



Repríza se nekonala

Přesto si soupeři loňského velkého finále hokejového turnaje ATC ve slovenské metropoli měli co říci. Na snímku zleva s našimi hráči Ladislavem Hájkem a Jirím Húlou v přátelské debatě ing. Luboš Laurenčík, řídící ACC Bratislava.

Podrobnosti na straně 8

Strip byl v Bratislavě
Ing. Roman Bíro, ředitel
Letových prevádzkových služeb SR, š.p.
poskytl naší redakci rozhovor
Čtete na straně 3



Když jsem se měl narodit, bylo to zdánlivě jednoduché. Sešlo se hodně tatínků a pár maminek a zdálo se, že postačí těšit se devět měsíců a budu na světě. Ale můj starší brácha už na světě byl a tu se zjistilo, že mám-li ho překonat, musím mít víc rukou, nohou, očí a uší. Nemálo se také řešila otázka barvy mých

Tady mě máte

očí, kůže a vlasů. Když už se zdálo, že se moje budoucí rodina dohodla, zjistilo se, že téměř neumím chodit a mluvit. Tak se do mne pustila celá skupina genetických inženýrů a kousek po kousku mne učila základním dovednostem. To už jsem byl po vzoru vačnatců přenesen do svého nového působiště k doplňání. A zase jsem měl spoustu strýčků, kteří mi přáli, ale i takových, kteří mi nepřáli. Společně měli jedno: všichni si něco přáli a málokdy to něco bylo k dispozici. A tak jsem zase měnil barvu očí (nešla k vlasům) a barvu vlasů (nešla k pleti) a počet rukou a prstů a očí. Už jsem opravdu začal být přenošeným dítětem - alespoň v očích těch, co tvrdili že bude tuhá zima a že by bylo lepší rozštípat kolíbku, zatopit s ní a mne vyhodit na mráz. Pak tu byla jiná skupina strýčků, kteří tvrdili, že už do mne bylo investováno hodně času (a peněz) a že můj složitý organizmus už začíná být životaschopný. Nemálo toho o mně obě skupiny strýčků napsaly do svých periodik Porodník a Potratář. Připouštím, že nejsem žádné zázračné dítě, jakožto ostatně není ani žádný z mých bratranců a sestřenic po světě. Zázračné děti se prostě nerodí. Snažím se ale co nejdříve a nejlépe zbavit svých dětských nemocí a připravit se na to, že budu muset být výkonnější než můj mezitím penzionovaný starší bratr. Moje rodina se bude muset se mnou naučit žít a já s ní. Vím že po mně přijdou mladší a věřím, že i výkonnější. Vážně také z velké části vzniknou na základě zkušeností, které byly získány při mém piplání. Tak přeji vám i sobě dobrou službu k užítku všech a k jejich dlouhé spokojenosti.

Váš Eurocat

Poslanci byli našimi hosty

(strana 7)



Nová struktura mzdy Konstruktivní kolektivní vyjednávání

Pouhý měsíc po ukončení kolektivního vyjednávání, které se uskutečnilo na konci minulého roku v souvislosti se změnou zákoníku práce a organizačního uspořádání podniku, začala divize personální v lednu 2001 připravovat další kolektivní vyjednávání. Ke spolupráci byli vyzváni i vedoucí zaměstnanci ZOÚ, aby tak svými podněty a připomínkami, které odrážejí zkušenosti s praktickým naplňováním kolektivních smluv v každodenní praxi a míru účinnosti jednotlivých jejich ustanovení, obohatili přípravu vyjednávání.

Hlavním tématem, ostatně jako každoročně, mělo být přijetí nových mzdo-

vých předpisů a zásad o čerpání fondu kulturních a sociálních potřeb, neboť účinnost těch stávajících končila 31. 3. 2001.

První setkání vyjednávacího týmu zaměstnavatele se zástupci odborů se uskutečnilo dne 20. 2. 2001. Bylo tak zahájeno jednání o uzavření těch výše uvedených příloh platných kolektivních smluv, jejichž účinnost končila v březnu 2001.

Následovala další kola kolektivního vyjednávání s oběma odborovými organizacemi, aby dne 16. března 2001 byly přijaty tyto zásadní dokumenty.

(pokračování na straně 4)

! „BE IN“
24. 4. 2001
v hotelu
Intercontinental

Slavnostní rámec společenského večera, jehož se zúčastní mj. Víctor Aguado, generální ředitel EUROCONTROL, je příležitostí, aby náš podnik projevil uznání a poděkoval dlouhé řadě svých zaměstnanců, jimž vlastně už před léty Eurocat 2000 vstoupil do života. Složitě a dlouhé peripetie přechodu na systém E2000, čas a úsilí, které tomuto problému věnovali, znají jen oni sami.

Především Váš je čas tohoto večera. Začíná v 18.30 hod. **(red)**

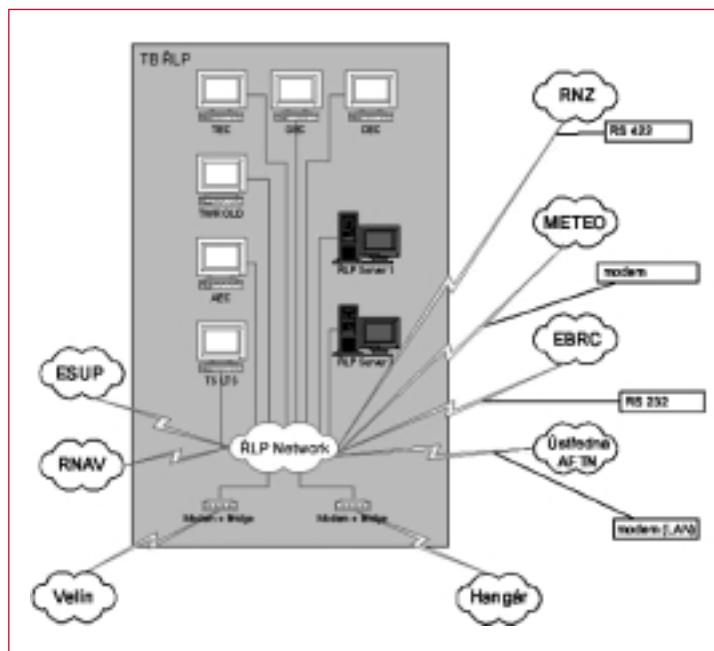
Start při dohlednosti pod 400 m

Zahájení postupů Low Visibility Take Off (LVTO) na letišti v Ruzyni

Snahou každého letiště je umožnit přistání, vzlet a odbavení co největšímu počtu letadel. Faktorem, který však tyto snahy často negativně ovlivňuje, je počasí. Snížená dohlednost na vzletové a přistávací dráze a nízká oblačnost v minulosti způsobovaly na letištích výrazná omezení letového provozu, případně i uzavření letiště.

Letecké společnosti jsou úspěšné a efektivní pouze tehdy, pokud přepraví cestující z jednoho letiště na druhé včas, bezpečně a pohodlně. Vynucené přistání jinde, než na plánovaném cílovém letišti, přináší každému přepravci vysoké náklady a cestujícím časové ztráty. Z těchto důvodů je snahou všech provozovatelů letišť vybavit přistávací dráhy takovým technickým zařízením, které umožní přistání a vzlety letadel i za té nej-

BLOKOVÉ schema AMS.2 v technickém bloku řízení letového provozu.



