Strip 2

ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, s.p. BŘEZEN 2001

Ing. Roman Bíro v Praze podepsal dohodu o spolupráci s ŘLP ČR, s.p.
podrobnosti na straně 7

Marta Kubišová zpívala v Lucerně na X. leteckém plesu
čtěte na straně 5

Řídící letového provozu, techničtí specialisté, administrátoři. V sobotu 17. února 2001 pozdě večer, vlastně už v noci, na ten okamžik čekali všichni s napětím.

Jsme o krok dál

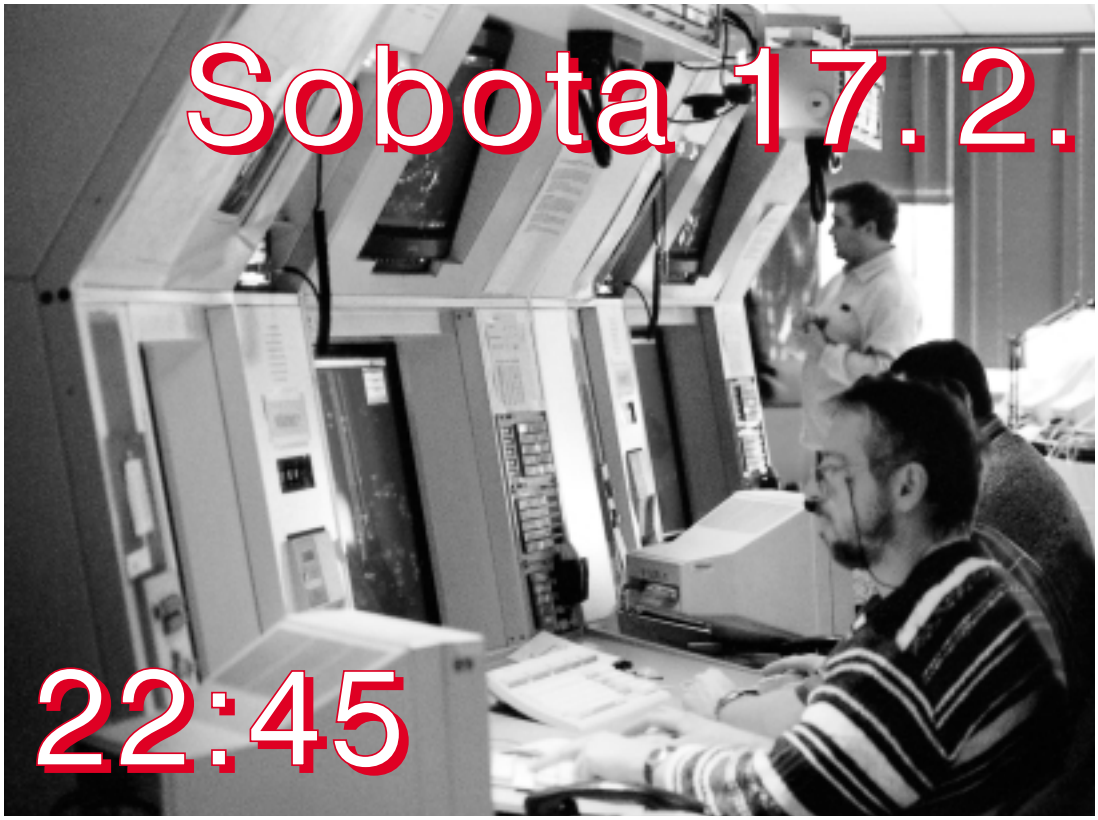
Přesně ve 22.30 hod. místního času generální ředitel ing. Petr Materna vydal souhlas k přechodu na EUROCAT 2000. V tuto chvíli nastala poslední fáze dlouhodobé etapy vývoje E2000. Systému, který se stal fenoménem podniku po dlouhou řádku let a který si vyžádal nezanedbatelnou část provozního života velkého týmu lidí. Není nutné zabývat se historickými peripetiemi, není to ani smyslem těchto řádků. A vlastnímu popisu přechodu je věnován jiný článek uvnitř Stripu . Měl bych na tomto místě spíš upřímně poděkovat.

Poděkování je adresováno dlouhé řadě našich expertů, kteří do tohoto složitého labyrintu vkročili a jejichž ohromným úspěchem byl E200. Kteří pak pokračovali a vedle svých běžných pracovních povinností na sektorech věnovali nevyčíslitelný počet hodin novému systému. Kteří přinášeli nové podněty a nové nápady. A kteří se nenechali odradit nezdary a pokračovali až do zdárného konce.

Přechodem na EUROCAT 2000 se kruh uzavřel. Naplnili jsme klíčový úkol našeho podniku, jsme na startovní čáře nejen k vývoji Eurosystému, ale i k budoucnosti této organizace. Budoucnosti, která musí být znovu postavena na perfektní týmové práci našich odborníků, ale i na jejich vzájemné důvěře a společných postupných cílech.

V sobotu 17. února 2001 jsme postoupili o krok dál.

PETR FAJTL
Ředitel DPLR



Na cestě do nového ATCC

Prognózy vývoje letového provozu přinášejí neúprosná čísla. I kdybychom brali v úvahu jejich skromnější (tzv. pesimistické) odhady, můžeme v roce 2010 ve vzdušném prostoru ČR očekávat nejméně 50-ti procentní nárůst pohybů vůči roku 2000.

Chce-li ŘLP ČR, s.p. tomuto nárůstu provozu čelit a vyhovět všem kapacitním požadavkům i měnícím se skutečnostem v souvislosti s projektem CEATS, nemá na vybranou a musí přistoupit na vybudování nové provozní budovy pro poskytování ATS.

„Technický blok“ dosluhuje

Jaké důvody vedly k zahájení prací na projektu nové provozní budovy s pracovním názvem ATCC?

Vzhledem k nárůstu provozu musí mít Oblastní středisko řízení kolem roku 2005 k dispozici nejméně 8 řídících pracovišť - sektorů a v roce 2010 nejméně 10 až 12 sektorů. Stávající technický blok požadované rozšiřování neumožňuje a nezajišťuje ani odpovídající zázemí pro výcvik a odpočinek provozního personálu. Současné provozní místnosti neumožňují zásadnější obměnu pracovních stolů a HW, ani instalaci

(pokračování na straně 2)

***„EUROCAT 2000** zpracovává údaje letových plánů a informace z radarů a zobrazuje je řídícímu letového provozu. Jeho nové a vylepšené funkce vytvářejí řídícímu kvalitnější prostředí pro poskytování služeb. Zásadním průlomem je zavedení nových nástrojů pro zvýšení bezpečnosti, které chrání nejen letadla, ale i samotného řídícího.“*

ing. Miroslav Smola
Strip 3/2000
Snímek: VÁCLAV JUKL

PŘIPOMEŇME SI ve stručnosti klíčová únorová data, hodiny, ba minuty v časové chronologii, které přiblížily desítky našich specialistů k definitivnímu uvedení E2000 do provozu a co bezprostředně následovalo.

Začalo to...

1. 2. 2001

Po dokončení implementace a testování R13 je tímto dnem systém E2000 uzavřen pro změny a úpravy. Je zahájeno stabilizační období.

1.–17. 2. 2001

Stabilizace E2000 v provozní konfiguraci pro přechod a konfiguraci s prostředím pro přechod.

Hlavním kritériem bylo vyloučit jakýkoli výskyt neobjasněné, blokující závady systému a součinnost s prostředím.

Veškeré projevy E2000 jsou sledovány a jejich význam pro bezpečnost je posuzován systémem FHA.

Činnost systému a naplnění funkcí pro přechod na E2000 je hodnocena dvěma milníky MP2 a MP3. Kritéria MP2 jsou naplněna bezezbytku.

