ale

především **principy**, jež by měly být závaznou normou jednání pro všechny vedoucí zaměstnance a zárukou profesionality a jistoty pro každého jednotlivce v našem podniku v rovině jeho personálních a sociálních aktivit:

✓ naplňování personální strategie je neoddelitelnou součástí všech manažerských aktivit na všech stupních řízení podniku. Je vedeno diferencovaně a uplatňováno kvalifikovaně, vždy s ohledem na platnou legislativu

✓ rozhodujícími kritérii jsou objektivně prokázané kompetence (schopnosti) a výkony zaměstnanců - současně s potřebami podniku. Tato hlediska určují míru investic podniku do rozvoje zaměstnanců nebo jejich profesních skupin

✓ v podniku platí pro všechny jednotná a jasná pravidla a postupy - pro výběr zaměstnanců, možnosti jejich dalšího rozvoje, postup v kariéře, v odměňování, poskytování výhod apod.;

(pokračování na straně 2)

VENKU zimní idyla, uvnitř technického bloku přípravy přechodu na E2000.

Snímek: VÁCLAV JUKL



**Vaše jistota,
když země
není na dosah**
To je vítězný slogan
naší redakční hry.

(podrobnosti na straně 8)

EUROCAT 2000 A JEHO DALŠÍ VÝVOJ

Zavedením systému EUROCAT 2000 do řádného provozu 17./18. února tohoto roku nekončí práce na jeho vývoji. Naopak, s jeho dalším rozvojem se počítá po celou dobu jeho životnosti, tedy zhruba do roku 2005, kdy dojde k plynulému přechodu na systém v novém středisku řízení letového provozu.

Úpravy systému budou prováděny podle dohodnutého plánu formou tzv. SW Release zhruba dvakrát až třikrát ročně. Největší změny se očekávají v úpravách FDP, v prezentaci a využívání dat letových plánů (strip management), ve výměně OLDI zpráv (automatizovaná koordinace) a v HMI. Při vývoji systému se i nadále počítá s ú-

častí expertů ze stanovišť ACC a APP Praha - členů realizačního a validačního týmu. Realizaci úprav a změn bude i nadále zajišťovat Divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb, dodavatelem požadovaných změn bude firma AIRSYS-ATM spolupracující s místními SW odborníky.

Co bude na EUROCAT 2000 probíhat nejdříve ?

Po přechodu na nový systém dojde k jeho stabilizaci a odstraňování drobných chyb, které se, jako na každém

novém systému, mohou objevit a jistě objeví. Bude provedena oprava některých chyb zjištěných při zkušebním provozu a během certifikačního řízení těsně před přechodem. Bude upraveno nastavení parametrů bezpečnostních funkcí STCA a DAIW.

Další očekávané činnosti v životě EUROCAT 2000

- březen a duben 2001 - vyhodnocení a úprava radarové mozaiky, ověření funkce MSAW a její uvedení do řádného provozu, další ověřování parametrů pro STCA a DAIW,
- květen 2001 - Release 14 - změny a úpravy HMI a funkcí systému; půjde o splnění požadavků, které byly definovány v prosinci roku 2000 (jednoduché

zadávaní letů - tzv. labelling - obdoba funkce APL v ESUP, úpravy funkcí LAB, RAC, dále zobrazování leadru - tzv. obtékání labelu, úpravy spolupráce s ESUP, manuální zadávání ATIS z OPSUP atd.),

- září 2001 - Release 15 - úpravy HMI a funkcí systému (RRT, SRW, opravy a dodatečné úpravy ve vztahu ke schopnostem RVSM atd.),
- podzim 2001 - dodání nových grafických generátorů a scan-convertořů pro APP a TWR, připojení pracoviště FIC k systému,
- prosinec 2001 - Release 16 - úpravy FDP a strip managementu, úpravy funkcí systému, úpravy fontů atd.,
- rok 2002 - zpracování RDP bude nahrazeno systémem ARTAS,
- květen 2002 - Release 17 - úpravy a změny HMI a vybraných funkcí,
- listopad 2002 - Release 18 - atd.

Podstatnou úlohu hraje EUROCAT 2000 i ve vývoji budoucího systému ATS pro nové středisko ATCC Praha. Při vývoji nového systému budou v maximální míře využity poznatky z vývoje a provozování EUROCAT 2000.

- leden 2006 - konec životnosti EUROCAT 2000, zahájení provozu nového systému v nové ATCC budově.

IVO LENGÁL
MIROSLAV SMOLA
DPLR

Omluva

Ve Stripu 5/2000 si zařadil šotek na straně 2 v článku Odboráři bilancovali. Hádejte, jaké „i“ se píše ve slově l.dr? Omlouváme se.

Věra v Ruzyni

Akciová společnost ERA Pardubice, která vyvíjí především pasivní radiolokátory Věra, se jako člen konsorcia BETA úspěšně zúčastnila tendru Evropské komise na vývoj systémů řízení letového provozu. Zakázka, již financuje EK, představuje objem kolem 20 milionů Kč. Konsorcium BETA tvoří 14 organizací zemí EU. „Systém Věra testujeme na ruzyňském letišti. Potenciálně bude patřit mezi možné zdroje dat pro A-SMGCS. Kromě ERA a RLP ČR, s.p. je členem konsorcia i ČSL, s.p., který se na projektu rovněž podílí,“ komentoval informace Hospodářských novin vedoucí projektu za náš podnik, ing. Miroslav Tykal.

ERA už v minulosti realizovala zakázku EUROCONTROL za cca 60 milionů Kč. Dodala zařízení pro přesné měření výšky letadel (HME), které EUROCONTROL využívá při realizaci programu RVSM umožňujícího snížit vertikální rozestupy letadel na vzdušných trasách.



FRONTY u přepážek, nervozita, napětí. Každodenní rytmus v odbavovací hale. Pozitivní důsledky zavedení systému E2000 se postupně promítanou i tady.

Snímek: VÁCLAV JUKL

Personální strategie

(dokončení ze strany 1)

tato pravidla a postupy jsou všem zaměstnancům známy a akceptovány

✓ porušení přijatých pravidel a postupů je kvalifikováno jako poškození podniku

✓ odměňování se řídí zásadou adekvátní odměňovat různě velké přínosy jednotlivých zaměstnanců pro podnik

✓ každý schopný a pracovitý zaměstnanec má šanci na osobní uplatnění, eventuálně kariéru uvnitř podniku

✓ pokud podnik nemůže využít objektivně prokázaných schopností jednotlivce (zaměstnance), umožní mu přechod na jinou pozici nebo odchod z podniku

✓ neschopní, stejně jako nepracovití, nemají v RLP ČR, s.p. místo.

Lze předpokládat, že takto profilovaná personální politika vytvoří postupně v našem podniku pozitivní sociální klima a jasné kontury podnikové kultury, a spoluvytvoří hodnotové preference, postoje a normy jednání všech zaměstnanců v procesu vzájemné interakce a komunikace v podniku. Firemní kultura, pozitivní vztahy, lo-

jalita vůči podniku, zvyšování znalostního potenciálu a zlepšování vnitřního klimatu v podniku je věcí jak managementu podniku, tak všech jeho zaměstnanců.

Jako listina prvořadého významu, prošel dokument širokým připomínkovým řízením. Reagovali všichni kompetentní - s výjimkou odborů. A to ani po urgenci.

Škoda. Ohromný prostor pro iniciativu nevyužily. Anebo je to signál, že jsme předložili argumentačně silný a vyvážený dokument, k němuž opravdu nemají co dodat? To patrně ne.

ALENA HRDLÍČKOVÁ
ředitelka DPER

Telegraficky

• **DFIN** dále vyhodnocuje anketu „podniková spořitelna“ a její výsledky uveřejní ve Stripu 2

• **Bezplatná** doprava autobusy DP na ID karty našich zaměstnanců v areálu mezi starým a novým letištěm ve dne i v noci je zajištěna i v roce 2001.