Provoz Kategorie III.A. (CAT III.A.)

Přesné přístrojové přiblížení a přistání s:

- výškou rozhodnutí (DH) nižší než 100 ft, nebo bez výšky rozhodnutí, a
- při dráhové dohlednosti ne menší než 200 m.

Provoz Kategorie III.B. (CAT III.B.)

Přesné přístrojové přiblížení a přistání s:

- výškou rozhodnutí (DH) nižší než 50 ft, nebo bez výšky rozhodnutí, a
- při dráhové dohlednosti menší než 200 m, ale ne nižší než 50 m.

Provoz Kategorie III.C. (CAT III.C.)

Přesné přístrojové přiblížení a přistání bez stanovené výšky rozhodnutí a limitu dráhové dohlednosti.

Vybavení hlavní přistávací dráhy na letišti Praha Ruzyně pro přiblížení a přistání za zhoršených meteorologických podmínek a umožňující letový

provoz za podmínek kategorie II. ICAO je v provozu již řadu let. Významným kvalitativním krokem však bylo v listopadu 1997 zahájení postupů pro přiblížení za podmínek kategorie III.B ICAO. Sportovní terminologií je možno označit tento krok postupem letiště Ruzyně do 1. evropské ligy dopravních letišť.

Postupy pro přiblížení na přistání za nízkých dohledností kladou vysoké nároky na provozní personál stanovišť řízení letového provozu APP a TWR Praha, na technickou obsluhu klíčových systémů ŘLP, ČSL a ČHMÚ. Centrální monitorování provozuschopnosti všech těchto systémů zajišťuje spolehlivý systém AMS, jehož dodavatelem je česká firma TRANSCON z Frýdku Místku. Tento systém je důležitý nejen pro uplatňování postupů při nízkých dohlednostech na pracovištích ŘLP, ČSL a ČHMÚ, ale pomocí jeho funkcí je rovněž ovládan celý systém světelných zabezpečovacích zařízení letiště. Systém poskytuje meteo informace pro všechny čtyři směry drah a umožňuje prezentaci řady provozních dat pro pracoviště umístěná na letištní řídicí věži.

Telegraficky

- Jednodenní** autobusový zájezd do Jizerských hor pro bývalé zaměstnance ŘLP ČR, s.p. 30. 5. pořádá DPER. V programu je mj. prohlídka zámku ve Frýdlantu.
- Uzávěrka** předběžných přihlášek na dětský letní tábor v Ledči n/S je 30. 4. 2001, dále dle domluvy a obsazenosti termínů.

✱

- První turecká pilotka**, adoptivní dcera zakladatele Turecké republiky Mustafy Kemala Atatürka, zemřela 22. března v Ankaře.

Při poruše některého systému nebo zařízením nutného pro přiblížení za meteorologických podmínek KAT II./III., je kategorie přesného přiblížení degradována a snížena na nižší kategorii až do doby odstranění závady. V tomto období, pokud zhoršené meteorologické podmínky přetrvávají, je značně omezen letový provoz letadel nejen na přistání, ale i na vzlet.

Z těchto důvodů jsou zaváděny postupy pro vzlety letadel za nízkých dohledností, které budou uplatňovány právě v období poruchy některého ze systémů určených výhradně pro přistání. Za vzlety za nízké dohlednosti jsou považovány vzlety při dráhové dohlednosti (RVR) pod 400 m a je možné je provádět pouze v případě vyhlášených postupů za nízké dohlednosti - LVTO (Low Visibility Take Off). Zavedením těchto postupů bude umožněn provoz odlétávajících letadel i v době, kdy technická závada neumožní vyhlášení příslušné kategorie přesného přístrojového přiblížení. Dále jsou zaváděny řízené vzlety při RVR pod 150 m do RVR 75 m, kdy jsou letadla na dráze při vzletu vedena pomocí ILS/LLZ.

Zavedení postupů LVTO si vyžaduje instalaci nového softwaru systému AMS - verzi AMS.2.

JAROSLAV VLASÁK
DPLR

Provoz v číslech

Následující čísla převzatá z provozních statistik ilustrují vývoj provozu ve FIR Praha v prvním čtvrtletí 2001. V lednu bylo 23 026 letů IFR, což představovalo nárůst 10,3 % proti roku 2000. Průměrné zpoždění na let 0,5 min. Únor zaznamenal pokles v počtu letů IFR - 21 012 (nárůst 6,3 %) a naopak vzrůst průměrného zpoždění na let - 2,0 min. Hodnoty v březnu: počet letů IFR - 25 276 (nárůst o 12,6 % proti roku 2000), průměrné zpoždění na let - 0,9 minuty.

Podrobnější přehledy vývoje provozu budeme pravidelně přinášet v dalších číslech Stripu.

(il)

E2000 právě teď

Pokračuje stabilizace systému. V souvislosti se změnami trať letových provozních služeb k 19. 4. 2001 jsou připraveny změny datových souborů s definicí nových letových cest a příslušných map. Jsou opraveny ochranné postupy u DAIW.

Největší potíže přetrvávají s kvalitou výsledné multiradarové informace (MRT). Při připojení všech požadovaných radarových čidel dochází ke štěpení cílů a nepřesnému zpracování módu C. Ten je příčinou nepřijatelného množství falešných varování STCA. Tato funkce je na ACC dočasně vypnuta. Na odstranění potíží s MRT dodavatel systému intenzivně pracuje.

(il)

Aktuálně z Letecké školy

Základní výcvik ATC 2000/2 (byl zahájen v srpnu 2000). Skončil základní praktický výcvik na simulátor CASS, po závěrečných zkouškách pokračuje ve výcviku 9 z původních 11 studentů (3 pro TWR/APP Praha a 6 pro ACC Praha). Ve dvou skupinách teď absolvují intenzivní kurz angličtiny, výcvik na letovém simulátoru a pilotní výcvik, v němž každý student nalétá do 11. 5. na letišti Hosín 20 letových hodin.

Zahraniční kurzy. V dubnu budou zahájeny dva třítydenní kurzy anglického jazyka pro řídící letového provozu z Gruzie, v květnu čtyřtydenní kurz angličtiny pro management z Kyrgyzstánu.

Příprava Základního výcviku ATC 2001/1. Začne 2. května a bude zaměřen pouze na kvalifikaci TWR/APP. Prozatím nejsou k dispozici přesné informace o počtu studentů.

Aktivita oddělení FTO (Flight Training Organization). Probíhají dva teoretické pilotní kurzy pro získání licence dopravního pilota (ATPL). Oba jsou vedeny v rámci požadavků předpisů JAA-JAR. Licenci na provádění těchto kurzů získala Letecká škola jako první v České republice už v roce 2000. Kurzů se účastní 37 studentů.

(kk)

Ing. Roman Bíro: „Umíme si navzájem vyhovět a máme k tomu dostatek vůle“

Řídíte letový provoz ve vzdušném prostoru Slovenské republiky. Jste spokojen?