Pátek 16. 2. 2001

13.00 Je naplánován rozhodující milník - MP3 - pro přechod na E2000. Během dne dochází k pětiminutovému výpadku FDP. Je způsoben přetížením LAN. Řídící vrstva nařizuje restart FDP.

Nelze seriózně posoudit příčiny přetížení LAN. Přítomný generální ředitel nařizuje odložit závěr MP3 a rozhodnutí o přechodu na E2000 na 17. 2., 21.00.

Sobota 17. 2. 2001

18.00 Porada master managementu konstatuje, že důvod výpadku FDP byl zapříčiněn přetížením toku informací v LAN. Důvod přetížení není znám. Generální ředitel odkládá uzavření MP3 na 22.15 hod. Tímto rozhodnutím je získána jedna hodina času pro práci týmu výrobce a administrátorů systému E2000. Na stanovištích a pracovištích jsou připraveny týmy řídících a technických expertů.

22.15 Vladimír Čížek vysvětluje příčinu přetěžování LAN podloženou testováním. Důvodem je funkce replay. Funkce je přenesena na DTC a systém

Na cestě do nového ATCC

(dokončení ze strany 1)

nového systému ATS. Stejně nemožné je v současných prostorech provedení dlouho diskutované integrace civilní a vojenské oblastní služby řízení.

Klíčovým argumentem pro zahájení výstavby nového řídícího střediska však byl posun data realizace projektu CEATS, resp. zahájení činnosti nadnárodního střediska (UAC) CEATS ve Vídni. Po dlouhých jednáních bylo oznámeno datum zahájení jeho činnosti (duben 2007), ale i to bylo v říjnu 2000 zpochybněno dočasným zmrazením příprav k jeho výstavbě. ACC Praha se tak ocitá ve velmi složité situaci, kdy nebude, pro nedostatek řídících pracovišť po roce 2005, schopna pokrýt v současné lokalitě kapacitní požadavky provozu. Stávající prostory ACC navíc neumožní řešit ani riziko případného dlouhodobějšího odkladu zahájení provozu UAC Vídeň.

S využitím současného technického bloku se však počítá i po vybudování ATCC. Je na něm ostatně umístěna letištní řídící věž a v jedné z uvolněných provozních místností se předpokládá vybudování záložního (tzv. contingency) stanoviště pro ACC a APP Praha.

Nové středisko a integrace

V ATCC Praha budou umístěny nejen oblastní stanoviště řízení, resp. integrované oblastní stanoviště řízení a APP Praha, ale i ostatní pracoviště a stanoviště, jejichž umístění je logicky spjato s ACC. Jsou to FIC, FMP, AMC, RCC a pochopitelně i simulátor sloužící pokračovacímu a udržovacímu výcviku řídících. Je samozřejmé, že v ATCC bude i celé technické zázemí a prostory pro administrativní podporu provozní divize. Zvažuje se i umístění LIS. Měl by to tedy být nový provozní blok se vším potřebným.

V souvislosti s budováním ATCC se znovu otvírá otázka proveditelnosti nebo účelnosti centralizované přibližovací služby. Aktuálním se tento krok, skýtající řadu technických a technologických výhod, stane po zahájení činnosti UAC Vídeň. Do té doby není nutné takovou změnu realizovat a vybavovat budoucí středisko, v době jeho uvedení do provozu, řídícími pracovišti pro poskytování (centralizované) přibližovací služby řízení na regionálních, resp. jiných letištích. Konečné řešení a rychlost integrace regionálních přibližovacích služeb ovlivní další osud projektu CEATS, vývoj provozu na regionálních letištích a zájmy regionů. Dá se nicméně očekávat, že dříve či později k zavedení centralizované přibližovací služby postupně dojde a může v sobě zahrnout i přibližovací službu na dalších letištích (Kunovice, Vodochody, Plzeň apod.).

Nelze v této souvislosti nemluvit o kvalifikacích a dovednostech řídících, kteří po centralizaci přibližovacích služeb zůstanou na letištních řídících věžích (TWR). Budoucí řídící TWR budou kvalifikováni pro poskytování letištní služby řízení a budou vlastnit i doložku pro výkon stanovených radarových služeb. Na regionálních letištích budou oprávněni poskytovat i stanovený rozsah přibližovací služby v části TMA pro udržení pružnosti při řízení např. místních letů na letišti apod.

K podstatnému přerozdělení prostorů a k vytvoření terminálních sektorů dojde po zahájení činnosti UAC Vídeň

Do provozu v roce 2006

Zahájení činnosti nového střediska je plánováno na únor 2006. Nezmění-li se podstatně realizace projektu CEATS, bude zřejmě nezbytné se změnami technologie práce vyvolanými zahájením poskytování ATS na nových systémech střediska ATCC provést zásadní změny v uspořádání vzdušných prostorů a vytvořit terminální sektory. K jejich realizaci však může dojít již dříve, a to na základě potřeb letového provozu a v souvislosti s přechodem na nový způsob licencování řídících. K podstatnému přerozdělení prostorů a k vytvoření terminálních sektorů však v každém případě dojde po zahájení činnosti UAC Vídeň.

Při poskytování služeb v terminálních prostorech bude uplatněn nový typ doložky, tzv. terminální řízení. Předpokládá se, že personál ATCC budou tvořit dvě skupiny řídících. První s kvalifikací přibližovací přehledové řízení a s doložkou pro terminální řízení a druhá s kvalifikací oblastní přehledové řízení a s doložkou pro terminální řízení.

MIROSLAV SMOLA
DPLR

Co je ProFlight 2000?

ProFlight 2000 je přídavek určený pro letový simulátor Microsoft Flight Simulator 2000. Jedná se o produkt, který naprogramovala britská společnost Just Flight Limited. Jak informuje Rovnost, produkt vznikl za asistence zkušených pilotů, leteckých specialistů a ve spolupráci s řídícími letového provozu. Dává jedinečnou možnost reálně vedené komunikace s řídícími letového provozu v simulaci FS2000. Každý let může být pod detailním dohledem řídících letového provozu. Veškeré dialogy v simulátoru jsou naprosto přirozené, s typickým akcentem, přízvukem jednotlivých pilotů a řídících. ProFlight 2000 podporuje letové plány VFR, IFR s mezikontinentálním podtextem a s pravidly přechodu komunikace pilota s letovým dispečinkem během letu. Jeho specialita je v nácviku těžších úloh instrumentální navigace odrážející se v možnosti vlastní integrace generovaného počasí editorem, který je součástí přídavku ProFlight 2000.

Komu je produkt určen? Prakticky každému, kdo vlastní letový simulátor FS2000 a postrádá reálné prvky komunikace s řídícími letového provozu. Více informací nejen o tomto produktu získáte na odkazu na http://highinthesky.cz

LIS informuje

Pro velký zájem o učebnici „Postupy pro lety podle přístrojů“ autora ing. Vladimíra Soldána byl proveden její dotisk a je opět k dispozici v prodejně Letecké informační služby. Na polovinu dubna připravujeme nové vydání ICAO mapy 1:500 000. Bude znovu v laminované a papírové podobě. **(id)**

Deset miliard Kč

Aktualizovaná koncepce rozvojového programu dopravy v letech 2002 - 2010 hovoří o částce 662,7 miliardy korun.

Rozšiřování letiště v Praze Ruzyni a postupné zvyšování kvality jeho služeb bude stát 10 miliard korun. Půlku částky spolkne stavba terminálu Sever 2. Jen tak bude možné odbavit až 11 miliónů cestujících ročně. Tedy dvakrát tolik co nyní.

Mezi prioritami v železniční dopravě má své místo rekonstrukce trati Praha -Kladno a stavba rychlodráhy Praha centrum - letiště Ruzyně. Před časem se objevila možnost vést rychlodráhu nikoli přes Prahu 6, ale tratí „Pražský Semmering“ na Smíchov a na Hlavní nádraží. Odborníci pracují na srovnávací studii obou tras. Vzniká i studie pro porovnání spojení na letiště rychlodráhou a metrem.