Ke konci loňského roku se uskutečnilo závěrečné jednání ASM PHARE Program, největší multilaterální program Evropské komise, v němž se ČR zúčastnila na 17 projektech a 34 aktivitách. V oblasti řízení letového provozu byl učiněn společný závěr, požadující věnovat pozornost:

ASM Phare program a ISQMS

1. řízení úrovně a jakosti navigačních služeb,
2. organizaci ATS (regulátor, poskytovatel),
3. náboru a výcviku pracovníků,
4. problematice vnitřních zdrojů (finance/pracovní síly),
5. harmonizaci ATM a contingency plánům,
6. vyšetřování incidentů.

Zřetelný je stoupající trend na zajišťování jakosti služeb, a to jak v nových dokumentech EUROCONTROL (požadavek na řízení jakosti v Safety Policy, v Safety Cases apod.), tak v dokumentech ICAO (povinnost certifikace jakosti LIS). Důležitost řízení jakosti dokazují závěry Evropského týdne kvality, konaného z pověření EK koncem listopadu v ČR i současné problémy známých firem Ford a Firestone.

Náš podnik se k řízení jakosti přihlásil v rámci integrovaného řízení bezpečnosti a jakosti (ISQMS) a zahájil kroky k certifikaci svých služeb.

Jakost můžeme stručně definovat jako poctivost v práci a snahu vyjít vstříc svým partnerům. Tím se dotýká každodenní činnosti všech zaměstnanců podniku. Základní normou, která v oblasti jakosti uvádí vizi, cíle podniku a vyjadřuje úroveň spolupráce se zákazníky i zaměstnanci, je nově vydaná Příručka jakosti RLP ČR, s.p.

V rámci nové organizační struktury bude zahájen informační program, ve kterém se na internetových stránkách i jinými cestami budete dovídat o funkci ISQMS. Zároveň se rozšiřuje prostor k vaší spoluúčasti při zlepšování bezpečnosti a jakosti našich služeb. Těšíme se proto na vaši spolupráci.

SVATOPLUK HALEN
DPLR/RBK

Jak se Vám líbí?

Sest čísel Stripu není málo. Do faktického uzavření cyklu I. ročníku tohoto vnitropodnikového zpravodaje sice zbývá napsat a nafotit ještě nejeden příspěvek ze života řízení letového provozu a kolem něj, leč startujeme ročník II. a je čas se ohlédnout. Co všechno jsme pro živoucí „noviny“ našeho podniku udělali - a co jsme jim dosud zůstali dlužni. Děkuje všem, kteří nám odpovědi ochotně poskytli.

1. Co se Stripu v roce 2000 podařilo a co mu podle vás chybí?
2. O čem se v něm chcete v roce 2001 určitě dočíst?

Jan Fleissig
(DPRO/SONS-ACC Praha):

1. Působí dojmem „učesané a neškodné“ odborářské tiskoviny. Neměl by být jen statickým popisem událostí, když mnozí cítí, co nás opravdu tíží. Dvakrát za sebou nás informuje o tom, že řídicích je všude nedostatek, jinými slovy - náš ústřední problém je běžná patálie. Není to trochu zjednodušení? - 2. Měl by získat víc spolupracovníků, myšlenková a stylistická rozmanitost by mu prospěla. Měl by se stát diskusním fórem a odolávat pokušení „posledního slova“, když k náznakům diskuse dojde. Oživení by přinesla i méně konzervativní grafika a lepší a větší fotografie (nic proti panu Juklovi, jeho letadla jsou skvělá, ale miniaturní flešované fotky ve špatném tisku jsou k neunesení). Přivítal bych rubriku otázek a odpovědí; kdokoliv se ptá veřejně kohokoli, krátce a neukecaně. Letečtí fanové by si určitě rádi prohlédli některé „lahůdky“, které občas na Ruzyni přistanou. Výlety do historie našeho podniku se staršími kolegy by také nebylo špatné čtení.

Josef Müller (CL/TPS):

1. Upřímně řečeno, ani nevím, kdy vůbec první Strip vyšel. Zkraje mě nějak minul, ale teď už ho čtu pravidelně. U nás vlastně každý. Je tam řada zajímavých článků, rozhovorů, v každém čísle hledám, co došlo na redakční e-mail. Dobrým nápadem bylo vánoční číslo. Prostě mám pocit, že držím v ruce naše podnikové noviny. To za sedmáct let, co jsem tady, nepamatuji. - 2. Aktuality ze života podniku a zejména, jak je to s jeho investičními záměry. Hodně se mluví o výstavbě nových provozních budov. Překvapuje mě absence inzerce. Že by nikdo nic neprodával, nebo nechtěl koupit? Třeba dětské lyže?

Jan Hovorka (DPLR):

1. Strip dobře vypadá, to nemohu popřít. Snad je i zajímavým čtivem, leč cosi mu chybí. Z mého pohledu především faktografie činnosti naší divize. Novinářský vzato, objektivní zpravodajství. - 2. A právě provozní ukazatele našeho podniku jsou tématem, které bych rád ve Stripu našel. Lépe řečeno pravidelně nacházet.

Jiřina Brůnová
(DPRO/ATMS- LTS):

1. Trochu jsem to probírala s kolegy a musím říct, že se nám Strip zdá číslo

od čísla lepší. Především obsahově. Jako novum určitě zaujal, aspoň nevím, že by se někde válel. Nás tu zajímají články o Eurocatu 2000, simulátoru, ale i historie regionálních letišť. „Zelené“ číslo příjemně připomnělo čas vánočních svátků. - 2. Určitě o tom, co se děje v nových divizích a odděleních, alespoň stručně, v malých článkách. A o perspektivách našeho podniku. Doufám, že po seriálu vyprávění o regionálních letištích nepřestanete listovat v archívech. Historie by ze Stripu zmizet neměla.

Jiří Zinek (SLNS Ostrava):

1. Snaha informovat o dění v našem podniku je na stránkách Stripu zjevná. Tak by to mělo být i letos a v maximální míře i formou stručných zpráv. Ty

ale třeba i ten s Lukášem Batkem ve vánočním čísle byl dobrý nápad. Trochu problém jsou někdy černobílé snímky, ale třeba se brzy dočkáme barevných... Zajímavá byla i fotoreportáž s podnikového večírku. Nemohla jsem a přitom na Tomáše Linku bych zrovna moc ráda přišla. - 2. Snad by měl víc plnit roli podnikového zpravodaje, prostě přinášet maximum zpráv. Rozhodně mu přeju, aby si svou tvář v letošním roce minimálně zachoval.

Ing. Marek Dočkal (DPRO/LIS):

1. Především vytvořil nový komunikační prostředek, který je dostupný všem, to znamená i těm, kteří se nemohou nebo málo dostanou k diskusnímu fóru na podnikovém Intranetu. Zároveň si jej mohou přečíst i lidé mimo okruh zaměstnanců ŘLP ČR. Za svou krátkou existenci dokázal, že je v něm místo pro různé názory. - 2. Především doufám, že se dokáže oprostit od dlouhých monotónních

době plno nových tváří. - 2. V letošním roce uvítám všechny informace o připravovaných projektech. Mám například na mysli projekt plánovaného rozvoje letiště ve výhledu příštích pěti až deseti let. Přínosem by určitě byl i nějaký seriál, který by zaujal nejen lidi z technických profesí.

Jana Hochmanová (LŠ/OMA):

1. Strip splnil moje představy o periodiku pro všechny zaměstnance. Je zdrojem získávání informací naučně-populární formou. Našla jsem si v něm dokonce i podklady pro svou diplomovou práci. Když jsem ukázala některé články Stripu u nás na katedře mezinárodní dopravy VŠE, požádali mě o jeho pravidelné zaslání. - 2. Sledujeme rozvoj ruzyňského letiště, ale postrádám ucelené informace o plánovaných investicích našeho podniku a pravidelné zpravodajství o vývoji projektu CEATS. Myslím si, že se Strip vyvíjí pozitivním směrem. A je zřejmé, že se v něm může vyjádřit každý k čemukoli.