„Jsem spokojený s vysokou kvalitou poskytovaní letových provozních služeb především na oblasti. Máme tam spolehlivý tým profesionálů, kteří byli schopni spolu s provozním personálem zabezpečovací letecké techniky vyvinout obrovské úsilí a zvládnout nárůst počtu pohybů o více než 200 % v období kosovské krize. A uvedli jsme do provozu EUROCAT 2000 v plné konfiguraci. Interakce se systé-

Mezi bratislavské řídicí letového provozu, právě na apríla, opět vtrhl hokej.

Vstoupili jsme za ním.

V budově Letových prevádzkových služieb SR, š.p. visí letáky čtyřdenního mezinárodního turnaje, ředitel ing. Roman Bíro jeho účastníky srdečně vítá v barevném informačním bulletinu a v závěru turnaje vítěze osobně ocení.

Rozhovor, který nám ing. Roman Bíro ochotně poskytl, byl evidentně na odlišné téma, ale sport chybět nemohl. Mimochodem, cestou do jeho pracovny jsme si nemohli nevšimnout velkého zaromanovaného snímku hokejového týmu LPS SR, š.p.

nebojím se ho. Seděl jsem v jednom, co se třikrát marně pokoušelo přistát na dráze vídeňského letiště. Bylo to neobvyklé, ale byl jsem přesvědčen, že na tu dráhu sednout chce.“

Rád riskujete?

„Rád.. Oslovily mě adrenalinové sporty. I když, odsud posud.“

Posloucháte raději Lasicu se Satinským, nebo Petra Dvorského?

„Lasicu se Satinským. Operní představení, přiznám se, nevyhledávám, ale když už se v hledišti octnu, rozhodně neusínám, a neotravuji sousedy šustěním sáček brambůrků. Nejráději si ale sednu k historické knížce. Teď ovšem ve dne v noci ležím v dokumentaci CEATS.“

Jsou to příznaky workholismu?

„Ne, je to pud sebezáchovy.“

Za pár hodin předáte trofej vítězi mezinárodního hokejového turnaje. Vy sám jste hokej hrál? Nebo snad hraje?

„Který kluk v Československu hokej aspoň nezkusil... Jsem výjimkou, mě tenkrát táhly spíš technické sporty. Zato v hledišti hokejového Slovanu jsem co teenager strávil stovky hodin. A víte, kdy jsem tam nesměl chybět? Když přijela Sparta.“

Děkuji vám, pane řediteli, za rozhovor.

(rik)

Snímky: VÁCLAV JUKL

▼ SÁL ACC BRATISLAVA



mem probíhá už jen prostřednictvím obrazovky a myši. Tedy bez papírových proužků.“

Chcete naznačit, že nad stripem se smráká...?

„Bezpochyby. Nad vaší redakcí ale snad ne (ing. Roman Bíro se směje). Strip je zajímavý, čteme ho velmi pozorně. Něco podobného bude určitě vycházet i u nás. Pracujeme na tom.“

V čísle 2 jsme informovali o podpisu dohody mezi vaším podnikem a Řízením letového provozu ČR, s.p.

„Je písemným dokumentem našich tradičně efektivních a v evropském kontextu jedinečných, řekl bych rodinných vztahů. Jestliže budujeme systém norem ISO 9001/2000 a jako jeho nadstavbu systém managementu bezpečnosti jako zcela novou kvalitu při poskytování letových provozních služeb v evropském kontextu, je nezbytné takové kroky pečlivě koordinovat.“

Jaký usus mezi našimi podniky platí, aniž by byl v této smlouvě zakotven?

„Umíme si navzájem vyhovět a máme k tomu dostatek vůle. A pak, zabýváme se prakticky stejnými problémy. Musíme mít například stále na paměti fakt, že podle smlouvy z roku 1997 by měl horní vzdušný prostor spravovat EUROCONTROL v souladu se smlouvou CEATS. A to se nás obou velmi intenzivně týká.“

V čem?

„EUROCONTROL exklusivně zabezpečuje poskytování letových provozních služeb v horním vzdušném

prostoru nad územím osmi států. Tak zní projekt CEATS. Provozovatelům ANS to nevyhovuje. Začali tedy organizovat iniciativu vedoucí k tomu, aby se poskytovateli těchto služeb staly národní ANS sloučené do konsorcia. Je to převratný návrh, protože iniciativa navrhuje doplnění smlouvy, její úpravu.“

Je návrh průchozí?

„Musí být, jinak jsme ve vážné nevýhodě. Třetí subjekt, který bude tyto služby poskytovat, bude pobírat poplatky. Náš podnik by tak přišel o 75 % svých příjmů. Z těchto příjmů financujeme infrastrukturu a dolní vzdušný prostor, který není soběstačný. Mimochodem, tento problém řešili například v Belgii. Věnuji veškeré úsilí, abychom vzniku konsorcia v rámci CEATS dosáhli a stali se jeho členy.“

Jste optimista?

„Jsem. Ale bez úzké spolupráce s vaším podnikem a ostatními sousedy by to nebylo možné. Proti DFS, AENA, NATS jsme jen malí provozovatelé. Můžeme se ale poučit. I oni dělali chyby. Nic nevymyslíme, ale skupení v konsorciu můžeme situaci ovlivnit, účinně se bránit a udržet konkurenceschopnost.“

Jste původním povoláním řidič?

„Někdy v deseti jsem začal snít o radarech a hltať všechno, co s radary souviselo. Začínal jsem jako letecký mechanik, byl jsem jím i na vojně v letech 1979–1981. Jedno jsem v té době už věděl s naprostou jistotou. Že

u letectví zůstanu. Když jsem končil ve čtyřidevadesátém vysokou školu dopravní v Žilině, byl jsem už devět let řidičím tady na approachi.“

V kokpitu jste někdy seděl?

„Pilotování... K tomu jsem měl trochu dál, ale uměl jsem si poradit. Dokonce jsem držel v ruce L devětatřicítka Albatros. No... Prostě jsem se nějak potřeboval dovědět, jak letectví vypadá ze vzduchu.“

Ke všemu, co souvisí s aviatikou, cítím obdiv, ale především hluboký respekt. Nepřeháním to?

„Kdysi jsem od kohosi slyšel, že letadlo si vždycky udělá, co samo chce. Právě k tomu bylo lidmi zkonstruováno. Cítím k němu cosi jako pokoru, ale



Věž je pod pláštěm

Snímek prací na opláštění věže pořídil Václav Jukl 2. dubna, aktuální situační zpráva je už ale o něčem jiném: stavba nového provozního objektu RLP ČR, s.p. na letišti v Brně–Tuřanech finišuje! K maximálnímu pracovnímu nasazení firmy nutí především blížící se kolaudace 1. etapy výstavby.

Komolý kužel věže už dostal vnější opláštění, střecha je zaplechována a opatřena izolačními nátěry. Budova se halí do cihelné obezdívky kvůli budoucímu urbanistickému vzhledu letiště. Střecha severního křídla budovy je před dokončením, hotova je příjezdovka komunikace před jižní fasádou nové věže.

A uvnitř? Položeny jsou podlahové krytiny, stavebně dokončené je i horní podlaží s prostory pro APP a administrativu. Přípojka plynu je zkolaudována, topení funguje. A všechno jistí pravidelné kontrolní dny...