Telegraficky

- **Březen** na Buchtově kopci:
11.–18. 3. 8 volných míst,
18. 3.–1. 4. 20 volných míst.

Španěl Víctor Aguado, sedmačtyřicetiletý letecký inženýr, je právě dva měsíce ve funkci generálního ředitele EUOROCONTROL. Jeho předchozí zkušenosti, získané v leteckém průmyslu včetně jeho aktivní činnosti v ICAO v letech 1996-1999 mu umožňují velmi rychle proniknout do nejpodstatnějších problémů této agentury. V rozhovoru pro e-Communiqué and Communiqué Airport Business Magazine stanovil své hlavní priority za kormidlem EUROCONTROL.

Interview Víctora Aguada

„Budujme, nesvádějme vinu na druhé," naléhá šéf EUROCONTROL

Podle Víctora Aguada doléhají dnes na EUROCONTROL tři výzvy:

- **zvýšení kapacity za účelem redukce zpoždění**
- **zvýšení úrovně bezpečnosti**
- **redukce nákladů pro uživatele**

Pevně věří, že problém zvýšení kapacity řízení letového provozu vyžaduje multidimenzionální perspektivní řešení zahrnující jak technické aspekty, tak politickou vůli. „Co je v Evropě podstatné, je to, že všichni zúčastnění musí mít společnou vizi způsobu, jak se vypořádat s problémem ATC kapacity," řekl Aguado. „Musíme dospět ke společnému řešení, nemůžeme se spokojit s řešením dílčím."

Politická realita je zralá

„Když před 40 lety EUROCONTROL vznikal, byly vize velké, ale politická situace v Evropě nebyla dostatečně zralá," připouští Aguado. Politická realita se dnes dramaticky změnila a umožňuje realizovat vizi sjednocení národních vzdušných prostorů. „Technologie už umožňuje toho dosáhnout. Co je nyní vyžadováno, je regulatorní systém s panevropským řešením, který bude možné aplikovat na celý kontinent," konstatuje Aguado.

Multimodalita je další podstatnou charakteristikou přístupu, na který je nutné obrátit pozornost obyvatel při řešení problému kapacity. Aguado vyzývá k integrovanému rozvoji sítě vysokorychlostních vlaků, která bude kompatibilní se systémem letišť a někdy bude i lepší volbou pro cestující.

Vzhledem k vícenásobnému obviňování vznášenému některými partnery z odvětví, kteří se snaží vinu za problémy svalovat jen na EUROCONTROL, Aguado prohlásil: „Nevěřím na obviňování. Kultura obviňování je špatná kultura. My se nezabýváme obviňováním kohokoliv. EUROCONTROL je zodpovědný za řízení kapacity a identifikování nedostatku en route kapacity. Nicméně implementace plánů na zvýšení ATC kapacity je v rukou členských států. Zanechme kultury obviňování a pracujme společně na těchto plánech."

Privatizace ATC je jednou z možností

Na možnost privatizace některých národních ATC služeb má šéf EUROCONTROL vlastní názor. Aguado řekl, že v Evropě je směsice institucionálních řešení problémů ATC kapacity, od státní správy přes akciové společnosti vlastněné státem k privátním subjektům. „Každá země si musí sama vybrat ten nejlepší systém, založený na jejích národních právních, kulturních a dalších tradicích," zmínil Aguado. „Privatizace ATC služeb je jedním z možných modelů. EUROCONTROL jako mezinárodní agentura bude spolupracovat se všemi národními provozovateli, pokud budou jejich cíle shodné a budou spolupracovat s námi na implementaci naší politiky."

Existuje personální problém ?

Navzdory zvyšujícímu se podílu automatizace v průmyslu je role lidského faktoru stále velmi vysoká a taková zůstane i v dohledné budoucnosti. Silný roční nárůst provozu klade dodatečnou zátěž na systém a vzhledem k stoupajícímu trendu odchodu do předčasného důchodu v příštích několika letech bude množství zkušených řídících opouštět zaměstnání dříve. „Budeme muset najít více řídících v příštích letech," souhlasí Aguado a je si jist, že letectví zůstane atraktivní profesí a bude schopno získat více entusiastů do všech jeho oblastí. „Všechny ATC školy v členských státech EUROCONTROL pracují s plnou kapacitou a kromě toho máme mnoho žádostí o výcvik z třetích zemí."

EUROCONTROL za 10 let

Podle nového šéfa agentury současný scénář letectví na kontinentě s nejvyšší hustotou provozu, zvyšující se průměrně o 5 % ročně, se spoustou omezení a s velmi náročnými cestujícími, je velmi proměnlivý. Lze přesto předpovědět, že během příštích deseti let bude vzrůstat počet členských zemí až na úroveň ECAC, zatímco ve stejnou dobu bude agentura angažována rozvíjením spolupráce s periferními zeměmi.

„Je jisté, že EUROCONTROL zůstane mezinárodní agenturou sloužící jako deštník pro všechny panevropské služby. Potřebujeme pankontinentální, harmonizované užívání prostoru. Místní zlepšování nezlepší celkový výkon, zatímco místní selhání může mít zásadní dopad na celý systém," uzavřel interview Aguado.

Ze zahraničních pramenů - **os**

Britové privatizují

Zdánlivě neúprosný trend v rostoucím počtu zemí směřujících k oddělení poskytování služeb řízení letového provozu od státu pokračuje parlamentním schválením částečné privatizace NATS ve Velké Británii.

V letošním roce bude vybrána nejvyšší nabídka pro změnu vlastnictví formou „public/private partnership" a britská vláda se dobrovolně stáhne do role regulátora, který si ponechá 49 % podílu.

Bude nepochybně zajímavé sledovat jak dlouho státu potrvá, než rozprodá všechny akcie v případě, že všechno půjde tak, jak má.

Z historického hlediska neexistuje žádný podklad, který by jakkoli naznačoval, že takový krok je problematický pro bezpečnost letového provozu. Privatizace leteckých společností a letišť naznačuje zlepšení na bezpečnostní úrovni, tak jak se firmy postupně vyrovnávají s převzetím provozu a vládní instituce se stávají zcela nezávislými bezpečnostními dohlížiteli.

Ze zahraničního tisku - **ip**

...sobotní nocí

znovu otestován. Tímto krokem jsou naplněna kritéria MP3.

22.30 Ing. Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s.p., dává pokyn k přechodu z „dvoustovky" na EUROCAT 2000.

22.45 hod. místního času přechází řízení letového provozu ŘLP ČR, s.p. na EUROCAT 2000.

Vedoucími směny ACC Praha jsou v tuto chvíli dr. Jan Samšiňák a Zdeněk Joudal, řídícími Lukáš Hegedüš, ing. Miloš Zadák, ing. Jana Sobková, ing. Vratislav Nádeníček, ing. Marek Rom, Jiří Pištěk, Milan Koráb a Viktor Umlauf. Na stanovišti APP jsou vedoucími směny Pavel Kohout a ing. Alexandr Duda a provoz řídí Tomáš Šmehlík, ing. Ján Petko a Jiří Hůla. Na TWR je vedoucí směny Josef Červenka a řídící Zbyněk Hejduk, Roman Krejnický a Tomáš Volejník.

17.–25. 2. 2001

EUROCAT 2000 je konfigurován na 4 pracovištích ACC a 2 pracovištích APP. E200 na 4 pracovištích ACC a 2 pracovištích APP jako záložní obsazený systém. Veškeré LNS se poskytují z E2000, sektorové kapacity jsou 20 letadel za hodinu.

Denně jedná master management a systém E2000 vyhodnocuje.

Nejzávažnější problém: štěpení cílů na ACC. Je zjištěno, že příčinou tohoto jevu jsou radarová čidla Písek a Augsberg. Závada je prioritou 1, oba radary jsou eliminovány. Problém operativně řeší výrobce.