Jarmila Veverková (DPER):

1. Ráda čtu Strip od začátku do konce. Vítám v něm přehled informací z různých sfér podniku. Ve vánočním čísle se mi líbila anketa a vnitřní dvou-



„z domova“ mohou doplňovat i zajímavosti ze zahraničí. - 2. Bylo by dobré, kdyby každé číslo věnovalo prostor vítězitě zaměstnanců konkrétní divize, sekce, oddělení či regionu, abychom i my, mimopražští, věděli, kdo je kdo a navzájem se poznali. Čímž chci naznačit, že pro nás přespolní je Strip vítanou spojkou se vším, co se v Praze, ale i v Brně a v Karlových Varech děje. A ještě maličkost: nezapomínejte na pracovní jubilanty. Zaslouží si to.

Jitka Tomasová (DFIN):

1. V souvislosti se Stripem mě překvapily hned dvě skutečnosti. Že vyšel v podobě, v jaké vyšel, ale hlavně obsahově. Dokonce si v něm listuje i rodina. Pravidelně v něm najdu zajímavé informace: nová organizační struktura, Eurocat 2000, rozhovory na straně 3,

článků a bude přinášet více rozhovorů a zajímavých názorů na aktuální témata. Vzhledem k tomu, že v našem podniku dochází často ke změnám systémů majících vliv na celou organizaci, věřím, že se články s touto tematikou stanou pravidelnou součástí Stripu.

Ing. Pavel Kappler
(DPRO/ATMS-RIS):

1. Skladba doposud vydaných čísel Stripu se mi líbila. Především vítám články o pražském a regionálních letištích. Myslím, že i anketní listky ve dvou číslech byly dobrým počinem. Užitečné by bylo, pokud by Strip představoval nově příchozí zaměstnance, podal o nich krátkou informaci a případně otiskl i jejich foto. S kolegy jsme se shodli, že konkrétně na technickém bloku potkáváme v poslední

strana rozhovorů, šla se tam docela zajímavá kombinace lidí. Já, z charakteru své práce, téměř nikdy nepříjdu do kontaktu se zaměstnanci z provozu. Zajímá mě proto, co se děje na stano- vištích, např. na věži. Věřte, že jsem tam ještě nikdy nebyla? Docela ráda bych právě tohle místo navštívila. Tam, ale i na oblasti a APP bych si rozšířila obzor a alespoň si udělala představu o profesi řídicích. - 2. Očekávám aktuální informace, hodně zpráv a rozhovorů s lidmi, kteří zastávají klíčové pozice. Jen tak se čtenář Stripu dozví o plánech podniku, o tom, co se v něm děje. Uvítala bych zavedení „Horké linky“ problémů, které nás trápí.

Anketu připravili - rik, ip



Věž čeká na korunu

Díky příznivým teplotám letošní zimy pokračují stavbaři brněnské řídicí věže plynule a v souladu s harmonogramem prací. Vnější železobetonová konstrukce stavby, včetně nosné části vlastní TWR, stála v prosinci před prvními mrazy. Teď pracují dodavatelské firmy uvnitř budovy. Dokončily lité betonové podlahy, spádové střešní betony, schodiště mezi prvním a druhým nadzemním podlažím a skončily práce na vnitřní části výtahové šachty. Díly železné konstrukce nejvyššího patra a střechy věže budou v nejbližších dnech jeřábem umístěny na vrchol betonového monolitu. Už dnes ale shlíží rodící se věž na tu starou patřičně shůry... Pokračuje montáž vzduchotechniky, kruhových instalací topení a klimatizace, základních sanitárních technologií, hlavních rozvodů silnoproudu a sdělovacích vedení.

Interiér budovy postupně - krok za krokem - získává tvář, kterou navrhl pražský architektonický ateliér AR18. Rozmístění sádkartonových příček je v těchto dnech realizováno podle současných požadavků provozu brněnského letiště. Nicméně, stavebníkový charakter technologie rozdělení vnitřních prostor umožňuje v budoucnosti - podle momentálních provozních potřeb - poměrně snadno a bez velkých nákladů změnit rozložení jednotlivých provozních a administrativních místností.

Text a snímky - js

Bukové a smrkové porosty na úbočích, souvislá pásma pralesních rezervací, divoká romantika hlubokých a těsných údolí a úžlabin, horské potoky, vodopády, skalní hrady, veliké, seversky působící plochy horských rašelin, mechovišť, kyselých bažin a třasovisek, to vše jsou Jizerské hory.

Jizerské ticho

Obec Albrechtice leží na jejich jižním okraji, byla založena roku 1670 a pojmenována po jednom z tehdejších majitelů panství, hraběti Desfoursovi. A právě na katastru této obce v části zvané Mariánská hora zakoupila Správa dopravních letišť v roce 1968 horskou chalupu položenou v nadmořské výšce 620 metrů. Posledním známým majitelem byl pan Kalfus, zemědělec a sklář. Přestavba objektu na rekreační zařízení trvala do prosince 1970. O dva roky později byla přistavěna sauna a bazén. Chata má 19 lůžek, topení je elektrické, nádrž na vodu o obsahu 2000 litrů je neustále doplňována ze třech lesních studánek.

V sedmdesátých a osmdesátých letech sloužila chata k rehabilitačním pobytům řídicích letového provozu, k letním i zimním rekreacím, včetně výměnných rekreací z NDR, a k lyžařskému výcviku dětí zaměstnanců. V těchto letech se tu vaří, zkrátka chata je na vrcholu své slávy. Svědčí o tom záznamy v kronice, kde mnohá z poděkování paní a panu Klačkovi, dlouholetému správci chaty, jsou psána v němčině.

Počátky 90. let byly provázány množstvím změn. Rehabilitace řídicích se provádějí jinde, na chatě se přestalo vařit a i stav přístupové cesty se zhoršil. Od poloviny devadesátých let se ale situace začíná měnit k lepšímu. Dochází k výměně zchátralých dřevěných oken za plastová, čímž se snížily tepelné ztráty. V následujících letech je postupně přestavěna kuchyně, lyžařna, WC i sprchy a zastřešena nová veranda. Současně s tím bylo vydlážděno nádvoří a opravena jeho boční zeď se zábradlím. A v letošním roce byla provedena i generální přestavba společenské místnosti v suterénu, včetně elektrického topení v podlaží.

Z našich hor jsou to právě ony Jizerské, které mají nejvíce (celkem 11) rozhleden. Z oken chaty jsou vidět hned dvě: Černá studnice, věž postavená v roce 1905 z žulových kvádrů těžkých asi tři tuny, je 26 m vysoká a při dobré dohlednosti je z jejího ochozu vidět Praha. K ní patří restaurace, která měla v roce 1930 kapacitu 600 míst, zatímco dnes je v provozu jen malý bufet pod věží. Rozhledna na Špičáku u Tanvaldu z roku 1909 je od stejného libereckého architekta Roberta

Počty kolem rozpočtu

Ptáme-li se, jak úspěšně náš podnik v roce 2000 hospodařil, hledáme odpověď v zisku. Dosáhl hranice 285 milionů korun, ačkoliv jeho přesnou výši bude možné určit a publikovat po provedení formalit, souvisejících s účetní závěrkou.

Všechny regulační ukazatele, stanovené podnikem zřizovatelem, byly splněny. Výkony letového provozu se vyvíjely rovněž příznivě a počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky meziročně vzrostl o 5,9 procenta. Takové výsledky nejsou samozřejmě - předpoklady, s nimiž jsme do hospodářského roku 2000 vstupovali, hovořily například o hrubém zisku 120 mil. Kč. Všem, kteří se na jejich dosažení podíleli, patří velké uznání.