(js)

Nová struktura mzdy

(dokončení ze strany 1)

- **Mzdový předpis pro kategorii A, S zaměstnanců pro rok 2001 (příloha č. 1 KS s CZATCA)**
- **Dodatek č. 1 k Sociálnímu programu řlp (příloha č. 5 ke KS s CZATCA)**
- **Mzdový předpis pro kategorii B, C, D a S zaměstnanců pro rok 2001 (příloha č. 2 KS s VVOO OSD)**
- **Katalog prací, který je součástí tohoto mzdového předpisu**
- **Dodatek č. 3 ke KS s VVOO OSD**
- **Dodatek č. 2 k Zásadám pro kapitálové pojištění zaměstnanců ŘLP ČR, s.p., na něž se vztahuje KS VVOO OSD (příloha č. 3 KS s VVOO OSD)**

Z jejich výčtu je patrné, že do vyjednávání byly na základě požadavku odborů zařazeny taktéž některé dílčí návrhy na změny jiných částí kolektivních smluv, odůvodněných buď změnou legislativy, organizačního uspořádání podniku či jinak oprávněnými důvody.

Průběh kolektivního vyjednávání hodnotí divize personální jako velmi konstruktivní a tomu nakonec odpovídá i časový úsek, ve kterém bylo úspěšně ukončeno.

V oblasti mzdové byly oběma odborovými organizacemi přijaty nové principy mzdové politiky navržené zaměstnavatelem, které se v promítly do návrhů mzdových předpisů. Jednalo se především o novou strukturu mzdy, kde byla zvýšena základní složka mzdy, základní mzdový tarif, na úkor té pohyblivé, tedy konkrétně přemí. Ty byly doposud poskytovány v průměrné měsíční výši 25 % ZMT. Od 1. 4. 2001 bude průměrná výše prémie činit 10 % ZMT, zatímco základní mzdové tarify budou zvýšeny v důsledku této strukturální změny o 13,6 %. Dalším z nově přijatých

principů pro tento rok, ale i pro následující kolektivní vyjednávání, je navyšování mezd zaměstnanců podniku v rámci kolektivního vyjednávání dohodnutým růstem základních mzdových tarifů. Od 1. 4. 2001 se jedná v průměru o 8 % nárůst.

Významnou změnou v odměňování je i nová konstrukce příplatku za práci přesčas, kvalifikačních příplatků a zvýšení odměny při odchodu do starobního nebo invalidního důchodu z dosavadních 500,- Kč za odpracovaný rok na 1000,- Kč.

Zaměstnavatel v návaznosti na přijetí těchto nových principů v odměňování odchází z kolektivního vyjednávání se dvěma významnými závazky. Tím prvním je vytvoření nové koncepce odměňování do konce roku 2001. Druhým je vytváření kvalifikačního katalogu funkcí v podniku s cílem plného uvedení do provozu v horizontu do konce roku 2002.

Zaměstnanci zajisté ocení, že zaměstnavatel přislíbil vytvořit s účinností od 1. 10. 2000 systém poskytování příspěvku na penzijní připojištění zaměstnanců.

Na straně druhé však zaměstnavatel nepřistoupil na určité požadavky odborů, a to z důvodů jejich finanční náročnosti a nesystémovosti. Jedná se o rozšíření placeného volna ze 3 na 5 dnů, doplatku nemocenského za určitých podmínek do výše průměrné mzdy, příspěvek na brýle ve výši 10 000,- Kč.

Detaily výsledků kolektivního vyjednávání, výše zmíněné mzdové předpisy a dodatky, jsou k dispozici u vedoucích zaměstnanců ZOÚ a zveřejněny na INTRANETu. Divize personální je připravena poskytnout bližší informace každému zaměstnanci, pokud o ně projeví zájem. Po přijetí zásad o čerpání prostředků FKSP připraví divize personální ve spolupráci s tiskárnou LIS sešitové vydání obou kolektivních smluv a jejich příloh v úplném znění.

Přijetí Zásad o čerpání FKSP se z důvodů procedury dělení zisku odkládá na měsíc duben 2001. O výsledku jednání na toto téma budeme na stránkách Stripu rovněž informovat.

Divize personální

Jste spokojeni s tím, čeho jste dosáhli?

L. Poleščuk: „Především musím zdůraznit, že vzájemné shody bylo dosaženo v rekordně krátké době. Vysvětlení je nasnadě. Obě strany využily příležitosti rozumně se dohodnout právě na základě už zmiňované důvěry a vzájemného respektu. Změny v sociálním programu a nová mzdová politika podniku, která poprvé zazněla v ucelené podobě, vedou k určité míře spokojenosti. Záměrně říkám 'k určité míře', neboť nevyřešená zůstala ne zcela bezproblémová oblast FKSP. Ale také proto, že spokojenost bývá cestou ke stagnaci...“

Z. Micka: „Některé požadavky se naplnit nepodařilo (dorovnání nemocenských dávek, naše místnost...), ale věřím, že se stanou předmětem vyjednávání v roce 2002. V podstatě spokojeni jsme. Je ale třeba připomenout, že v dubnu nás čeká ještě projednávání Zásad pro čerpání FKSP...“

(rik)

Jsmes spokojeni, miní odboroví předáci

V jakém duchu jednání probíhala?

L. Poleščuk: „Vedení podniku dostalo svým závazkům z loňska a pokračovalo v dialogu v oblastech, na které nebyl z časových důvodů prostor. Vnímáme to jako pozitivní posun k obnovení důvěry mezi oběma subjekty. Pozitivum vidíme i ve změnách v personálním obsazení vyjednávacího týmu. Projevilo se to na průběhu jednání, ale i na jeho konstruktivním vedení.“

Z. Micka: „Byla korektním diskusním fórem všech zúčastněných.“

Na výsledky kolektivního vyjednávání jsme se zeptali zástupců odborových organizací, ing. Lubomíra Poleščuka (CZATCA) a ing. Zdeňka Micky (VVOO).

S čím jste do vyjednávacích kol šli?

L. Poleščuk: „Rámec byl stanoven úspěšně uzavřeným kolektivním vyjednáváním v prosinci loňského roku, což ostatně konstatovaly obě strany. Šlo především o přílohy kolektivní smlouvy s CZATCA - Sociální program a Mzdový předpis.“

Z. Micka: „Dál vylepšit sociální jistoty našich zaměstnanců, dohodnout se na příspěvku pro důchodové pojištění a zavedení motivační částky pro zaměstnance, odcházející do důchodu. Upřesnit pravidla pro tvorbu rozvrhů směn v nepřetržitých provozech, dorovnat pojišťovací dávky v době nemoci, zvýšit počet dní pracovního volna s náhradou mzdy. Samozřejmě jsme apelovali na růst mezd, ale i na zlepšení našich pracovních podmínek. Hledáme vhodnou místnost.“

Mezi „Top“ firmami

Rízení letového provozu ČR, s.p. dostal nejvyšší známku v kategorii doprava letošní ankety „Czech Top 100“. Nejjobdivovanější firmou ve službách je Česká správa letišť, s.p. Ze seznamu 561 českých firem získala nejvyšší ocenění v absolutním žebříčku, stejně jako v loňském i předloňském roce, mladoboleslavská Škoda Auto. Na druhém místě je opět cestovní kancelář Fischer, třetí je budějovický Budvar. Osmá příčka celkového pořadí patří Českým aeroliniím.