V průběhu týdne se projevuje 12 falešných hlášení STCA. Jsou způsobena chybou modu C nebo přepnutím kódu SSR. Obě chyby budou odstraněny v průběhu dalších úprav E2000. Do udržovacího výcviku bude zařazena teoretická část, která bude sloužit k osvětlení a chápání funkce STCA.

26.2.–4. 3. 2001

Konfigurace E2000 5 pracovišť ACC, 3 pracoviště APP. E200 3 pracoviště ACC a 1 pracoviště APP. E200 slouží jako záložní neobsazený systém. Kapacity sektorů 25 letadel za hodinu.

Master management se sejde dvakrát, aby vyhodnotil systém E2000 a v případě bezchybného chování dále zvedal kapacity.

(pf)

Snímky: VÁCLAV JUKL

V Maastrichtu nás vnímali

Výstava „ATC Maastricht 2001“ se konala 20.–22. 2. 2001 v kongresovém centru MECC a účastnilo se jí na 120 vystavovatelů z celého světa. Mezi výrobci technických zařízení, konzultantskými firmami, vzdělávacími institucemi a vydavateli odborné literatury mj. Alenia Marconi systems, Airsys ATM, Thales, Barco NV, Sony, a Sofreavia. Z našich a slovenských, kromě LŠ ŘLP ČR, s.p. firmy ALES a ERA. Stánek tu měl i EUROCONTROL a Komise EU.

TŘI DNY na nohou, ale stálo to za to. Měli jsme úspěch. Zleva Jiří Troníček, Jana Hochmanová, Kurt Hildén a Bohumil Sedláček.

Náš stánek v obležení

Představili jsme Leteckou školu našeho podniku jako dynamickou instituci, s níž se musí v oblasti výcviku personálu ATM počítat. Náš stánek přilákal značnou pozornost potenciálních klientů, výrobců zařízení, zástupců médií, ale i konkurence. Především druhý výstavní den jsme byli doslova v jednom obležení návštěvníků chtivých informací a propagačních letáků. Ještě těsně před oficiálním ukončením výstavy jsme všichni pilně prezentovali aktivity naší školy posledním opozdilcům.

Obrovský zájem o možnost výcviku v Letecké škole ŘLP ČR, s.p. projevili zástupci organizací řízení letového provozu z Bulharska, Kosova, Rumunska a Ukrajiny. Nabídka výcviku zaujala i zástupce Austrocontrolu, Královského dánského letectva, NATO, OSN a některých států, např. Polska, Azerbajdžánu, Angoly, atd. Potenciální zákazníci vnímali naši Leteckou školu jako vzdělávací instituci, nabízející výcvik kvalitativně srovnatelný se západním zařízením, ale cenově výhodnější. Přímý kontakt s delegáty organizací řízení letového provozu umožnil snadnou identifikaci současného vývoje poptávky po vzdělávání personálu ATM.

Letecká škola se přijela ukázat světu a určitě vzbudila zaslouženou pozornost. A tak jsme už na cestě do Prahy plánovali, jak ji v Maastrichtu prezentovat za rok.

(jh)

Snímek: LŠ

Jednou z doprovodných akcí bylo i forum EGATS, kterému organizátoři již v samém názvu „Privatizace ATC: Požehnání nebo Prokletí“ vymezili kontroverzní náplň. Problémy ATC vyvolané trvalým nárůstem provozu vyžadují nepochybně nová řešení. Může privatizace být takovýmto řešením? Bude privatizací ovlivněna bezpečnost? Může být poskytování ATS ziskovou obchodní činností a může zvýšit bezpečnost, kvalitu a kapacitu? To byly nevyslovené otázky, na něž se s argumenty pro či proti pokoušeli odpovídat jednotliví přednášející. Až na výjimky byly velmi emotivní a někdy i nepodložené. Přesto bylo z řady příspěvků a následné diskuse zřejmé, že privatizace (při současném vymezení regulace) představuje významný potenciál pro efektivní poskytování ATM.

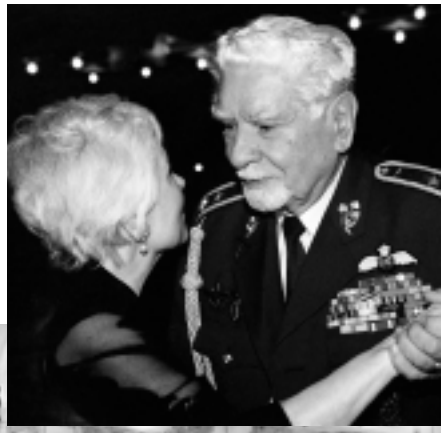
Privatizace ATS

(ih)

Letci tančili v Lucerně

Hudba Hradní stráže a mažoretky zahájily X. letecký ples v Lucerně v sobotu 24. února 2001. Přítomné přivítal generálmajor Alois Šiška, hrál věhlasný orchestr Karla Vlacha, zpívali mj. Marta Kubišová a Karel Zich. Jedním z vrcholů večera plného tance a skvělé nálady bylo sólo pro příslušníky Royal Air Force ze Sdružení čs. zahraničních letců. Generálmajora ing. Františka Fajtla zastihl na parketě fotoreportér Václav Jukl. Hlavním sponzorem plesu byla Letecká škola našeho podniku. Na jejím reklamním panelu se poprvé na veřejnosti objevil i nový slogan ŘLP ČR, s.p.

(jh)



Být vždy po ruce

V kanceláři 406 ve třetím patře budovy LO usedl 15. ledna 2001 nový asistent generálního ředitele ing. Petra Materny. Pětadvacetiletý brněnský rodák Richard Klíma je magistrem práva, o titul JUDr. za podpory svého šéfa hodlá do dvou let usilovat v rigorózním řízení na téma mezinárodní právo v civilním letectví.

Kdy jste poprvé slyšel pojem řízení letového provozu?

„Na střední škole, zrovna jsme měli elektroniku. Pan učitel, bývalý vojenský řídící, mi na tohle téma řekl mnoho zajímavého.“

Jak jste přišel na to, že chcete asistovat ing. Petru Maternovi?

„Když mi ŘLP ČR, s.p. tuto možnost nabídl. V ten moment. Není těžké pochopit, že v blízkosti pana generálního ředitele získám zkušenosti, které mi žádná vysoká škola nedá.“

Jste technik a právník. Jak to jde dohromady v prostředí čistě leteckém?

„Letectví je dnes fenomén, zahrnující obě vzájemně se ovlivňující disciplíny. Právo má proto v letectví nezastupitelný význam.“

Letadlo je droga, souhlasíte?

„Určitě. Zbavit se téhle závislosti je nemožné. Nevím, že by to někdo zkoušel.“

Byla by vám bližší jeho pilotáž, nebo navigace?

„Před rokem bych možná ještě odpověděl pilotáž. Dnes už ne. Vidět řídící při práci byl tak silný zážitek, že tuto otázku velmi rychle vyřešil.“

Náš hokejový tým hledá hotové hráče. Nemáte zájem?

„Fakt? Určitě mám! Jágr nejsem, ale zahrát bych si chtěl. Mimochodem, neměli by naši fotbalisté či tenisté zájem o jednoho bojovného hráče?

Tak to jste mě tedy dostal... Co jste právě dočetl?

„Satanské verše Salmana Rushdieho. Těžko uvěřit, že si za ně autor vysloužil trest smrti.“

Sáhnete raději po myši computeru, nebo po batohu?

„Jsem z venkova, v přírodě jsem doma a to mi v Praze chybí. Batoh mám pořád na očích. A když není šance, zavrtím myší a jedu kam se mi zachce.“

Určitě už víte, jak si vaši práci ing. Petr Materna představuje.