Rok 2001 přinese očekávané velké množství změn, na které jsme se připravovali většinu loňského roku. Nová organizační struktura si vyžádala mj. i změnu číslování organizačních útvarů. Většina zaměstnanců ji pravděpodobně nezaregistruje, kromě těch, kteří mají na starosti účetní doklady všeho druhu, odpovídají za inventarizaci majetku nebo sestavují rozpočet.

Sestavování letošního rozpočtu, to byl nesnadný úkol pro ekonomy základních organizačních útvarů, ale i pro pracovníky DFIN (dříve SFIN) po stránce organizační (bylo nutné brát v úvahu mnoho změn a neznámých) i věcné.

Vycházeli jsme totiž z požadavku zřizovatele na dosažení hrubého zisku před zdaněním v minimální výši 120 milionů Kč. Znamenalo to provést především velmi nepříjemné redukce v návrzích rozpočtů jednotlivých organizačních útvarů. Po těchto úpravách byl rozpočet na rok 2001 schválen generálním ředitelem podniku.

Očekáváme, že náklady dosáhnou v letošním roce výše 1 605 milionů Kč, výnosy 1 725 milionů Kč a hrubý zisk dosáhne 120 milionů Kč. Při důsledném dodržování rozpočtové kázně všemi organizačními útvary bude finanční situace i v roce 2001 stabilní a podnik bude schopen plnit veškeré své závazky vůči státnímu rozpočtu i dodavatelům.

Na základě rozpočtu jsme vypracovali kalkulace poplatků za poskytování letových provozních služeb ve vzdušném prostoru České republiky a na určených letištích. Sazba poplatku za traťové služby řízení byla stanovena na 1 222 Kč za přeletovou jednotku a sazba poplatku za přiblížovací služby řízení na 215 Kč za 1 tunu MTOW. Kalkulace poplatků byly provedeny v souladu s mezinárodně platnými pravidly a jejich výše byla před schválením kalkulace projednávána se zástupci uživatelů letových provozních služeb.

Novinkou jsou pásmové sazby poplatku za poskytované služby pro cvičné lety na regionálních letištích. Ve snaze zvýšit objem výkonů regionálních letišť a cenově atraktivně poskytování služeb pro cvičné lety podnik navrhl pro rok 2001 nový systém zpoplatnění cvičných letů. Jeho základním principem bude poskytování množstevních slev v závislosti na počtu uskutečněných výcvikových hodin v průběhu jednoho kalendářního měsíce. Tato změna byla provedena na základě požadavků uživatelů vzdušného prostoru. Věříme, že přinese očekávaný efekt.

JÍŘÍ LÁNĚ

Letecká škola

Foto: Josef Müller

LUBOŠ HLINOVSKÝ

Ředitel DFIN



Řekli a napsali o nás

Na čtyři otázky

ankety Dopravních novin odpovídali na sklonku minulého tisíciletí mj. i celebrity letecké dopravy. Z jejich odpovědí vyjímáme:

Ing. Petr Materna, generální ředitel RLP ČR, s.p.: „Pozitivně hodnotím normalizaci letového provozu nad Jugoslávií, ale zejména intenzivní mezinárodní spolupráci při naplňování strategických cílů řízení letového provozu v evropském vzdušném prostoru. V našem podniku zavedeme zcela nový technický systém řízení provozu Eurocat 2000 a budeme nadále intenzivně řešit doplňování stavu řídicích.“

Na otázku, je-li česká doprava připravena na vstup do EU, ing. Petr Materna řekl: „Civilní letecká doprava ano.“

Ing. Oldřich Gorgol, ředitel odboru civilního letectví MDS: „Parlament schválil úmluvu o zřízení Středoevropského střediska řízení letového provozu CEATS... Doufám též, že se Evropské komisi podaří dokončit práce na dohodách o evropském vzdušném prostoru a jednotném evropském nebi.“

Ing. Miroslav Kůla, prezident a. s. České aerolinie: „Přetrvává problém minulých let, t.j. nízká efektivita řízení letového provozu v evropském vzdušném prostoru se všemi z toho plynoucími negativními důsledky (zejména zpoždění).“

Ing. Miloš Šťastný, generální ředitel s. p. Česká správa letišť: „Stav hodnotím optimisticky, nárůst cestujících v průměru o 14 %, nárůst pohybu letadel cca o 9 %.“

Bernd Hahn, ředitel společnosti Lufthansa pro ČR a SR: „Odvětví se potýkalo i s celou řadou negativních vlivů. Patří mezi ně například trvalé problémy s řízením letového provozu v Evropě, které nám způsobily mnoho hodin zbytečného zpoždění.“

(V této souvislosti připomeňme slova uznání RLP ČR, s.p. z úst tehdejšího ředitele společnosti Lufthansa pro ČR Jochena Korbmann: „Nelze než souhlasit s názorem, že patří k nejosvědčenějším v Evropě. Jeho koncepce je pokroková.“ Článek Českého slova z 24. 3. 2000 „Aerolinie chválí české dispečery“ jsme uvedli v pilotním čísle Stripu na straně 4 - pozn. red.).

EU hodlá od roku 2005 zavést jednotné řízení letového provozu. - Ačkoli se loni situace v letecké dopravě v Evropě ve srovnání s rokem 1999 poněkud zlepšila, každý pátý let byl nadále opožděn v průměru o více než dvacet minut. Jak v Bruselu prohlásila místopředsedkyně Evropské komise Loyola de Palacio, v dlouhodobém horizontu bude při očekávaném nárůstu počtu letů jediným řešením centrální regulace oblohy nad celým kontinentem. Bude nutné daleko více propojit

činnost Evropské komise a regulačního úřadu Eurocontrol a dospět do roku 2005 k přijetí společné legislativy. Politický signál by k tomu měly dát vlády zemí Evropské unie již na summitu ve Stockholmu v březnu letošního roku. Klíčovou roli v tomto procesu bude sehrávat organizace Eurocontrol. Komise nehodlá převzít její úlohu, ale chce prosadit přijetí Evropské unie za člena Eurocontrolu. Loyola de Palacio zdůraznila, že je velmi naléhavé dospět k jednotné regulaci letového provozu. Pokračování dosavadního chaosu podle ní povede k dalším zpožděním, finančním ztrátám, komplikacím při řízení provozu letišť a v konečném důsledku k ohrožení bezpečnosti letové dopravy Eurocontrol.

(Dopravní noviny, 4. 1. 2001)

Profíci, kteří nesmějí ztloustnout. - Pod tímto titulem a nadtitulem „Šťastné odlety i přistání mají ve svých rukou zkušenosti letových dispečerů“ píše autor reportáže v příloze Blesk na víkend Aleš Svoboda mj.: „Práce letového dispečera je vůbec samá prověrka a zkouška v průběhu praktického výcviku, který trvá zhruba dva roky. Nelze se proto divit, že taková cesta k profesionalitě přijde zhruba na milion korun. Důležitou součástí práce dispečerů je i životospráva, udržování tělesné a duševní kondice. Petr Melich: ‘Všichni si rádi zaspoutujeme, hrajeme tenis, fotbal, je tu dobrá parta. Kouřit ve službě nemůžeme, jen v době přestávky v kuřárně, pokud jde o alkohol, jsme na tom stejně jako letci.’ Není to lehké povolání. Všichni je však milují.“

Jak říká náměstek Vlasák: „Jsou to profíci a blázni do civilního letectví!“.

(Blesk, 5. 1. 2001)

Na operaci chybí ještě 150 000 Kč. - Na kontě Valentýn, což je sbírka na čtrnáctiměsíčního ukrajinského chlapce Valentýna Kostjuka, kterou vyhlásila Nadace Charty 77 –Konto bariéry, je v tuto chvíli 348 600 Kč. Chlapec má srdeční vadu, která musí být do konce ledna operována. Jinak je jeho život nejistý. Největším dárce je Řízení letového provozu, které přispělo 100 000 Kč.