O pořadí firem rozhoduje kvalita výrobků a služeb, inovační schopnost, finanční atraktivnost, dlouhodobá hodnota firmy. Vrcholoví manažeři firem při sestavování žebříčku hodnotili i odpovědnost k životnímu prostředí, otevřenost a komunikativnost a vztah firmy ke společnosti. (ag)

Záhada...

„Letadlo MD 80 americké společnosti TWA se 122 cestujícími na palubě, letící na domácí lince ze St. Louis (Missouri) do Yampa Valley (Colorado), přistálo ve středu za záhadných okolností na úplně jiném letišti, vzdáleném necelých 30 km,“ píše 16. března 2001 v deníku Právo znáčka „roš“ převzatou zprávu CNN a pokračuje: „Posádka přitom nehlásila žádné problémy, přistání bylo bezpečné, a tak se inspekce domnívá, že pilot se musel prostě zmylit. Společnosti se pilotova mylka prodrazila - musela cestující přepravit do cílové stanice autobusy.“

Tajenku téhle záhady se pokusil najít Pavel Prošek (DPRO): „Je to celé podivné a nepravděpodobné, ale stát se to může - a stalo se to. Kdo pochybil, a kdo víc? Pilot zřejmě myslel vpravo a letěl vlevo a to je samozřejmě obrovská chyba. Svůj podíl viny nese ovšem i postup služby řízení letového provozu.“ (rik)

† Pavel Kohout

Dne 16. 3. 2001, ve věku nedožitých 65 let, zemřel dlouholetý zaměstnanec Řízení letového provozu ČR - pan Pavel Kohout.

V podniku Československé Správy dopravních letišť a následně v ŘLP ČR, s.p. zastával řadu funkcí na stanovišti APP/TWR Praha. Civilní letectví mu nebylo nikdy pouze zdrojem obživy, ale i jeho celoživotním koníčkem.

Koníčkem, kterému zůstal věrný skutečně až do smrti. (jv)

Omluva

V březnovém Stripu 2, v kurzívce Letci tančili v Lucerně, jsme uvedli chybnou informaci o podílu naší Letecké školy na organizaci X. leteckého plesu. Generální partnerství školy nebylo sponzoringem, ale reklamní akcí ŘLP ČR, s.p.

Omlouváme se.

(red)

„3 L“ Fotosoutěž

Vlastně to byl kalendář našeho podniku pro letošní rok, který nás inspiroval k uspořádání soutěžního fotoohlédnutí za uplynulým stoletím. A tak nám dovozte, abychom vás pozvali k účasti ve fotosoutěži, jejíž hlavní kategorií jsme nazvali „3L“, tedy **Lidé, letadla, létání**.

Druhou kategorií je „volné téma“. V této skupině fotografií se těšíme na záběry z míst vaší dovolené, ale i zajímavé architektury, na portréty apod.

Podmínky soutěže:

Můžete přihlásit snímky jednotlivě i seriály maximálně 6 fotografií. Odborná porota v nich bude jistě hledat emotivní náboj.

Soutěžní snímky:

- černobílý nebo barevný formátu 18 x 24 cm
- na rubové stránce každého snímku označte horní hranu fotografie, a hůlkovým písmem napište jméno, příjmení a vaše pracoviště, telefon, datum pořízení a číslo snímku
- přihlášené snímky pečlivě zabalte a zašlete nebo doručte osobně na adresu Oddělení komunikace, Ivana Plchová, LO, III. patro.

Uzávěrka:

Fotografie zasílejte do 10. 9. 2001.

Hodnocení:

Přihlášené snímky ohodnotí odborná porota, složená z renomovaných fotoreportérů a zástupce našeho podniku, a vyhlásí v obou kategoriích 1.–3. místo. Autoři vítězných snímků získají věcné ceny.

A ještě dovětek:

V příštím Stripu (vyjde začátkem června) zopakujeme podmínky soutěže, uveřejníme přihlášku a budeme vás rovněž informovat o připravované výstavě kolekce nejlepších fotografií.

(red)

UKÁZKY snímků, které jejich autoři do soutěže určitě přihlásí. Nahoře majestát Boeingu C 135 C, tzv. „pstruha skvrnitého“, poskytl redakci Pavel Kopecký (SMC), dole působivé „zátiší“ karlovarského letiště nám poslal dr. Stanislav Černý.



Řekli a napsali o nás

Od mikrofonu zdraví Jana Klusáková. Protentokrát jsme nepozvali hosta do rozhlasového studia, rozjeli jsme se za ním na okraj hlavního města do Ruzyně. Inženýr Petr Materna je totiž generální ředitel Řízení letového provozu České republiky.

Kam jste poprvé letěl?

„V roce 1973, tady v okrsku letiště Praha-Ruzyně, testovacím letadlem Iljušin 14. Létali jsme dvě hodiny kolem letiště a testovali různá zařízení. Já jsem testoval sám sebe, co to se mnou udělá.“

A do ciziny, kdy jste poprvé letěl?

„Mám pocit, že to bylo v roce 1977, do Kanady. Letěl jsem tam na školení o systému majáků pro přesné přiblížení a přistání.“

Čí to byl nápad postavit letiště právě v Ruzyni? Když v celé Praze není mlha, tak tady spolehlivě bývá?

„Býval to velký problém. Dnes jsme vybaveni pro přistání za podmínek

Český rozhlas 1 vysílal v neděli 25. března 2001 pravidelný pořad Host Radiofóra.

třetí B kategorie a to už nepotřebujete vidět nic. Vertikální dohlednost nula.“

Pilot nevidí na zem a může přistát?

„Bezpečně přistane, přistání je automatické. Pilot má jistotu, že se na náš pozemní systém může spolehnout.“

V čem spočívá řízení letového provozu?

„Udržet mezi letadly bezpečnou vzdálenost. A nejen mezi letadly navzájem, ale i mezi letadly a terénem.“

Z České republiky se létá do celého světa, co to znamená pro vaše pracoviště?

„Informace o letovém provozu předáváme sousedním státům. A musíme

být schopni poskytnout posádkám veškeré informace o vzdušném prostoru, kterým proletí, a o přistání na koncovém letišti.“

Slyšela jsem, že Řízení letového provozu je velký a výdělečný podnik.

„Jsme významným exportérem, protože vyvážíme naše služby za poplatky, které jsou určeny mezinárodními pravidly. Hlavním smyslem naší činnosti je bezpečnost, a k tomu potřebujete velice nákladné a komplikované nástroje, do nichž jsme od roku 1992 investovali něco přes 2 miliardy korun. Naše zařízení je na špičkové světové úrovni, a takové jsou i naše služby.“

Mám prý se vás zeptat na jedinečný systém dálkového ovládání, kterému říkáte drábkostroj?

„To je systém ovládání světla na letišti. Vyrobila ho a dodala česká firma z Frýdku Místku. Není to velká firma, ale je velmi dobrá.“

(Zkrácený přepis rozhovoru pozn. red.)