„Budu všude tam, kde pan generální ředitel být nemůže a budu pro něj připravovat kvalitní podklady nezbytné pro jeho práci. Funkce asistenta představuje do jisté míry druhé oči a uši svého nadřízeného.“

Nepochybuji, že své představy máte i vy. Prozradíte nám je?

„Vím, že mě potkají i nesnadné okamžiky, ale cítím odhodlání a na práci se těším. Kvalita mé práce asistenta bude spočívat v tom, aby měl pan generální ředitel jistotu, že jsem mu po ruce.“

Děkuji za rozhovor.

(rik)

Snímek: VÁCLAV JUKL

Řekli a napsali o nás

Oči jen pro nebe

je titulek reportáže, za níž se David Nesnídal vydal mezi naše řídící letového provozu. Píše mj.:

Dvě hodiny a hodinu pauza. Maximální délka služby je deset hodin.

„Hlavně si dáváme pozor, aby končící směny nepřetahovaly přes šestou ranní a nesloužily už v době, kdy provoz po noci zase houstne. Pro unaveného člověka je z hlediska udržení pozornosti čas nad ránem kritický. A nelze to nijak ovlivnit. Říká se tomu cirkadiánní útlum," vysvětluje Lubomír Poleščuk.

Dispečeři z approach (anglicky přiblížení) dělají vlastně totéž, co jejich kolegové z „oblasti", s tím rozdílem, že letadla ze svého užšího sektoru navádějí do osy přistání, nebo je naopak dirigují nějakou chvíli po startu. Letoví dispečeři sekce approach se střídají i na věži, odkud řídí veškerý pohyb na ploše letiště.

Mezi oblastí a approach panuje jistá profesní rivalita, která však podle Lubomíra Poleščuka nepřekračuje rámec kolegiálního poštůchování. „My spolu musíme koordinovat, ne se hádat. Ale je fakt, že mají dobrou fyzičku, poněvadž úplně nahoru se leze po točitých schodech," směje se Lubomír, který je zároveň prezidentem sdružení letových dispečerů.

(Mladý svět, 24.1.2001)

Jsou přepracovaní, ale zvládají to. - Z klidu vyplývá rychlost. Když zachováte klid a nezačnete panikařit, tak vám zbude víc času na rozhodování. Toto pravidlo má při své práci stále na vědomí Ing. Lubomír Poleščuk, řídící letového provozu na letišti. „Nesmíte moc přemýšlet nad tím, že body na obrazovce jsou letadla a v každém sedí desítky či stovky lidí. Je třeba jen rychle zhodnotit situaci a rozhodnout se pro nejlepší řešení," vysvětluje.

Dobrá kondice je podle jeho slov jednou z možností, jak zvládnout dny plné důležitých rozhodnutí. „Upřednostňuji sport, především cyklistiku, vysokohorskou turistiku. Fyzická aktivita je jeden ze způsobů, jak odolávat stresu a zachovat si zdraví. Člověk si to nerad připouští, ale je to psychicky náročné povolání a je třeba bránit se následkům," domnívá se.

Navzdory velké náročnosti Poleščuk svou práci zvládá, dělá ji rád a nestěžuje si. Proč? „Mě to baví," odpovídá. To je podle něj základem, aby se nenaplnily obavy z toho, co všechno by se mohlo kvůli jeho chybě stát a jaké by to mohlo mít následky.

(Lidové noviny, 6. 2. 2001)

Bílé peklo

Je 23. února 2001. Z nebe se valí husté přívaly sněhu, které pokrývají letištní plochu, budovy i parkující letadla. Hala je přeplněna cestujícími, kteří již měli být zcela někde jinde.

Sníh padal hustě již v průběhu noci, teď ráno je celé letiště přikryto souvislou vrstvou sněhu, která znemožňuje letadlům nejen přistávat a startovat, ale i pojíždět po ploše letiště. Těžkému tahači prokluzují kola při pokusu o vytlačení letadla, boeing 737 se nepohnul ani o centimetr.

Po zhodnocení situace a předpovědi počasí na nejbližší hodiny je mezinárodní letiště Praha Ruzyně uzavřeno pro veškerý letový provoz.

Počasí vyhrálo. Řídící z ACC Praha odklánějí přílety do Prahy na náhradní letiště, která si piloti určili jako svůj dočasný cíl, na přibližovacím stanovišti řízení letového provozu APP Praha zavládl vynucený klid. Letištní řídící věž koordinuje pouze pohyb sněhových pluhů, které s jistou zarputilostí krouží po vzletové a přistávací dráze a odbavovací ploše letiště, bez ohledu na tuny sněhu, padající z oblohy.

Marná práce. Po přejetí plochy a otočení již není vidět opět nic jiného, než sníh. Přestat ale znamená vzdát se. Řidiči sněhových pluhů se doslova rvou o každý metr letištní plochy. Je před nimi 1 686 689 m² bílého pekla. Taková je celková výměra provozní plochy letiště Praha Ruzyně.

V poledne přestává sněžit a vychází sluníčko.

I s jeho významnou pomocí se podařilo ve 14.15 hod. na ruzyňském letišti obnovit letový provoz.

JAROSLAV VLASÁK
Snímek: ČTK

Zavést podnikovou spořitelnu se nevyplatí

Toto konstatování je tečkou za snahou finanční divize zavést spořitelnu na půdě ŘLP ČR, s.p. Aby byla rentabilní, muselo by využívat těchto služeb minimálně 250 střadatelů, tedy asi 40 % zaměstnanců všech útvarů podniku dislokovaných v Praze. Výsledky anket Stripu a Intranetu jsou jednoznačné. Zájem je mizivý.

Přestože materiál schválený poradou generálního ředitele v říjnu 2000 poskytl zevrubnou informaci o působnosti, výhodách a rozsahu služeb podnikové spořitelny, řeklo si v anketách o její zavedení pouze109 zaměstnanců (o běžný účet 84, o termínovaný účet 78 a o úvěr 49 potenciálních střadatelů). Dvacet naopak s jejím zavedením nesouhlasí (7 z nich tvrdí, že se to vůbec nevyplatí a 12 má jiný důvod, proč by zřízení spořitelny v našem podniku nebylo žádoucí).

Nepochybně zajímavé jsou názory zaměstnanců, uvádějících jiný důvod:

Úrokové sazby nejsou nijak zvlášť atraktivní, jsou srovnatelné s druhořadými bankovními ústavy - Nedůvěra malým bankám - Jednalo by se o další rozrůstání úřednických postů ve prospěch koho??!! - Podnik by se měl věnovat především poskytování ATS a doplnit personální stav na klíčových pracovištích a teprve potom přemýšlet nad dalšími aktivitami?!! - Je to celé absurdní nesmysl, budí to podezření, že se jedná o podvod s úmyslem sebeobohacení - Dost bylo kampeliček - Kdo má v našem podniku čas zabývat se vymýšlením podobných nesmyslů? - Kdo a jakým způsobem bude hospodařit se ziskem spořitelny? - atd.

> ***„Budí to podezření, že se jedná o podvod s úmyslem obohacení."***

Přišly i dopisy.

„...Ohledně zřízení spořitelny ŘLP, ale i jiných 'nadstavbových' aktivit. Prosím, aby se vedení podniku snažilo vytvořit podmínky k tomu, aby ŘLP mohlo svým klientům, tedy uživatelům našeho vzdušného prostoru, poskytovat kvalitní letové a navigační služby. Potom, ať zřídí třeba Disneyland."