(Večerník Praha, 6. 1. 2001)

Ceny určují mezinárodní pravidla. - Poplatky za poskytované letové provozní služby určuje státní podnik RLP ČR na základě mezinárodních pravidel stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a podle dalších upřesňujících pravidel daných Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol). „Řízení letového provozu poskytuje provozovatelům letecké dopravy z hlediska zpoplatnění a cenotvorby dva základní druhy služeb, a to traťovou navigační službu a letištní přiblížovací službu,“ informoval náš list finanční náměstek firmy Luboš Hlinovský. Konkrétní výše ceny závisí na jednotkové sazbě a počtu výkonových jednotek letového provozu. Výkonové jednotky v případě traťových služeb vycházejí z maximální vzletové hmotnosti letadla a proletěné vzdálenosti, v případě přiblížovacích služeb pouze z maximální vzletové hmotnosti. Před

konečným vyhlášením sazeb RLP konzultuje jejich výši s organizacemi zastupujícími zájmy uživatelů, zejména s Mezinárodní organizací leteckých dopravců. Výši poplatků se ČR pohybuje mezi evropskými státy, které jsou sdruženy v Eurocontrol, zhruba v polovině.

(Hospodářské noviny, 9. 1. 2001)

Transformace ČSL zasáhne také Řízení letového provozu. - Úspěch či neúspěch transformace a privatizace ČSL ovlivní další osud RLP ČR, s.p. Jeho management navrhl v polovině loňského roku převod firmy ze státního podniku na akciovou společnost, což však ministr dopravy Jaromír Schling zamítl.

(Hospodářské noviny, 17. 1. 2001)

O komentář k uvedenému výňatku z HN jsme požádali generálního ředitele našeho podniku ing. Petra Maternu:

„Musím říci, že informace uvedené v tisku nejsou úplně přesné. Paralela s ČSL, jak je v médiích uvedená, nemá pro náš další vývoj valný smysl. Jsme příbuzné podniky, ale naše role i poskytované služby se zásadně liší. Návrh na komercializaci RLP ČR jsme předložili po předchozím jednání s panem ministrem Schlingem, který s jeho zpracováním souhlasil. Ministerstvo dopravy a spojů ČR ho projedná do konce února tohoto roku. Zprávu o výsledku a projektu jako takovém podáme na březnovém gremiu. Pokud ministerstvo rozhodne ve prospěch tohoto kroku, budou s ním naši zaměstnanci seznámeni prostřednictvím odborových organizací, případně na zvláštním semináři.“

Radar nebo pilot?

Podle listu Helsingin Sanomat z 10. 1. 2001 se 15. prosince téměř srazila letadla společnosti Finnair a Aeroflot, protože letištní radar ruský stroj IL-62 vůbec nezaregistroval. Ve výšce dvou kilometrů se finský McDonnell Douglas MD-83, který chtěl přistát, pohyboval pouhých 150 metrů nad letadlem Aeroflotu, jež právě vzlétlo. Normální bezpečná vzdálenost mezi letadly je 300 metrů.

Podle finských odborníků však nehrozilo nebezpečí, že by se tyto dva stroje, letící v protisměru, mohly srazit. „Vinu neměl radar, ale pilot Aeroflotu, který z nějakého důvodu letěl ve špatné výšce,“ řekl Matts-Anders Nyberg z Úřadu civilního letectví.

Podle Jussiho Haily z Úřadu pro vyšetřování nehod „se letečtí kontrolóři a pilot většinou domlouvají a vyměňují si informace.“ Systém pro řízení letu, který využívají letečtí kontrolóři na celém světě, zaznamená letadla jediné tehdy, když mají zapnuto zařízení vysílající k radaru příslušné signály. Od května, kdy byl systém instalován, helsinský radar nezachytil ruská letadla. „Může jít o technický problém nebo prostě jen o lidské selhání, když pilot zapomene zařízení zapnout,“ řekl Haila.

(ČTK, 10. 1. 2001)



Co se děje na ruzyňském letišti?

Rtut' teploměru klesá k bodu mrazu a lidé, odpovědní za zajištění zimního provozu letišť nezvykle zvažují. Postávají u oken svých příbytků a znepokojeně pozorují oblohu. Tedy, pokud vůbec opustí letiště. Neboť zajistit bezpečný letový provoz, když zima udeří, vyžaduje vybudovat, udržovat a řídit složitý systém údržby.

Úklid sněhu z pohybových ploch zajišťuje Česká správa letišť, s.p. Musí také odstranit námrazu či ledovku, která se umí vytvořit bleskurychle, ba zákeřně,

2 270 000 m² x 7 cm = 55 615 tun

a proměnit letiště doslova v kluziště. Což je tou nejhorší provozní situací. Plochy totiž musí mít vyhovující brzdné účinky a umožnit tak bezpečné směrové vedení pohyblivých se letadel. Stejně bezpečný musí být pohyb technických prostředků odbavení, personálu a hlavně cestujících na odbavovací ploše. A jako by to nestačilo, je nezbytné udržet provozuschopnost účelových komunikací k důležitým radionavigačním a meteorologickým zařízením, trafostanicím, apod. Značný objem práce vyžaduje rovněž údržba veřejně přístupných ploch, chodníků a parkovišť.

Činnost systému zimní údržby je koordinována se službou řízení letového provozu APP/TWR Praha, s meteorologickými službami a dalšími uživateli letišť. ČSL, s.p. informuje dálkopisem po síti AFTN o stavu pohybových ploch i vybraná mezinárodní letiště zprávami SNOWTAM, v nichž popisuje všechny důležité provozní podmínky v předepsaném formátu (zejména druh pokrytí,



Zametač-ofukovač Schörling P17

výšku sněhové vrstvy, procento kontaminace a brzdné účinky). Posádkám letadel pak brzdné účinky a popis dráhy předává TWR rádiem na základě okamžitých informací z měřicího vozu.

Stav pohybových ploch nepřetržitě sleduje a vyhodnocuje v ČSL s.p. útvar Řízení provozu letišť. Na základě mete situace, údajů systému automatického hlášení námrazy (sondy zabudované v povrchu RWY) a kontroly povrchu pohybových ploch měřicím vozidlem SAAB rozhoduje o zahájení úklidových prací. S pracovištěm TWR koordinuje čas výjezdu zimní techniky a místo zásahu a vydává SNOWTAM. Následuje zásah směny útvaru Mechanizace vybranou technologií. Po jeho skončení Řízení provozu letišť změří brzdné účinky, vydá SNOWTAM, zkoordinuje uvolnění plochy od všech zimních mechanismů a předá TWR plochu k užívání pro letecký provoz.

Pro úklid tzv. pevných atmosférických srážek se používá speciální a velmi drahá zimní technika. V Ruzyni 4 zametače-ofukovače Schörling P17 (tažený přívěs), 3 zametače-ofukovače Schörling Compact a 1 JET BROOM (samohybný na vlastním podvozku), 3 traktorové frézy, 2 frézy Schmidt, 9 sněhových pluhů, 1 sypač SIKO se samoskrápěním, 2 tryskové ofukovače MIG, 7 traktorů s radlicí a koštětem, 2 traktorové sypače a 2 chodníkové univerzální zametače-sypače. Při tvorbě námrazy nebo ledovky vyjíždí dva kropící vozy s postřikem odmrazovací chemikálie.

Tento početný strojový park obsluhuje 35 řidičů v 5 pracovních skupinách. Podle potřeby mohou být posíláni dalšími pracovníky ze zimní výpomocné hotovosti.

A náklady na zimní údržbu? Ty samozřejmě závisí na průběhu zimního období, ale jen pro představu: jeden postřik dráhy odmrazovací kapalinou stojí kolem 180 000 Kč.