„Váš Strip mě zaujal,

je obsahově a graficky na velmi vysoké profesionální úrovni.“ napsal 6. března 2001 v úvodu dopisu ing. Petru Maternovi pan Václav Štátný. V Motorletu, kde se učil leteckým mechanikem, nahlédl poprvé do žurnalistiky v Signálu. „Redakce sestávala ze čtyř pracovníků a jednoho fotografa. Vydávali dvoubarevný měsíčník o osmi stranách formátu A4 a vím, jaká to byla honička vydat tento časopis aspoň v jakési kvalitě v daném termínu.“ vzpomíná Václav Štátný.

V roce 1968, po studiích na VŠD v Žilině, emigroval do Švédska a po ukončení ekonomie na stockholmské univerzitě začal pracovat v roce 1973 na letišti Arlanda pro SAS: „Firma zaměstnávala 15 000 lidí, ale časopis formátu a kvality Vašeho Strip neměla. Neměl ho ani Pacific Western Airlines,

pro který jsem pracoval v Kanadě v letech 1981–1991. Vydávala jakýsi občasník nevalného rozsahu a kvality,“ podotýká pisatel dopisu.

Ve Vancouveru vydával Václav Štátný nepravidelník „PLÁTEK“ pro českou komunitu, v roce 1991 už doma osmistránkový měsíčník formátu A4 „Money Pager“ ve vlastní firmě, zabývající se finančním poradenstvím „za účelem tréninku mých 1800 finančních poradců a kvůli profesní inzerci ve formě odborných finančních článků,“ jak sám říká. „Vydávat kvalitní časopis a udržet ho čtenářsky přitažlivý je úmorná práce. V tomto směru klobouk dolů a všechna čest redakčnímu týmu Vašeho časopisu. Nepostrádá žádný předpokladů dobré publicistiky,“ píše ve svém dopise Václav Štátný.



Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Nové centrum ČSA

Výstavbu nového administrativně provozního centra Českých aerolinií, a.s. na letišti v Praze Ruzyni zahájil 29. března 2001 ministr dopravy a spojů Jaromír Schling poklepem na základní kámen. Stavební povolení bylo vydáno 16. 3. 2001, nyní probíhají přípravné práce, stavba má být dokončena koncem března příštího roku.

Budova čokovitého tvaru podle projektu P. Štěcha z architektonického ateliéru Nikodém & Partner vyrostle proti terminálu ruzyňského letiště. Budou v ní kanceláře ČSA, zasedací místnost a archiv. Sestává z jednoho podzemního a 8 nadzemních podlaží. Poskytne prostor až 540 pracovníkům, bude mít 3800 m² kancelářských ploch a 384 parkovacích stání. Zavěšená fasáda bude kombinací skla, ocelu a hliníku, základem nosná, monolitická konstrukce. Investiční hodnota stavby se blíží 400 mil. Kč.

Objekt najdete pod č. 9 ve studii prostoru sever, uveřejněné ve Stripu 1/2000.

➤ U terminálu Jih roste hangár



Na starém letišti, v zatáčce mezi terminálem Jih a bývalým objektem zahrady, vyrůstá nový objekt. Stavba budovy a hangáru „Aviation Service Praha - Ruzyně“ byla zahájena 1. 6. 2000 a má být dokončena ještě v tomto roce. Představuje zhruba 2500 m² technického zázemí (dílny, hangár) a administrativních prostor. Generálním investorem je firma Aviation Service, a.s., která bude rovněž provozovatelem. Primární využití objektu je podpora pro General Aviation na ruzyňském letišti pro letadla do 20 tun a hlavními činnostmi budou handling, parkování letadel, malá údržba letadel, údržba a instalace avioniky do letadel.

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ

➤ Definitivně rychlodráha?

Projekt rychlodráhy Praha - letiště Ruzyně - Kladno, o jejíž vybudování už šest let usiluje společnost PRAK (Praha, Kladno a další obce, Česká správa letišť a České dráhy), začíná mít po letech ústrků šanci uspět. Ministr dopravy a spojů Jaromír Schling potvrdil, že ze Státního fondu dopravní infrastruktury dostane PRAK pět milionů korun na dopracování projektové dokumentace rychlodráhy k územnímu řízení. První část etapy rychlodráhy, která propojí ruzyňské letiště s centrem Prahy, má být hotova v září roku 2002. „Zároveň vyjednáujeme a sháníme peníze pro část z letiště do Kladna, aby byla projektová dokumentace kompletní,“ řekl předseda představenstva PRAK Ladislav Břina. Pokud nenastanou komplikace, mohla by podle jeho odhadů projet první souprava trasou z letiště na Masarykovo nádraží v roce 2005. A nedlouho poté by měli jezdit do Prahy i obyvatelé Kladna.

Na schůzce u ministra se podařilo částečně otupit ostrý nesouhlas zástupců Prahy 6, jejíž obyvatelé výstavbu odmítají. „Stanice Dejvická bude zahloubena a trať elektrifikována. Rychlodráha nemůže fungovat na úkor obyvatel této části Prahy,“ řekl středočeský hejtmán Petr Bendl. Je přesvědčen, že rychlodráha vyřeší kolapsový stav na Evropské třídě a usiluje o to, aby se projekt nedělil na dvě části, ale posuzoval se komplexně. Obává se však, že dojdou peníze. „Tomu chci zabránit. Fakt, že rychlodráha pomůže vyřešit dopravu obyvatel Kladna do Prahy, může projektu pomoci získat peníze ze strukturálních fondů. Kladensko je totiž jediný strukturálně postižený region ve středních Čechách, a tak pokud bude řešit místní problém, může na tom Praha vydělat,“ tvrdí Petr Bendl.

Zpracoval - os

ČSA členem Sky Team

Zvýšení přeprav cestujících o 16–17 % z loňských 2,461 milionů lidí letos očekávají České aerolinie. Nabízejí pět nových destinací, jejich celkový počet se tak zvýšil na 71 v 38 zemích. Nově do Birminghamu, Vilnius, Soluně, Lublaně a Lyonu.

S letním letovým řádem se ČSA zároveň plně začlenily do globální letecké aliance Sky Team, kterou tvoří spolu se zakládajícími členy Air France, Delta Air Lines, Korean Air a Aero Mexico. Cestující si tak nyní mohou vybrat letenku na některý z 7091 letů denně do 472 destinací. Alianční společnosti dále nabízejí jednotné odbavení a společné

programy bonusů pro stálé pasažéry.

Od dubna létají ČSA na letišti JFK v New Yorku a v rámci značených letů s Delta Air Lines i do dalších 14 amerických měst. S Air France do sedmi francouzských měst, včetně Lyonu, kam bude z Prahy létat malé trykové letadlo francouzského dopravce.

V příštím čísle Stripu se pokusíme odpovědět na otázku, jak členství ČSA ve Sky Team ovlivní rozsah poskytování zlevněných letenek pro zaměstnance našeho podniku, tak jak je popsán v Dodatku č. 1 Smlouvy o vzájemné spolupráci mezi ČSA, a.s. a ŘLP ČR, s.p.

(red)

„Fenomén“ zpoždění

Nový problém Evropy se jmenuje zpožďování letů a trápí zejména největší letiště starého kontinentu, píše Hospodářské noviny z 27. března.