„...Poté, co v časopisu STRIP vyšel článek o podnikové spořitelně, většina zaměstnanců ŘLP jistě zajásala. Já nejásám a na rozdíl od nich si myslím, že je hlavní úlohou našeho podniku něco úplně jiného, totiž zabraňovat srážkám mezi letadly a udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu. Většina zaměstnanců ŘLP neví, že nám k úplnému zabezpečení tohoto úkolu v současné době hodně chybí. Navenek se zdá, že je vše v absolutním pořádku. Ukazatelem a hodnocením však nemůže být jen to, že podnik vydělává peníze. Toto zdánlivé pozitivum totiž zastírá mnoho zásadních a dlouhodobě opomíjených problémů. Kéž by si vedení podniku tuto skutečnost uvědomilo a konečně ji začalo reálně řešit. Snad ještě není pozdě. Na závěr doufám, že se v příštím STRIPU neobjeví anketa, zda nezaložit například podnikový supermarket, aby zaměstnanci mohli využít jeho služeb přímo v areálu podniku a v pracovní době."

Divize finanční konstatuje, že počet zájemců o zřízení podnikové spořitelny nedosáhl ani jedné poloviny předpokládaného počtu uvedeného v analýze odhadu finančních toků. Srovnáme-li tento fakt s objemem počáteční investice na vybavení podnikové spořitelny, nákladů na personální zabezpečení a finanční dotaci při poskytování úvěrů zaměstnancům podniku, není zavedení spořitelny reálné.

Po zvážení uvedených skutečností generální ředitel ŘLP ČR s.p. zřídit podnikovou spořitelnu nedoporučil.

Divize finanční

Co se děje na ruzyňském letišti?

Nahlédnete-li ve Stripu 1/2000 do výhledové studie rozvoje letiště Praha Ruzyně, orientujte pozornost na stavbu označenou číslem 15. Legenda hovoří o budoucím nadzemním parkingu C. Dnes parking C roste před očima a mění se ve skutečnost.

Česká správa letišť, s.p. v současnosti disponuje v areálu SEVER krátkodobým parkovištěm s 228, dlouhodobým parkovištěm s 980 a nadzemním parkin-

Staví se nový parking C

gem A s 809 místy. Krátkodobé parkování s 25 místy zde najdou i autokary.

Protože však současná plošná parkoviště zabírají velkou plochu a neumožňují řešit rostoucí nároky na počty parkovacích míst, je nutno přistoupit k budování vysokokapacitních víceúrovňových parkovišť. Tento moderní způsob parkování šetří plošnou výměru zastavěné plochy a umožní tak realizaci dalších staveb podle výhledové studie rozvoje letiště Praha.

Proto tedy ČSL, s.p. zahájila dne 24. 10. 2000 stavbu jednoho z největších parkingů v Evropě. Provádějí ji Vodní stavby Bohemia a Divize 8, s kterými má i náš podnik velmi dobré zkušenosti (rekonstrukce výcvikového střediska a letištního objektu v Praze, stavba TWR a provozní budovy na LKKV a LKTB). Je tedy předpoklad, že termín dokončení 31. 5. 2001 bude dodržen a parking bude v letní sezóně v provozu.

Přibližme si nový patrový parking C v několika datech:

Užitková plocha je 50 000 m^2, tedy 5 podlaží po 10 000 m^2, počet parkovacích míst je cca 3200, z toho 300 míst je rezervováno pro Rent a Car . V areálu parkingu budou i kanceláře půjčovny a technické zázemí, jako je čerpací stanice pohonných hmot, myčka aut a pneu servis.

Celkové náklady na výstavbu činí 550 mil. Kč.

Výstavbou parkingu C se uvolní prostor současného plošného parkoviště a umožní se tak výstavba hotelu a ve výhledu stanice rychlodráhy v prostoru před terminálem Sever.

S novou výstavbou však přichází i nová úprava ceny parkovného. Cena se zvyšuje o 25 % na 40 Kč za hodinu, týdenní stání bude stát něco přes 3 000 Kč. Dlužno podotknout, že poslední úprava cen byla v roce 1994 a na krytí nákladů modernizace je třeba využít všech možných zdrojů.

Státní podnik Česká správa letišť plánuje letos růst investic z loňských 525,8 milionu Kč na 1,041 miliardy Kč. Peníze půjdou z vlastních zdrojů, protože podnik na rok 2001 nedostal státní dotaci. Největší podíl z této částky bude použit právě na výstavbu parkingu C a rovněž na prodloužení prstu B.

Kvůli nečekaně vysokému růstu počtu odbavených cestujících bude o rok uspíšena výstavba nového odbavovacího terminálu. Ta začne v roce 2002 a bude stát okolo 5 miliard Kč. Uvedení terminálu do provozu je plánováno na duben 2004. Kapacita letiště by se poté měla zvýšit o 3,2 milionu cestujících až na 9,6 milionu.

Letiště Praha Ruzyně v loňském roce odbavilo 5,553 milionu cestujících, tedy o 15,2 % více než v roce 1999.

S použitím Airport Revue 2/2001 ČSL, s.p.
a materiálů ČTK zpracoval - **os**
Snímek: VÁCLAV JUKL

Věž před dokončením

Práce na stavbě budovy TWR na letišti v Brně-Tuřanech pokračují i během zimních měsíců plynule a zatím „bez ztráty květinky“. Uvnitř se dokončují elektroinstalace, ústřední topení, klimatizace, obklady a dlažby. Bylo smontováno ocelové schodiště pro METEO, provádí se montáž kotelny. Vnější plášť budovy je v tyto dny stylizován šokově fialovou barvou zateplovacích desek JACKODUR. Nad původním objektem K, který je součástí nové stavby, je kovová montovaná konstrukce ploché střechy. Část vlastní TWR je ze všech stran obestavěna trubkovým lešením, pomocí kterého se provádí zaplášťování komolého jehlanu.

Text a foto - **js**

Došlo na redakční e-mail

Přátelé,

měl bych drobný návrh, neboť člověk nežije pouze prací, ale i rekreací. Každoročně, a asi nebudu sám, se potýkám s výběrem místa na dovolenou. Navrhuji proto vyčlenit ve Stripu prostor, kde by se zaměstnanci mohli podělit o své zkušenosti. Stačí - byl jsem tam a tam, jaké bylo ubytování, strava, ceny, vhodné pro (rodiny, běžkaře...) a kontaktní adresu, telefon apod.

Časem tak vznikne slušná databáze vyzkoušených míst, ze kterých bude možno vybírat.

Ještě k vzhledu časopisu. Neurážte se, ale připomíná mi Obranu lidu z osmdesátých let.

Jinak, kdybyste potřebovali, tak mám kvalifikaci reklamního fotografa.

S pozdravem

Nedbal Roman

Pane kolego,

ale to není vůbec špatný nápad. Nejen databáze, ale řada autorů „Pohlednic z dovolené“, kurzívek či poznámek. Chce to maličkost. Aby měli chuť nám napsat a poslat fotku „tady jsme byli“.

Pokud jde o grafiku Stripu. Našel jsem si čas a vybral se do archivu periodik v Klementinu, abych si váš dojem ze Stripu ověřil na vlastní oči. Formátově nesrovnatelné, přesto na vašem názoru něco je. Díky za něj.

Těším se na případnou spolupráci.

rik

Odesílatel: INSTRUKTORI ACC

Vážený pane doktore,

jménem redakční rady časopisu Strup se na Vás obracím s prosbou, zda byste nám mohl na e-mailovou adresu našeho periodika (strup.redakce@seznam.cz) oznamovat předběžné termíny pro vydávání jednotlivých čísel Stripu. Zavazuji se, že Vám budeme poskytovat obdobné informace. Domnívám se, že takováto spolupráce je v zájmu obou redakcí, působících na půdě našeho podniku. Zamezí totiž nepříjemnému zahlcování čtenářů tiskovinami, k němuž by nepochybně docházelo, kdyby oba občasníky vycházely ve stejný den či v krátkém časovém odstupu. Navíc oběma redakčním týmům umožní náležitě komentovat příspěvky, publikované v konkurenčních plátcích.

Strup 3 hodláme distribuovat kolem 20. února.

Předem Vám děkuji za odpověď a přeji Vám hodně přispěvovatelů i spokojených čtenářů.