A konečně řešení rebusu v titulku. Výměra zpevněných ploch v plánu zimní údržby ruzyňského letiště činí 2 270 000 m². Dne 11. 1. 2001 napadlo 7 cm sněhu o měrné hmotnosti 350 kg/m³. Ten den bylo tedy odklizeny na 55 615 tun sněhu.

Mimořádně, pokud by Česká správa letišť zajistila odvoz tohoto sněhu do Krkonoš, pokryla by jím všechny sjezdovky v Harrachově do výše 48 cm...

OLDŘICH STANĚK

Oddělení auditu

Snímky: archiv autora

Aguado v čele Eurocontrolu

Sedmačtyřicetiletý rodák ze španělské provincie Palencia, letecký inženýr Viktor M. Aguado, je od 2. ledna 2001 novým generálním ředitelem EUROCONTROL. Ve funkci šéfa této Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu nahradil Yvese Lamberta. V říjnu loňského roku se oba zúčastnili pražské pracovní schůzky u příležitosti 1. výročí otevření kanceláře EUROCONTROL pro strategické plánování a rozvoj CEATS.

K dnešnímu dni jsou členy organizace následující země: Belgie, Bulharsko, Česká Republika, Dánsko, Finsko, Francie, Holandsko, Chorvatsko, Irsko, Itálie, Kypr, Lucembursko, Maďarsko, Makedonie, Malta, Moldávie, Monako, Německo, Norsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovenská Republika, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko a Velká Británie. Jako poslední o členství v této evropské organizaci zažádala Albánie.

(hh)

Došlo na redakční e-mail

Nedostatek informací

Obracím se na Vás ve věci obecné informovanosti u ŘLP ČR. Nejenom já se domnívám, že není na dobré úrovni. Mnohokrát jsem se setkal s různými zaměstnanci ŘLP mimo ACC Praha, kteří si často stěžují na nedostatek informací, které se nás všech týkají. Není bohužel v silách pracovníků ACC Praha, aby se sami této problematice věnovali, což ale neznamená, že bych v této věci nechtěl spolupracovat.

Vždy jsem se domníval, že dobrá úroveň informovanosti by měla být jedním ze zájmů vedení podniku a tento názor jsem i prezentoval, mj. v návrhu řediteli ŘLP „na řešení krizového stavu ACC Praha“, který jsem na jeho výzvu vypracoval.

V rámci ŘLP existuje jeden zásadní rozpor. Na jedné straně neřešitelné úkoly, které se na ACC kladou a důsledky, které z toho plynou, a na druhé straně pozornost a energie, která se věnuje okrajovým záležitostem (podniková spořitelna - všechno si vyřídíte v pracovní době, tvorba dokumentace diskutabilního významu...).

Stav věcí je totiž takový, že vzhledem k situaci ACC Praha je ohrožena schopnost ŘLP ČR plnit svou základní funkci - poskytovat letové a navigační služby svým platícím klientům - uživatelům našeho vzdušného prostoru.

V tomto světle lze snad porozumět možná až precitlivělým reakcím pracovníků ACC Praha na výše zmíněné aktivity.

Má-li někdo z pracovníků ŘLP zájem získat představu o situaci, která je realitou ACC Praha, ale ze které plynou nepříjemné důsledky pro nás všechny, ať si na podnikovém Intranetu v záložce „Informace útvarů“

(http://info/slns_p/acc/pri/Shr_instruktoru_ACC_21_22_11_00.doc) najde „Zápis ze shromáždění instruktorů ACC Praha, 21. a 22. 11. 2000 Mariánské Lázně“, který je jakýmsi shrnutím problémů, se kterými jsme nuceni se potýkat.

S pozdravem

Ivan Beneš, ACC Praha
Praha 29. 11. 2000

Je ACC prioritou?

Rád bych na tomto místě reagoval na dopis pana Ivana Beneše.

Letecká doprava v měřítku světovém i evropském zaznamenala bouřlivý rozvoj. Toto je fakt, který je velice příjemný a mnohá odvětví lidské činnosti pouze sní o tak stabilizovaném nárůstu poptávky po službách, které jsou poskytovány.

Zvýšení poptávky po službách naší organizace však sebou nese sekundární jevy. Jako hlavní je nedostatek řídicích letového provozu. Logicky se tato skutečnost projevila na ACC Praha. Není však možné upravit počty řídicích tak, aby z měsíce na měsíc jsme přesně a rychle reagovali na trendy a požadavky na nás kladené.

Dochází k zátěži řídicích letového provozu, přesčasové práci, nervozitě a mnohdy i k zbytečným emocím.

Právě v tuto chvíli však musí nastoupit cílená manažersko organizační práce, podporovaná všemi útvary a zaměstnanci v rámci svých pracovních povinností a pravomocí.

ACC je jedním z nejdůležitějších článků systému poskytování letových navigačních služeb a její potřeby je nutné řešit. Ne však mimo systém, jehož celkové fungování je nutné k naplnění poslání naší organizace.

Na podnikovém Intranetu se objevily zápisy z porad instruktorů ACC. Nechci se na tomto místě vyjadřovat k jednotlivým prohlášením a návrhům opatření. Obecně lze konstatovat, že jak lidé přímo odpovědní za bezchybný chod stanoviště, tak management této organizace, se v cílech nerozcházejí.

Musíme však začít konat. Řídicí letového provozu spolu s managementem. K řešení situace je nutné cítit vzájemnou odpovědnost a pravomocí a zároveň spolu mluvit. Je nutné si říci, že problém nedostatku řídicích není jen lokální problém ACC, nýbrž problém celé organizace, zvlášť provozních složek. Víím, že dosažení stabilizace bude stát hodně úsilí na obou stranách. Musíme ale také vědět, že máme společný cíl.

Takto chápu zápisy z porad instruktorů.

Petr Fajtl, ředitel DPRL

CANSO má nového generálního tajemníka

Alexander ter Kuile je novým generálním tajemníkem Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb CANSO. Nahradil v této významné funkci Dereka McLauchlana. Tento sympatický Skot, který v prvních dnech prosince loňského roku navštívil s chotí Prahu na pozvání ředitele našeho podniku ing. Petra Materny (informovali jsme ve Stripu 5/2000) se loučí po třech letech u kormidla s organizací, kterou zakládal a uvedl do chodu.

Při svém jmenování čtyřiačtyřicetiletý Alexander ter Kuile řekl mj.: „Těším se, že CANSO bude ve zvýšené míře přispívat k řešení neléhvých problémů, které před jejími členy stojí. Budu pokračovat v rozvíjení vztahů CANSO s mezinárodními organizacemi, leteckými společnostmi, výrobci a všemi, kteří naše odvětví tvoří.“ Naposledy byl Kuile ředitelem v amsterodamské poradenské službě v letecké dopravě SH&E, předtím pracoval u KLM, Fokker Aircraft a rovněž u Rand-Corporation v USA.

Derek McLauchlan odchází do důchodu. Podle jeho vlastních slov pro něj „bylo ctí“ CANSO vést. Poděkoval všem zaměstnancům a členům za jejich „nevyčerpatelnou podporu“.