Z londýnského Heathrow loni odletla později asi pětina strojů, z Frankfurtu čtvrtina. Problémové je letiště Orly v Paříži, ještě hůř je na tom letiště v Madridu. ČSA skončily na žebříčku dopravců mezi nejlepšími čtyřmi. První tři místa obsadily Finnair, SAS a Islandair, ti všichni ale provozují své linky v dřívější většině mimo hlavní letecké koridory. Naopak mezi nejhorší patří Swissair, Sabena a Malév. Podle mezinárodních úmluv se za zpoždění nepovažuje prodleva do tří minut, akceptovat lze rovněž odlet posunutý o 15 minut.

„Hlavním důvodem, proč se lety neustále zpožďují, je výrazný rozmach letecké dopravy a s tím související nedostatek slotů,“ tvrdí Jiří Roubíček, vedoucí centrálního dispečinku ČSA. Na problematiku slotů, o níž se v souvislosti se zpožďováním letů hodně diskutuje, se hodlá zaměřit i Evropská komise. Podle deníku The Wall Street Journal se bude snažit prosadit nový předpis přibližující se americkým směrnicím, kde sloty nejsou považovány za majetek aerolinií či letiště, ale fungují na principu „kdo dřív přijde, ten dřív mele“. Dopravci ovšem s tímto návrhem nesouhlasí a požadují zvýšení kapacit letišť a zlepšení organizace letečnické kontroly, konstatují Hospodářské noviny.

„Jedná se o klasičskou dezinformaci nezasečeného autora, který zjevně směšuje problematiku letištních a traťových slotů. V Evropě letištní sloty existují, leč většina zdržení je produkována nedostatkem kapacity na tratích. V USA je situace opačná,“ poznamenal k tomuto problému Jan Hovorka, metodik DPLR. „Zásada 'kdo dřív přijde, ten dřív mele' se v evropském prostoru uplatňuje od samého začátku CFMU a v odborném žargonu se nazývá 'First planned, first served'. O tom, že by sloty byly 'majetkem' kohokoliv, nelze vůbec hovořit. Rozdělovat tedy v tomto kontextu společnosti na dobré, horší a nejhorší je snad i žalovatelné. Z předchozího textu totiž vyplývá, že se jedná o zdržení, která provozovatelé nemají možnost ovlivnit,“ řekl Jan Hovorka.

(rik)

Letiště privatizují

Koncem března informoval ministr dopravy Slovenské republiky Jozef Macejko o připravované koncepci civilního letectví, v níž se počítá s privatizací slovenských mezinárodních letišť. Nejprve by se měl prodat menšinový podíl letiště v Bratislavě. Jedním z hlavních motivů koncepce je přetažení části zákazníků na Slovensko z blízké Vídně. Materiál ministerstva dopravy navrhuje transformaci mezinárodních letišť na akciové společnosti se stoprocentní účastí státu a příslušného města. Termín ukončení procesu je podle ministra pololetí 2002.

Slovenská správa letišť, která funguje jako státní příspěvková organizace, spravuje a provozuje šest mezinárodních letišť v Bratislavě, Piešťanech, Sliači, Žilíně, Popradu a Košicích.

(ag)

Došlo na redakční e-mail

Vážení kolegovia, při nedávné návštěvě Vášho podniku som mal možnosť nahliadnuť do Vášho podnikového časopisu STRIP. Musím sa priznať, že s veľkým záujmom som si ho prečítal od A po Z spolu s mojimi spolupracovníkmi staršími i mladšími. Podobné problémy, známe tváre, história či aktuálne informácie, to všetko

sme vo vašom časopise našli.

Ked'že by sme radi aj v budúcnosti Váš časopis čítali, prosíme Vás, aby ste nás zaradili do adresára pravidelných odberateľov. Za porozumenie Vám ďakujeme.

Za LPS SR Letisko Poprad - Tatry:
Ing. Dušan Goceliak, vedúci ESR

Poslanci byli našimi hosty



Informace o stavu a plánu rozvoje poskytování letových provozních služeb a ŘLP ČR, s.p. byly cílem zasedání Stálé pracovní skupiny pro letectví Hospodářského výboru poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky (SPSL), které proběhlo 23. března 2001 na půdě Letecké školy.

Skupinu tvoří členové senátu, poslanecké sněmovny, zástupci státní správy, organizací civilního a vojenského letectví a leteckého průmyslu a jejím posláním je zajišťovat průběž-

nou informovanost o dění v letecké dopravě. Pod vedením jejího předsedy, poslance ing. Zdeňka Švrčka, organizuje pravidelné schůzky tematicky zaměřené na specifické oblasti letectví.

Zástupci ŘLP ČR, s.p. prezentovali řadu témat. V úvodu se zaměřili na problémy související s institucionálním uspořádáním poskytování letových provozních služeb v evropském i celosvětovém kontextu, včetně otázek souvisejících s komercializací našeho podniku. Následovaly informace o koncepci poskytování ATS, systému E2000 a o přípravě projektu výstavby nového objektu ŘLP ČR, s.p. s označením ATCC 2006. V závěru hovořili o vývoji a zásadách nového organizačního uspořádání ŘLP ČR, s.p. a o stavu projektu CEATS.

(ih)



ZASEDÁNÍ v Letecké škole se zúčastnili mj. i poslanci doc. ing. Miloš Titz, CSc., ing. Stanislav Recman a senátor mgr. Daniel Kroupa. Naši hosté si pak prohlédli stanoviště TB. Na věži naslouchali výkladu Vladimíra Krejčího, na sále ACC sledují instruktaž Richarda Toscaniho.

Snímky: VÁCLAV JUKL

Listujeme v letištních archivech

Naše putování zajímavými kapitolami historie našich regionálních letišť dospělo do závěrečného dějství. Vracíme se proti běhu času na jih, někam do roku 1919, ale Brno nemá letiště...

Brno - Tuřany včera a dnes I.

Druhé největší město mladičké republiky se dočkalo prvního leteckého spojení s Prahou 24. května 1926. To už ale přes dva roky brázdí letadla Československých aerolinií vzdušný prostor nad Brnem na pravidelné lince Praha - Bratislava.

Agilní Moravský aeroklub, založený v roce 1919, nadšeně propaguje aviatiku, ale letecké dny v roce 1920 a o rok později pořádá v Olomouci za vydatné pomoci pilotů leteckého pluku 2. V Brně totiž není letiště a ještě pár let nebude. A tak ukázky leteckého umění předvádějí členové aeroklubu na poli za čtvrtí Komárov (u bývalé závodní dráhy), nebo v Králově poli za veterinární fakultou. Teprve v roce 1923 lze vystopovat počínající snahy ministerstva veřejných prací a moravského aeroklubu o zřízení státního letiště, budoucí základny rozvoje místního civilního letectví. Městské i státní instituce jsou ale příliš zaměstnány budováním vojenského letectva.

Po zdoluhavých jednáních městská rada konečně stanovila, aby pozemky prostoru jihovýchodně od Brna v katastru Černovic byly získány buď nákupem, nebo pronájmem. Letecká správa civilní i vojenská přednesla požadavek na 220 hektarů potřebných ploch, z čehož 120 hektarů mělo být určeno pro vlastní letištní areál.

