



Oceněná věž
na FOR ARCH
Karlovy Vary
2001

strana 4



Byli jsme
při leteckých
dnech
v Pardubicích
a v Roudnici

čtěte na straně 5

„*M*áte štěstí, jediné volné místo zůstalo vedle vás,“ pravila s profi úsměvem letuška bulharské společnosti Hemus.

Charter startuje, opálení či popálení turisté na pravém křídle mohou ještě pár vteřin přemítat, proč se Nesebru říká perla Černého moře, kabina hlaholí zázitky.

Potlesk

Burgas není přístavem charterů co býval. Takový charterový itinerář našich cestovních kanceláří mívá v osmdesátých letech kolem dvou set stran. Leč i bulharské pobřeží prošlo proměnou času a charterové lety i tady houstnou.

Tisíce letních charterů soupeří o své místo ve vzduchu s narůstajícími pravidelnými linkami. Tlačení na nebi, narůstající zmátčený chaos na zemi. Experti si lámou hlavy, jak dostat tam nahoru ještě více letadel naráz a jak ujistit sami sebe, že řídící budou vodit „nebeské jezdce“ z bodu A do bodu B pořád stejně neomylně a bezpečně.

Za okénkem božské azuro, ale chvějící se křídlo připomíná nepříjemnou turbulenci. Sobota, patrně přímo turbulentní střídání turnusů na evropských plázcích, perutě charterů na nebi navíc. Celá letecká doprava je jaksi turbulentní. Napadá mě, kolik místa mělo letadlo Hemusu na bezmála dvouhodinové trati? To ví jediné řídící.

Charter TU 154 z Burgasu dosedá na runway letiště v Ruzyni. Kabinou zazní spontánní potlesk kapitánu letadla. Tleská aspoň jeden z těch nadšených rekreantů oblastním řídícím po trase a taky těm na pražské APP a TWR? Sotva. Škoda, zasloužili by si to právě od lidí, jejichž touha ležet na dovolenou k moři či jinam za parným letem nutí řídící letového provozu k letnímu mnohonásobku enormního pracovního nasazení.

Tleskám jim za všechny.

(rik)

Nová orientace CEATS

Ministři dopravy osmi smluvních států CEATS (Central European Air Traffic Services) se sešli na jednání v Budapešti dne 22. června 2001, aby posoudili stav vývoje programu CEATS od jeho zahájení v roce 1997, kdy byla podepsána dohoda CEATS a zároveň aby dali politický impuls pro novou strategickou orientaci programu a jeho postupnou implementaci.

Projekt CEATS, jehož začátky spadají do konce 80. let, prošel řadou významných údobí, které formovaly jak podobu jeho cílového řešení, tak i jeho institucionálního uspořádání. Významné rozhodnutí z hlediska konečné architektury CEATS bylo učiněno v roce 1995 a to na základě posouzení variant centrálního a distribuovaného řešení CEATS. V tomto souboji zvítězila varianta centrálního řešení, které dostalo konkrétní podobu rozhodnutím o vybudování střediska UAC (Upper Area Centre) ve Vídni. Za zcela zásadní milník v programu lze však považovat jednání CEATS Co-ordination Group (CCG) v říjnu roku 2000 (CCG/6) a následně jednání v únoru 2001 (CCG/7).

První rozhodlo na základě předložené analýzy přínosů a nákladů CBA (Cost Benefit Analysis) o zmrazení projektu výstavby střediska UAC a uložilo zpra-

covat strategii CEATS, která zahrne i období do zahájení provozu střediska tak, aby projekt již v průběhu počátečních fází implementace přinášel výhody (early benefits) a to zejména prostřednictvím harmonizace stávající ATM infrastruktury a harmonizace rozvojových programů jednotlivých poskytovatelů ANS.

Na základě tohoto zadání proběhla řada jednání s cílem vypracování Strategického plánu, který stanovil principy, na kterých bude CEATS založen včetně otázek budoucího provozování střediska UAC. Tento plán byl předložen jednání CCG/7. Rakousko jako jediný stát CEATS strategii neakceptovalo, což z procedurálního hlediska znamenalo zablokování projektu, neboť jednání

ING. FRANTIŠEK BAROCH, náměstek ministra dopravy a spojů, podepsal rezoluci za Českou republiku.