S pozdravem

zIF
redaktor Strupu

Ne, nemohl bych,

a je fér na tomto místě říct, proč reaguji nad rámec zásadních principů.

Strup je pokusem o recesi. Koneckonců, proč ne.

Než ovšem kolega onehdy pravil: „Rád bych jim odpověděl, ale komu?“

Taky nemám komu. Dostal jsem e-mail od instruktorů ACC. Dopis nejen neoficiální, ale i neosobní. Redakční šifra se bez známky legrace odmítá představit jménem i pod jeho řádky.

Chápu proto jakoukoli nabídku ke spolupráci jako laciný vtip. Lze Strup považovat za komplementární periodikum tohoto podniku, potažmo za výsledek určitě časově náročné činnosti instruktorů ACC? Nerad bych se mýlil, ale asi sotva.

Strup je anonymem možná právě proto, že dělat humor je to nejtěžší. Nikdy jsem na anonymy nereagoval.

Neudělám to ani teď.

Richard Kozohorský (rik)

Podpis dohody o spolupráci

Bilaterální dohodu o spolupráci podepsali 6. února 2001 v Praze generální ředitel podniku Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š.p. ing. Roman Bíro a ing. Petr Materna, generální ředitel státního podniku Řízení letového provozu České republiky.

Cílem dohody je urychlit harmonizační program EATMP (European Air Traffic Management Programme) v oblastech odpovědnosti obou podniků poskytujících letové provozní služby a zajištění pokrytí poptávky po kapacitě vzdušného prostoru. Tradičně efektivní spolupráce obou partnerů založená na společných historických základech tím dostává zcela novou dimenzi. Předmětem dohody je harmonizace postupů pro poskytování letových provozních služeb, využívání lidských zdrojů, rozvoje technické infrastruktury a v neposlední řadě ekonomické otázky.

Pro praktickou aplikaci dohody je zřízen Řídící výbor pro spolupráci, který tvoří ředitel DPLR na straně ŘLP ČR, s.p. a ředitel Provozní sekce LPS SK, š.p. Jejich úkolem je stanovení priorit jednotlivých aktivit, vytvoření příslušných pracovních skupin a jmenování provozních, technických a ostatních expertů obou podniků do těchto struktur. Tyto pracovní skupiny budou jmenovány zejména pro otázky:

- souvisejícími s regulačními funkcemi, zahrnující výměnu informací o zavádění mezinárodních standardů, aplikaci metod posuzování kapacit a koordinaci nouzových (contingency) plánů
- lidských zdrojů s cílem harmonizace metodiky výběru a výcviku personálu ATS
- Air Traffic Managementu s cílem analýzy dopadů projektu CEATS
- Letecké informační služby
- Technické infrastruktury a systémů pro zpracování dat a možnostmi harmonizace programů jejich rozvoje, případně vývoje nebo výzkumu
- Ekonomické, zaměřené především na finanční aspekty CNS/ATM, včetně aspektů projektu CEATS a možné spolupráce při vymáhání traťových poplatků

Řízení letového provozu ČR, s.p. podepsalo obdobné smlouvy se všemi partnery sousedních zemí.

(ih)

Snímek: VÁCLAV JUKL

Drama nad Tokiem

Asi 700 cestujících se 31. 1. 2001 octlo ve stavu velmi vážného ohrožení, když se ve vzduchu nad Tokiem dvě letadla japonských aerolinií minula o pouhopouhých „deset metrů“. ČTK ve zprávě z následujícího dne cituje tamní letištní zdroje, podle nichž jsou za incident odpovědní nezkušení pracovníci řízení letového provozu.

Srážce ve vzduchu zabránil pilot letadla Boeing-747, který obrátil stroj střemhlav k zemi poté, co se před ním objevil klesající letoun DC-10. V boeingu utrpělo zranění 42 lidí včetně posádky (některá byla vážná), na palubě DC-10 nebyl zraněn nikdo.

Boeing startoval z letiště Haneda v Tokiu, zatímco DC-10 přilétal z jihokorejského letiště Narita. Oba stroje se smrtelně přiblížily ve výšce zhruba 11 500 metrů. Naštěstí disponují výstražným systémem, který varuje piloty v případě přiblížení cizího tělesa.

Mohlo se to opravdu stát? Richard Toscani (ACC Praha): *„Stát se to může a nejen nad Tokiem. Není důvod nevěřit, že tento incident způsobil lidský faktor. Spekulovat o deseti metrech je ovšem nesmyslné.“*

Listujeme v letištních archivech

Pod tímto titulkem přinášíme zajímavé kapitoly z historie našich regionálních letišť. Vraťme se naposledy na ostravské mezinárodní letiště, tentokrát do roku 1989...

Ostrava-Mošnov včera a dnes IV.

V důsledku politických změn a otvírání hranic v roce 1989 lidé přesedají z letadel do aut a autobusů a houfně objevují Západ. Výkony ostravského letiště výrazně klesají, dramatický pokles odbavených cestujících se v roce 1992 zastavil na čísle 36 671. A krize v Perském zálivu přivádí naši domácí leteckou dopravu reprezentovanou především ČSA, stejně jako dopravu na celém světě, do oblasti záporných čísel. Navíc Čs. aerolinie jsou v roce 1990 ochuzeny o zajišťování služeb na československých letištích a přicházejí i o jejich správu. Té se i v Ostravě-Mošnově ujímá Česká správa letišť.

Poté, co je zrušena nezajímavá linka do Moskvy, zbyly Mošnovu tři pravidelné spoje s Prahou. Přesto v provozu letiště registrujeme podstatné změny. V Ostravě začínají přistávat i letadla všeobecného letectví, většina charterových letů směřuje nově do letovisek jižní Evropy a severní Afriky. V polovině 90. let houstne provoz díky vzniku Air Ostrava, která zřizuje linku do Vídně a rozšiřuje spojení s Prahou. Na lince se postupně objevují typy Jetstream 31, od roku 1995 Bae ATP a Saab 340, který se nakonec stal nosným a jediným typem na všech linkách společnosti.

Vzletová a přistávací dráha patří rozměry 3500 x 63 m mezi nejširší v České republice a je druhou nejdelší. Spolu s rozsáhlými zpevněnými provozními plochami a únosností VPD je tak ostravské letiště schopno přijímat i nejtěžší letadla. Za posledních deset let Mošnov spatřil více než padesát nových typů letadel. Jmenujme Boeingy řady 707, 727, 737, ale i Boeing 777-300 společnosti Lauda Air, McDonell Douglas řady 80, Airbus A330 společnosti Austrian Airlines a mnohé další.

Velkým okamžikem čtyřicetileté historie je 29. říjen 1993. Toho dne je Ostrava-Mošnov přijata za člena Mezinárodní rady letišť (ACI).

Dnes je toto druhé největší letiště v České republice důležitým a nedílným článkem dopravní infrastruktury moravskoslezského regionu jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Letištní areál se širším okolím skýtá zázemí více než 800 hektarů pozemků, jednou z variant jejich využití je výstavba opravárenského závodu. „Existující hangáry nevyhovují. Boeing 747 má rozpětí padesát metrů a je vysoký 18 metrů. Tomu se musí přizpůsobit i rozměry hangárů,“ tvrdí ředitel letiště Michal Červinka. Významné oživení mají v dohledné době přinést letišti aktivity islandské Air Atlanta, která hodlá v Mošnově vybudovat pro své stroje opravárenskou základnu v hodnotě kolem 50 mil. USD.

Neméně významnou investicí do bezpečnosti letového provozu byla výměna světel lemujících vzletovou a přistávací dráhu v září a říjnu loňského roku. Zdroje světla jsou nyní obousměrné, čímž se zlepšily podmínky pro přistávání z jižní strany a současně snížila spotřeba elektřiny na polovinu. Výměna světel proběhla za plného provozu a přišla na tři milióny korun. Ředitel Michal Červinka plánuje na jaro výměnu přibližovací světelné soustavy: „Podmínky se zlepší natolik, že stroje budou moci přistát i při snížené viditelnosti,“ uvedl.