Organizace CANSO byla založena v roce 1998 v Praze a v současné době

se může pochlubit 23 řádnými členy: Aerothai (Thajsko), AENA (Španělsko), Airservices Australia, ATNS (JAR), Airways Corporation (Nový Zéland), Austro Control (Rakousko), Belgocontrol (Belgie), DFS (Německo), Estonian ANS (Estonsko), Irish Aviation Authority (Irsko), LGS (Lotyšsko), LPS (Slovensko), LVNL (Holandsko), MoldATSA (Moldávie), NATS (Velká Británie), Nav Canada, NAV EP (Portugalsko), ROMATSA (Rumunsko), RLP ČR, s.p., Serco Aerospace (Velká Británie), Swisscontrol (Švýcarsko), Roberts Flight Information Region (Sierra Leone, Liberie a Guinea) a UkSATSE (Ukrajina). Mimořádnými členy jsou ARINC, Air Canada, Airsys ATM, ATAC, Boeing, Concordia University, Crossair, FAA, Flyvesikringstjenesten

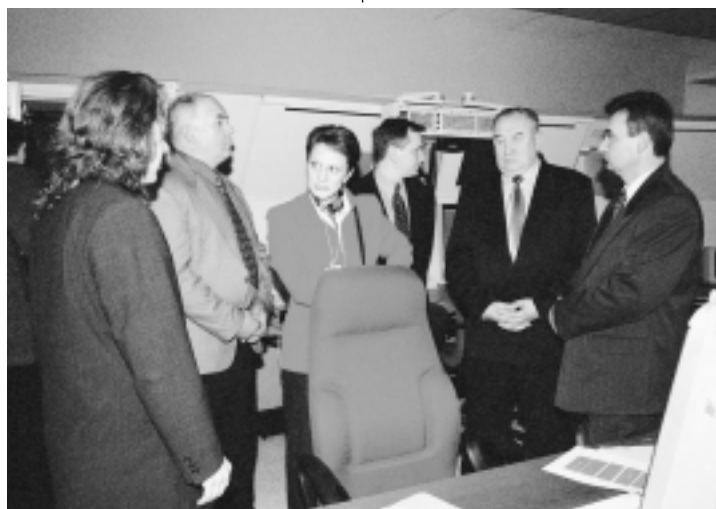
(SLV) Dánsko, Frequentis, Indra, Integra, Lockheed Martin, Luftfartsverket (LFV) Švédsko, Marsh and MMC Company, MITRE CAASD, NATAM Norsko, PricewaterhouseCoopers, Raytheon, SCTA Francie a SITA.

Podle zahraničních pramenů - **hh**

Na přání

Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy a spojů ČR jsme v polovině ledna zajišťovali exkurzi pro delegaci Státního výboru pro civilní letectví Běloruské republiky. Cílem návštěvy bylo seznámit běloruské hosty se systémem řízení letového provozu v České republice a s civilní a vojenskou spoluprací v této oblasti.

Snímek: VÁCLAV JUKL



Listujeme v letištních archivech

Pod tímto titulkem přinášíme nové zajímavé kapitoly z historie našich regionálních letišť. Vratme se ještě jednou na plochy sportovního letiště v Dolním Benešově, ležící západně od Ostravy. Psal se rok 1930...

Ostrava-Mošnov včera a dnes III.

Rok 1930 je sice počátkem civilního letectví, ale pravidelné spojení Ostravy „se světem“ zahajuje až 1. června 1935 linka Praha–Moravská Ostrava/Opava (oficiální název letiště v Dolním Benešově). Už po roce je však zrušena.

Těžce zkoušené letiště v Hrabůvce je hned po válce uvedeno do provozu díky nadmíru aktivním příznivcům sportovního létání, kteří tady zakládají aeroklub Vítkovických železáren. Nečeká ani civilní letecká doprava: 15. července 1946 je zahájeno pravidelné spojení s Prahou převážně letouny Dakota. Od toho dne provoz letiště v Hrabůvce s přehledem čelí razantní expanzi traťové sítě spojující Ostravu s Olomoucí, Brnem, Zlínem, Košicemi a Piešťany. Jenže už v polovině padesátých let je nezbytné zavést novou leteckou techniku, čemuž travnatá VPD nevyhovuje. Navíc tuto dráhu od severovýchodu na jihozápadu mohou používat už jen některé stroje, mj. Aero 45, C-103, Junkers Ju 52 a Dakoty. Navíc se sem plíží výstavba nové Ostravy. Další tvrdou ranou životaschopnosti letiště je zahájení výstavby civilní části letiště u Mošnova, vzdušnou čarou asi 20 km jihozápadně od centra města. A stěhování aeroklubu do Dolního Benešova poslední kapkou...

Dne 16. října 1959 je slavnostně otevřeno letiště Ostrava-Mošnov. Určeno sice především k vojenským účelům, ale přistáním letadla Tu-104 v roce 1959 je tu zahájen i civilní letecký provoz.

„V polovině tohoto roku bude předáno ocelovému srdci naší republiky jedno z největších a nejmodernějších letišť v ČSR, na němž budou moci startovat i přistávat největší trysková a turbovrtulová letadla, a to i za ztížených povětrnostních podmínek. Počet leteckých spojů za den bude 9 a navíc

ještě 5 spojů aerotaxi. Denní maximum je 800 cestujících, z toho 350 v hodinové špičce. Je to asi takový provoz, jaký je na vnitrostátních linkách v Ruzyni,“ píše mj. v březnovém čísle Leteckého obzoru ing. arch. Jiří Lášek.

Původně vnitrostátní doprava je rozšiřována o „rekreační lety pracujících“ do zahraničí. Vedle domácího dopravce je zajišťuje především Aeroflot a bulharský Bul-air. Na letišti se denně objevují téměř všechny typy letadel ČSA, u nás stavěné IL 14 (Avia AV-14), IL 18, Tu-104A nebo Tu-124. Služby aerotaxi obstarávají letouny Ae-45 a L-200. Provoz mohutný, v 70. už letiště odbavuje více než 200 000 cestujících ročně. V roce 1974 nasadily ČSA na krátké trati nový proudový letoun Jak-40. Přestože nebyl schopen používat drah s travnatou plochou, ze zpevněné dráhy ostravského letiště otevřel trať do Bratislavy a Karlových Varů a propojil tak Mošnov už s šesti československými letišti.



Celosvětová energetická krize na přelomu 70. a 80. let způsobila i v ČSSR likvidaci podstatné části vnitrostátní letecké dopravy. Mošnov nemohl zůstat ušetřen. ČSA ponechaly letišti pouze spojení do Prahy a Košic, počet odbavených cestujících klesá na 70 tisíc. Po reorganizaci civilní letecké dopravy přechází od 1. ledna 1978 Ostrava-Mošnov, stejně jako ostatní letiště v ČSSR, pod pravomoc ČSA.

V roce 1984 letecký provoz v Mošnově na delší dobu utichá. Od poloviny února do 15. prosince dochází k rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy. Současně je dokončena budova technické, požární a záchranné služby, ale i rekonstrukce letištní haly. Provoz mezitím zajišťuje letiště Zábřeh u Hlučína a letní charterovou dopravu letiště Přerov. Po obnově se z Mošnova létá už jen do Prahy... Veškeré snahy o zvýšení provozu narážely na zeď ČSA, jejichž představitelé na základě povolení Federálního ministerstva dopravy sami určovali kdo, kdy, kam a jak často bude létat.

Teprve od 1. dubna 1989 je letiště v Mošnově jako třetí v republice zařazeno do sítě mezinárodních letišť. O dva dny později je zahájen provoz na historicky první pravidelné mezinárodní lince Ostrava-Moskva. Spoj zajišťují dvakrát týdně letadla Tu-134A. Téměř po deseti letech Mošnov znovu překračuje hranici 120 000 odbavených cestujících.

S použitím materiálu
ing. Viktora Sýkory,
ing. Jana Jurečky
a archivu ŘLP ČR, s.p. - **rik**

SLAVNOSTNÍ předání mošnovské
odbavovací haly veřejnosti

Foto: archiv

Ne K letišti; K Letišti

Jezdíte do práce stodevatenáctkou? Pak jste si toho nemohli nevšimnout.

„Správa letišť“, zahlásí přívětivý ženský hlas a aniž naznačí vykřičník, vytrhne vás z jisté ranní letargie. Elektronický informátor nad kabinou řidiče mezitím „jede“ červeným písmem na vaši konečnou: K Letišti.

Ještě před pár dny by se byl leckdo z nás přel, že vystupuje K letišti a na stejné adrese pracuje už pěknou řádku let. Případně vám bude mávat před očima hojně se vyskytujícími podnikovými dokumenty.