CCG vyžadují jednomyslné přijetí rozhodnutí. Následná jednání a diskuse o CEATS vymezily základní oblasti, které vyžadovaly konsensus na politické úrovni pro další pokračování projektu.

Z iniciativy DG EUROCONTROL V. Aguada se v průběhu března až června 2001 uskutečnila individuální jednání s jednotlivými ministry dopravy států CEATS s cílem dosažení konsensu v uvedených oblastech a následně bylo svoláno jednání do Budapešti. Výsledkem je vydání Resoluce, v níž se ministři rozhodli (text v plném znění):

1. Termín uvedení CEATS UAC do provozu – učinit všechny nezbytné kroky k realizaci střediska CEATS UAC co nejrychlejší a neefektivnější způsobem, aby počáteční fáze provozu mohla být zahájena k 1. říjnu 2007 a postupně, nejpozději do konce roku 2010, se středisko stalo plně funkční.

2. Umístění – potvrdit, že CEATS UAC bude umístěno ve Vídni, a uvítali iniciativu Rakouska prověřit vhodnost vybrané lokality a v případě nutnosti nabídnout náhradní vhodnou lokalitu ve Vídni, pokud by tato lokalita neznamenal zásadní změnu časového harmonogramu a/nebo výrazný nárůst nákladů.

(pokračování na straně 2)

Jsme stále mezi nejziskovějšími

Řízení letového provozu České republiky, s.p., patří i podle výsledků ankety „Czech TOP 100“ za rok 2000 ke stu nejziskovějším firmám v republice. V kategorii „Zisk za rok 2000“ obsadilo v celkovém pořadí 62. příčku (se ziskem před zdaněním ve výši 310 milionů korun).

(pokračování na straně 2)



„Nonstop“ skončil

S rostoucími nároky na řízení letového provozu se zvyšovaly požadavky na kvalitu souvisejících technologických zařízení a spolu s tím i na kvalitu jejich napájení elektrickou energií. Problém přípustné doby výpadku vyvolal již v letech 1982–1985 technické změny v oblasti nouzového zajištění dodávky elektriny.

V té době byla veškerá důležitá zařízení vybavována tehdy vysoce moderními nouzovými zdroji typu no-break - „nonstop“. Tato zařízení, založená na rotačním principu, kde akumulátor energie na překlenutí výpadku představoval setrvačnickou váhu 3 tuny trvale udržovaný na otáčkách 1500/min, jako první zajišťovala nulovou dobu přerušení dodávky při výpadku napájení v síti. Použité, tehdy revoluční technické řešení, přinášelo řadu provozních komplikací. Mezi jinými to byly vysoké nároky na údržbu trvale rotujícího stroje a vysoké provozní náklady dané nemalou vlastní spotřebou elektrické energie nutnou k udržování rotace setrvačnicku.

Součástí údržby byla mj. nutnost periodického provádění generálních oprav ve čtyřletých termínech. Zařízení bylo vždy rozebráno a byly vyměněny veškeré opotřeбенé součásti, zejména valivá ložiska. „Generálky“ kladly značné nároky na pracovní síly a nutné dílenské vybavení. Vývolávaly i provozní potíže, protože vyžadovaly odstávku nouzového zdroje v trvání několika týdnů.

V dalších letech logicky rostoucí požadavky na kvalitu napájení nejen po stránce nulové doby výpadku, ale i na dodržení parametrů napětí, frekvence a harmonického zkreslení, vyvolaly změnu koncepce nouzového napájení na modernější a spolehlivější systém nouzových zdrojů. Točivé nouzové zdroje byly v posledních pěti letech postupně zaměňovány za nový systém zařízení při použití zdroje nepřetržitě do-

dávky (UPS). Zařízení jsou založena na čistě elektrickém principu, kde zdrojem energie pro pokrytí výpadku jsou galvanické akumulátory, přičemž UPS u strategických odběrů jsou doplněna nouzovým zdrojem s automatickým

V červnu proběhla kolaudace nového systému nouzového napájení

startem. Tato kombinace zaručuje úplnou nezávislost na venkovním napájení bez ohledu na dobu výpadku. S cílem zajistit vysokou míru spolehlivosti jsou podle důležitosti napájeného zařízení UPS sdružovány do systému o dvou nebo více jednotkách v redundantním paralelním zapojení. Toto opatření eliminuje důsledky poruchy UPS, které přes jejich velmi vysokou spolehlivost nelze vyloučit. V případě poruchy převzme zátěž zbývající jednotka bez jakéhokoliv vlivu na dodávku elektriny.