Investiční aktivity zahraničních společností jsou příčinou narůstajícího zájmu o rychlou přepravu do Vídně a následně do dalších evropských měst, především do Mnichova a Amsterodamu. Na sklonku tisíciletí létají pravidelné linky mezi Ostravou a Prahou a rovněž turistické charterové lety. Pravidelných linek do Vídně a Mnichova by mělo v budoucnu využívat okolo 80 000 pasažérů, čímž by se počet odbavených osob zvýšil až na 200 000 ročně.

Technický týdeník 20. února 2001 uvedl mj.: Konsorcium světově působících investorů se po delší době rozhodlo vybudovat opravárenské centrum pro všechny druhy letadel (včetně Boeingu 747) v severomoravském Mošnově. Projekt počítá s tím, že výstavba obřího hangáru o půdorysné ploše 146 x 80 m bude zahájena v létě 2001 s termínem dokončení nejpozději v lednu 2002.

S použitím materiálu
L+K č. 8/2000
a archivu ŘLP ČR, s.p. - **rik**

Air Force One - GWB

Air Force One je jedním ze symbolů USA a jejich síly. Kdo prý viděl prezidentský letoun při startu, musí s tímto názorem souhlasit.

Prvním létajícím prezidentem byl F. D. Roosevelt. Na palubě Boeingu 314 A absolvoval v roce 1943 cestu do Casablanky. Byl to jistě průlom, protože do té doby agenti tajných služeb, chránící prezidenta, nechtěli o létaní ani slyšet.

V průběhu padesáti let američtí prezidenti vystřídali mnohé typy letadel, jako např. Douglas DC-4, DC-6 nebo Lockheed Constelation. Od roku 1990 má americký prezident k dispozici dva Boeingy 747/200 ve speciální úpravě. Letoun by měl pojmout 70 pasažérů, o jejichž pohodlí se stará 23 členů posádky. Prezident se může kdykoliv spojit se všemi složkami ozbrojených sil USA, včetně jaderných ponorek hluboko ponořených do světových oceánů. Stroj je údajně chráněn proti magnetickým pulsům, vyvolaných jadernou explozí a při doplňovaní paliva za letu může strávit ve vzduchu až 45 hodin. Debatuje se i o tom, zda prezidentské Jumbo má speciální kabinu, v níž je prezident (s první dámou?) evakuován při neovladatelnosti letounu. Ochranka ovšem podobné údaje sdělovat zásadně odmítá.

George Walker Bush jr. v lednu na schodech Kapitolu ve Washingtonu přejímal žezlo prezidenta USA. A nejpopulárnější letoun na světě - Air Force One.

Objeví se jeho Air Force One v dohledné době ve vzdušném prostoru České republiky a na dráze ruzyňského letiště?

(rkl)

Snímek: archiv ŘLP ČR, s.p.

Rádi fotografujete?

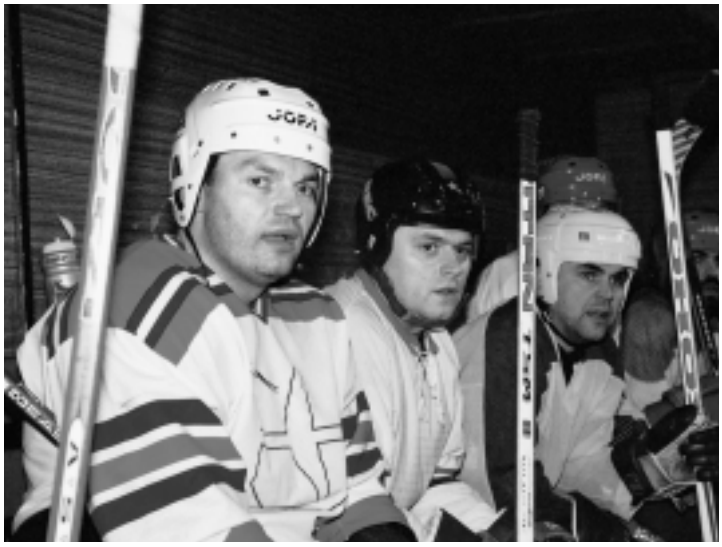
Jste-li milovníci fotografie a hledáte-li vaším objektivem kouzla okamžiku, pak jsou tyto řádky určeny právě vám.

Redakce Stripu vyhlásí v příštím čísle amatérskou soutěž o ceny, otevřenou všem fotografům našeho podniku. V propozicích fotosoutěže najdete podmínky účasti, soutěžní kategorie s podrobným postupem při přihlašování snímků apod.

Předpokládaná uzávěrka soutěže bude v průběhu září. Po jejím vyhodnocení bychom rádi prezentovali kolekci nejlepších fotografií na putovní výstavě.

Nezapomeňte. Pozvánku k vaší účasti připravujeme v dubnovém Stripu 3.

(red)



Sahali po vítězství

Po brejkové akci ČSA, pár vteřin před závěrečnou sirénou, ztrácí naše mužstvo nejtěsnější vedení 2:1, důležitý bod a především vítězství v turnaji „Hobby mužstev“ o Pohár České správy letišť. Pohár převzali veteráni Rakovníka, jediný bod k dobru jim nakonec stačil...

„Bleskový“ turnaj neregistrovaných hráčů pěti týmů velmi dobré úrovně viděl v sobotu 10. 2. 2001 zimní stadión ve Slaném. Hrálo se podle pravidel, ale jen 1 x 20 min. hrubého času, bez hry tělem u mantinelu, byla zakázána střelba příklepem (golfem)

O VÍTĚZSTVÍ lze přijít i v posledních vteřinách zápasu... Zleva Tomáš Horák, Ivan Majerčín a Jan Klas.

a nepískalo se zakázané uvolnění. Přesto trestná lavice provinilce sem tam vítala, ba dokonce se vylučovalo i do konce utkání...!

„Hrálo se s ohromnou chutí a vůlí po vítězství, kolegialita šla stranou,“ hodnotil turnaj jeho šéf Luboš Švihlík (ČSL, s.p.) a dodal: „Tým ŘLP překvapil.“

„Ladíme formu na tradiční dubnový mezinárodní turnaj řídících v Bratislavě. Jsem spokojen,“ prohlásil vedoucí našeho mužstva, brankář Josef Valenta, který se spolu s útočníkem Milanem Střihavkou dostal i do All Stars turnaje.

Výsledky ŘLP:

Veteráni Rakovník 1:1, ČSL 3:1, ČSA 2:2, Old Boys Slaný 2:0.

Tabulka turnaje:

1. Rakovník	4	3	1	0	4:1	7
2. ŘLP Praha	4	2	2	0	8:4	6
3. ČSA	4	2	1	1	7:4	5
4. Slaný	4	1	0	3	3:5	2
5. CSL	4	0	0	4	2:10	0

(rik)

Snímek: VÁCLAV JUKL

Kreslil: OTAKAR RADA

Strip Zpravodaj zaměstnanců Řízení letového provozu České republiky, státní podnik * II. ročník č. 7 * Náklad 1000 výtisků * Neprodejné * Vydává ŘLP ČR, s. p. * Výroba JIH České Budějovice * Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů * Redakční rada: PhDr. Alena Hrdličková CSc., Ing. Luboš Hlinovský, Jaroslav Vlasák, Irena Doubravová, Ing. Eduard Horák, Ing. Karel Kouklík, Ing. Jan Sedlák, Ing. Oldřich Staněk, Ing. Ivan Hubert, PhDr. Richard Kozohorský * Adresa redakce: K Letišti 1040/10, P.O.Box 41, 160 08 Praha 6, telefon 2037 3209, fax 2037 3007. E-mail: strip@ans.cz * Uzávěrka čísla: 5. 3. 2001