Černovičtí (převážně německé národnosti) se bránili. Byli proti zřízení letiště i při hlasování na radnici. Zdůvodňovali to odebíráním pozemků. Ministerstvo veřejných prací však nakonec zájem státu prosadilo. V říjnu 1924 předložilo plán letiště, o necelý rok později stavba začala a v květnu 1926 skončila.

Provoz letiště probíhal na kvalitní travnaté ploše 1000 x 850 m. Na tehdejší dobu bylo perfektně vybaveno: mělo dva hangáry s příruční dílnou, velkou odbavovací budovu pro cestující s čekárnou, bufetem, čítárnou, policejní strážnicí a celním úřadem a správní budovy s bytem pro ředitele a personál (po obnově v roce 1945 sloužila pracovníkům ČSSDL). Z navigačních zařízení byl instalován zábleskový maják na kopci Hády i na letišti. Později přibyl radiogoniometr, zaměřovač a radiovysílač OKB v Komárově. A zelenomodrý autobus s nápisem Československé státní aerolinie při jízdě po Křenové a Olomoucké ulici budil zasloužený obdiv mládeže i dospělých.



Byla to velká sláva, tenkrát 24. května 1926. Na ploše nového letiště přistál poprvé Farman-Goliath, letící z Prahy s dvanácti cestujícími na palubě. Na oslavu zahájení provozu uspořádal Moravský aeroklub o pár dní později, 30. května, velkolepou leteckou slavnost, v Brně do té doby nevídanou. Zúčastnilo se jí dvacet letadel leteckého pluku 2 v Olomouci a letadla ČSA.

V létě toho roku se Brno stalo i letišťem mezinárodním. Polská letecká společnost LOT zahájila pravidelnou linku Krakov - Brno - Vídeň.

V následujících letech prudce vzrostl počet cestujících, procházejících odbavovací budovou nového letiště. Do roku 1930 využívá služeb brněnského letiště více než 7000 osob, z nichž 2800 odlétalo z Brna. Největší počet cestujících byl přepravilo stále ještě novotou zářící brněnské letiště v roce 1928 při příležitosti 1. výstavy soudobé kultury, která se konala v prostorách dnešního brněnského výstaviště.

**S použitím materiálů
ing. Aurela Čipáka - rik**

„DOMEČEK“ Řízení letového provozu stál na západní straně letiště. Zaměřovač „čtil“ letadla na trati, na přiletech, sestupech a odletech. Spolupracoval s Prahou, Vídní, Budapeští, Bratislavou, Ostravou i Č. Budějovicemi. Sloužil až do příchodu Němců...



Hokejisté vybojovali bronz

O tom, že naši hráči z bojů III. ročníku mezinárodního turnaje ATC Ice Hockey Cup Slovakia 2001 (1.-4. dubna v Bratislavě) vytěží „jenom“ bronz, rozhodl jejich výkon na ledě, ale patrně i nešťastně zvolený hrací systém. Ten, jak se ukázalo, nakonec uzavřel našemu týmu šanci změřit síly o první dvě místa v turnaji.

Reprezentanti našeho podniku nastoupili ve zbrusu nových dresech a nevedli si vůbec špatně. V čtyřčlenné skupině nejprve hladce přehráli ATC International 16:3, aby po velmi krátkém odpočinku nestačili na skvěle bruslařsky vybavené Finy (ATC Hockey Tampere) a prohráli 3:7. Vítězství nad Švýcary (Zurich Hockey team) 19:2 posunulo naše mužstvo na druhé místo v tabulce a při běžném hracím „pavouku“ do semifinále. To se ovšem tentokrát nekonalo...

NAŠI HRÁČI porazili ATC International 16:3. Milan Sřihavka na buľ, vpravo Jan Kalina. Oporou týmu RPL ČR, s.p. byla „blue line“ (zleva) Zbyněk Lomička - Miroslav Pechanec - Jiří Hůla. Nakonec ale vyhrál šestiletý finský maskot „0,5“...

Rozhodujícím byl tedy zápas o třetí místo s druhým Geneva Hockey Team ve skupině B. Po první třetině naši hráči ztráceli (1:3), zápas však v dramatickém průběhu otočili a vyhráli 7:4.

O první místo svedli tuhý boj domácí řídící (ATC Bratislava) se skvělými Finy z Tampere. Ti byli nakonec šťastnějším týmem, zvítězili 5:4 a získali vítěznou trofej.

Vystoupení našich hokejistů shrnul vedoucí týmu Josef Valenta: „Loni jsme skončili druhí a letos třetí. Doufám, že se nám v příštím ročníku již konečně podaří turnaj vyhrát. A za celý mančaft díky podniku za nové hokejové vybavení.“

Tým RPL ČR, s.p. nastupoval s tímto kádrem hráčů: Libor Pecháček, Josef Valenta, Luboš Fiala, Ladislav Hájek, Ivan Majerčín, Robert Morx, Tomáš Horák, Jiří Hůla, Jan Kalina, Jan Klas, Petr Knotek, Zbyněk Lomička, Miroslav Pechanec, Milan Sřihavka a Petr Žitěk.

(th)

Snímky: VÁCLAV JUKL

Práce řídícího patří mezi nejnáročnější profese, o tom jistě není nejmenších pochyb. Není divu, že příznaky stresu, přepracovanosti a hypertenze jsou stálými průvodci jeho života.

Esence pro řídící

Na mezinárodním letišti Narita v Tokiu se tým vědců a přírodních léčitelů pokusil tyto symptomy zmírnit. Po dobu 48 hodin byl na pracovní stanoviště řídících vhnán vzduch obohacený směsí bylinných esencí a aromatických olejů. Výsledky byly překvapivé. Téměř 80 % řídících zaznamenalo velkou úlevu, doprovázenou významným poklesem krevního tlaku a i jejich soustředěnost na práci se výrazně zvýšila. Oněch dvacet procent si ovšem stěžovalo na bolest hlavy, malátnost a nechutenství...

Individuálními pohovory bylo zjištěno, že tito řídící by spíše přivítali aroma mnohem prozaičtější, například vůni masa, hořčice nebo dokonce kyselého zelí.

Výzkum se dostal do slepé uličky. O co „ouchucený“ vzduch tokijských řídících letového provozu momentálně dýchají, agentury neuvádějí.

Jaké esence by volili naši řídící?

Ze zahraničních pramenů - rkl



Na individuální pohovory je v tomto případě asi už pozdě...

Kreslil: OTAKAR RADA

Za rok s Kanadány?

Hráč a šéf organizačního výboru turnaje ing. Arpád Egri, řídící ACC.

Hokejem v Bratislavě žijete.



„Od roku 1995 hrajeme pravidelně, byli jsme ve Slaném, ale i v Ženevě a Helsinkách. A na ATC turnaji '97 ve Vancouveru.“

Jste druží. Tedy bez nálady?

„Zkusíme vyhrát příště.“

Rozroste se i Bratislava Cup?

„Zůstaneme při osmi týmech, zájem mají Rusové, Švédové, ozvali se ze zámoří.“

Kanadáné?

„Hrál by smíšený tým USA-Kanada.“

Příští favorit?

„První tři týmy z letošního turnaje mu budou za rok víc než vyrovnanými soupeři. Z nich může vyhrát kdokoli.“

(rik)