Pro informaci: technický blok letiště Praha-Ruzyně je vybaven čtyřmi jednotkami UPS o jednotkovém výkonu 160 kVA, napájecími dva nezávislé systémy rozvodu elektrické energie. Použité UPS představují současnou světovou špičku v tomto oboru. Systém je doplněn nouzovým zdrojem s automatickým startem o výkonu 500 kVA.

Poslední z provozovaných točivých zdrojů typu no-break byl odstaven z provozu na radiolokačním bodu Praha jih dne 13. 2. 2001 a spotřeba byla přepojena na systém dvou UPS Invertomatic švýcarské výroby, doplněný moderním dieselaagregátem s automatickým startem výroby Caterpillar. Kolaudace nového systému po provozních zkouškách proběhla letos v červnu. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky tím dokončil systémový přechod všech záložních zdrojů spravovaných Centrem logistiky na kvalitativně vyšší systém zabezpečení dodávky elektriny.

IVAN BUKÁČEK, CL/TPS



Nová orientace CEATS

(dokončení ze strany 1)

3. Další kroky nezbytné k realizaci projektu CEATS – požádat Agenturu EUROCONTROL, aby pokračovala v činnostech souvisejících s implementací projektu a o zajištění monitorování opakovaného odhadu celkových nákladů projektu s cílem zajištění souladu mezi projektem a cíli v oblasti harmonizace a unifikace, zejména pokud jde o finanční dopad na jednotlivé členské státy.

Požádat Agenturu EUROCONTROL, aby s pomocí zainteresovaných stran podávala pravidelné zprávy příslušným orgánům CEATS.

S pomocí EUROCONTROL podporovat úřady pro civilní letectví a poskytovatele letových navigačních služeb, aby usilovali o harmonizaci investičních a provozních plánů s cílem dosažení včasných přínosů ještě před zahájením provozu UAC.

4. Úloha poskytovatelů letových navigačních služeb (ANS) při provozování UAC – požádat Agenturu EUROCONTROL, aby v rámci dohody CEATS a revidované konvence EUROCONTROL připravila návrhy na zapojení národních poskytovatelů letových navigačních služeb z členských států CEATS do poskytování letových provozních služeb v horním vzdušném prostoru regionu CEATS.

5. Ratifikace revidované Konvence EUROCONTROL a Dohody CEATS – podniknout veškeré nezbytné kroky k zajištění rychlé ratifikace revidované Konvence a vstoupení Konvence v platnost; podniknout veškeré nezbytné kroky k zajištění rychlé ratifikace Dohody o poskytování a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací EUROCONTROL ve středisku CEATS UAC a vstoupení Dohody v platnost.

IVAN HUBERT, kancelář ředitele

Karlovy Vary versus Hof

Přednosta OkÚ Karlovy Vary Martin Machoň připustil, že výstavba letiště v bavorském Pirku u Hofu může znamenat odliv klientů z 60 km vzdáleného letiště v Karlových Varech. Česká správa letišť by proto podle něj měla investovat do prodloužení vzletové a přistávací dráhy. Stávající délka 2150 m neumožňuje přistávání plně naložených letadel, což letiště limituje v nabídce služeb. Prodloužení dráhy o 500 m by si vyžádalo investici zhruba 200 mil. korun a ČSL nyní hledá možnosti jejího financování. „Jedním z řešení je dotace z přeshraničních fondů na rozvoj dopravní infrastruktury,“ uvedl generální ředitel podniku ing. Miloš Štášný.

ČSA má zájem na zavedení charterové nebo pravidelné linky mezi Karlovými Vary a izraelským Tel Avivem, Travel Servis musela na stejné trase kvůli doplnění pohonných hmot zavést mezipřistání charterových letů v Praze. „Prodloužení dráhy by letadlům umožnilo plně natankovat palivové nádrže a vzdálenost na zvažované lince překonat naráz,“ řekl ing. Miloš Štášný.

Němečtí investoři mezitím rozhodli za 85 milionů marek (téměř 1,5 miliardy korun) letiště u Hofu rozšířit a původní návrh na výstavbu nového letiště zamítli z ekonomických důvodů, uvedla karlovarská příloha Mladé fronty Dnes. Podle starosty Hofu Dietera Döhla má být nová startovací a přistávací dráha uvedena do provozu v roce 2006.