Není to tak. Pravdou je, že k letišti je z budovy LO co by kamenem dohodil, ale K Letišti je název naší ulice podle nových pravidel českého pravopisu, ať se nám to líbí nebo nelíbí. Poslední špetku pochyb ze mě vyhnali odborníci z Ústavu pro jazyk český: po předložce v názvu ulice následuje velká litera, pravili.

Tenhle fakt přijaly Zlaté stránky, řídí se jím všechny autobusy mířící k letišti, dokonce už i někteří výrobci map si všimli. A co my, v ulici K Letišti sídlící? Pamatujme na to, až budeme dělat korektury nových šablon na dopisy, nová podniková razítka, nové vizitky...

Že jsou už na cestě K letišti? Tak to není co závidět.

(ip)

Snímek: VÁCLAV JUKL



Máme tedy slogan!

A musíme hned úvodem kratičkého hodnocení naší hry konstatovat, že jeho volba byla vlastně jednoznačná. Právě on se nejvíce přiblížil kritériím naší soutěže. Je nejen vtipný, ale především má působivou vypovídací hodnotu o smyslu a poslání disciplíny, kterou řízení letového provozu bezpochyby je.

Slogan, který sluší: Vaše jistota, když země není na dosah

Na stříbrném a bronzovém stupínku skončily slogany:

Bezpečně k vašemu cíli

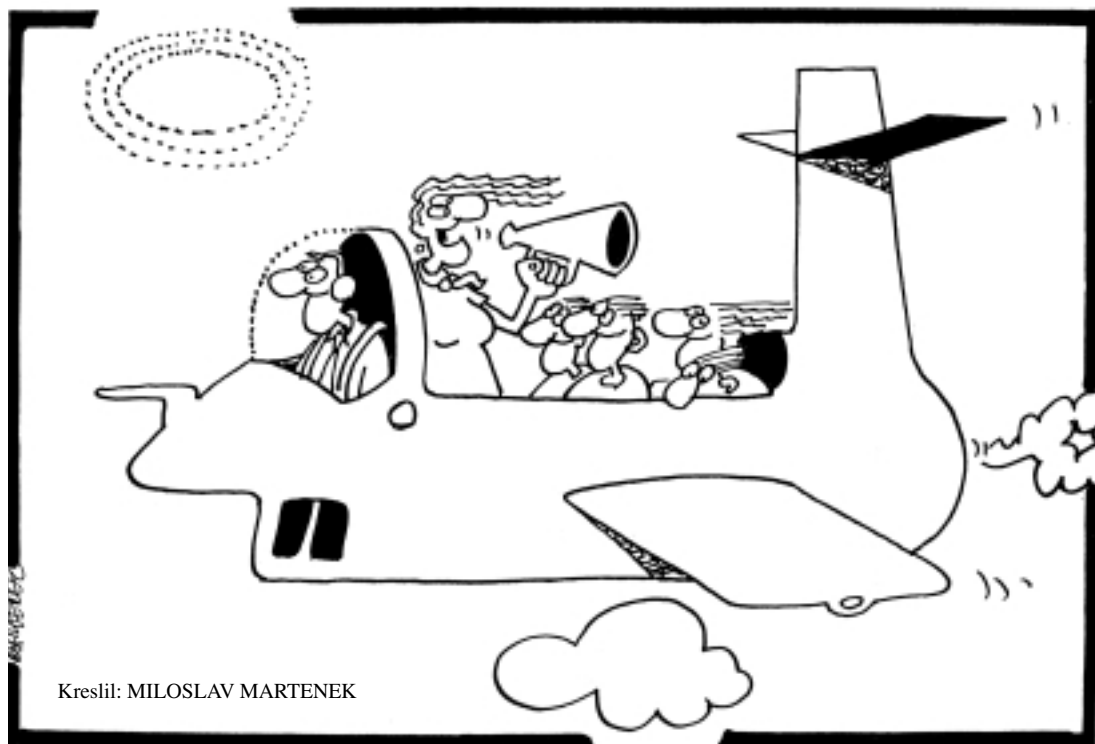
Bezpečně ve vzdušném moři

Těm z vás, kteří jste se naší hry o slogan zúčastnili, moc děkujeme.

Připomínáme, že do uzávěrky soutěže přišlo 18 námětů a po ní docela slušná řádka dalších. Některé z nich v příštích číslech Stripu určitě uvedeme. A možná, že ještě přijde docela silný konkurent sloganu vítěznému. Čímž vám, milí čtenáři, chceme naznačit, že jakékoli iniciativě klást odpor rozhodně nehodláme. Napadnuli vás tip na slogan (spíš sousloví než verše a pokud možno bez názvu našeho podniku), pošlete nám ho.

Určitě nezapadne.

Redakce



Kreslil: MILOSLAV MARTENEK

Hokejisté do Play off?

Po loňském dubnovém úspěchu v 2. ročníku mezinárodního turnaje týmů řídících letového provozu v Bratislavě naskočili naši hokejisté už podruhé do ligy neregistrovaných oddílů středočeského kraje, organizované prostřednictvím Střediska zájmových sportů na Zimním stadionu ve Slaném.

V základní části soutěže bylo přihlášeno 8 oddílů, z nichž jeden po začátku soutěže odstoupil. Hraje se čtyřkolově, čtyři nejlepší mužstva se kvalifikují do Play off. V loňské sezóně se náš tým jako nováček dostal do Play off a skončil čtvrtý.

Na čtvrtém místě zatím figurují hráči ŘLP ČR, s.p. i letos, po odehrané první třetině soutěže (viz tabulka). Výsledky našeho týmu jsou střídavé, odpovídající jeho možnostem. Pro pracovní vytíženost hráčů je velmi těžké poskládat optimální sestavu (se stejnými problémy se potýkají i naši fotbalisté). Přesto neztrácejí naději, že se na konec do Play off protáhnou.

Liga slouží hokejistům ŘLP ČR jako příprava na třetí ročník turnaje ATC Ice Hockey Cup Slovakia 2001, který se uskuteční v termínu od 1. 4. do 4. 4. 2001 opět v Bratislavě. Turnaje by se letos mělo zúčastnit již osm oddílů z pěti zemí, mj. ze Slovenska, Finska, Švýcarska a České republiky. Budeme obhajovat loňskou druhou příčku v turnaji a doufáme, že v rámci přijímání nových zaměstnanců ŘLP ČR, s.p. se podaří doplnit kádr novou mladou krví. Ten v současné době tvoří zejména tito hráči:

Josef Valenta (vedoucí mužstva), Libor Pecháček, Petr Žitěk, Jan Klas, Ladislav Hájek, Ivan Majerčín, Milan Střihavka, Luboš Fiala, Miloslav Pechanec, Petr Knotek, Václav Suchánek, Stanislav Slavík, Jiří Urban, Robert Morx, Petr Škubal, Ivan Dudáček a Tomáš Horák.

1.AMOND	15	15	0	0	149:48	30
2.HOSPOZÍN	15	8	1	6	71:75	17
3.SKI TEAM	13	7	1	5	66:45	15
4.ŘLP ČR, s.p.	14	5	2	7	67:80	12
5.AUTO-ROCH	15	4	2	9	51:78	10
6.RADEŠÍN	13	4	1	8	47:69	9
7.PLASTIN	17	4	1	12	55:109	9

(jv)

Letecká škola

se zviditelňuje jak doma, tak v zahraničí. Doma se staneme generálním partnerem X. leteckého plesu 24. února 2001 v Lucerně (vstupenky zakoupíte v síti Ticketpro nebo ve firmě Aviatik). Než se však vrhneme do víru tance, strávíme týden na tradiční ATC výstavě v nizozemském Maastrichtu. Tam budeme prezentovat naše aktivity v oblasti výcviku personálu ATM. Díky spolupráci s firmou Artisys se návštěvníci budou moci na vlastní oči přesvědčit, co všechno zvládne náš simulátor.

(jh)