Telegraficky

- **Projekt ATCC 2006.** Informace o novém středisku řízení v Jenči přineslo červencové mimořádné vydání Stripu.
- **Letenky ČSA** za mimořádné výhodných podmínek pro zaměstnance našeho podniku. Informace DPER/PS (M. Pražáková, J. Horelová, linka 3239).

Jsme stále mezi nejziskovějšími

(dokončení ze strany 1)

Největší zisk za rok 2000 vykazala elektrárenská společnost ČEZ, druhý je Unipetrol, třetí Český Telecom a za ním Škoda Auto.

V celkovém pořadí Czech TOP 100 hodnoceném podle loňských tržeb získalo RLP ČR, s.p. s tržbami 1,646 miliardy korun 156. pozici (loni 138. místo). První je Škoda Auto (s tržbami 130,203 miliardy korun), 22. ČSA (14,114 miliardy korun) a 96. ČSL (3,057 miliardy korun).

V kategorii „Rentabilita tržeb“ za rok 2000 získalo RLP ČR, s.p. 29., podle „Produktivity“ 32. a podle „Přidané hodnoty“ 45. místo. V „Růstu zisku“ je náš podnik v celkovém hodnocení mezi českými podniky devadesátý sedmý.

(vk)

Aktuality LŠ

Základního výcviku ATC 2001 (začal v květnu 2001) se účastní 6 studentů (1 pro TWR/APP Ostrava, 1 pro TWR/APP Karlovy Vary a 4 pro TWR/APP Praha). Teoretickou část (trvala 10 týdnů), absolvovala i pracovnice ARO Ostrava. Následuje praktický modul letištního řízení do konce července. Na něj navází další výcvikové aktivity. Základní výcvik ATC 2001 skončí v únoru 2002.

Pokračují třítydenní kurzy anglického jazyka pro cca 60 řidičů letového provozu z Gruzie.

Aktivity oddělení FTO (Flight Training Organization). Díky zvýšené poptávce pilotů ČSA, se neustále zvyšuje počet uchazečů o teoretický kurz pro dopravní piloty (ATPL). Pro naše vzdělávací zařízení to představuje 100 % naplněnost těchto kurzů až do konce letošního roku. Těmito kurzy projde v naší FTO cca 90 pilotů. (kk)

Zdeněk Joudal: Dubnové změny jsou průlomem do vžitých stereotypů ad Sektorizace ACC



V noci z 18. na 19. dubna 2001 došlo na oblastním středisku řízení letového provozu v Praze k události strategického významu. Přejít na novou sektorizaci pražské oblasti (FIR Praha) monitoroval očekávaný nárůst letecké dopravy ve vzdušném prostoru starého kontinentu.

„Změna sektorizace na stanovišti ACC byla daleko složitější a komplikovanější než zavedení E2000, jedna z největších, které jsem za 32 let u podniku zažil,“ uvedl Zdeněk Joudal v červnovém čtvrtém čísle Stripu. Dohodli jsme se, že čtenářům našeho zpravodaje podstatu sektorizace přiblíží.

Co se pod pojmem sektorizace FIR Praha skrývá?

„Představte si ‘těleso’ vzdušného prostoru České republiky. Jeho obvod určují hranice státu a výšku možnosti dostupu letadel. Jeho objem je rozdělen horizontálně i vertikálně na sektory. Jejich hranice jsou konstruovány tak, aby provoz v jednotlivých sektorech a tím i zatížení řídicích bylo pokud možno stejnoměrné. Což je bohužel velmi těžko proveditelné, takže z mnoha důvodů jsou sektory s trvale silnou zátěží a naopak sektory se zátěží menší.“

A co sektor...

„Jeho fyzická podoba, to jsou obrázky E2000 a IDP, pracoviště radarového a procedurálního řídicího. Ten sedí po levici výkonného řídicího a vlastně mu připravuje práci. Koordinuje a vyhodnocuje konflikty, rozhoduje o případných změnách letových hladin apod. tak, aby radarový řídicí zvládal svou práci bez nežádoucího přetížení a prováděl vlastní řízení.“

Kolika sektory v našem vzdušném prostoru letadla „prolétávají“?

„Šesti. Tři z nich jsou do hladiny 320 západně, jihovýchodně a severně od Prahy. Nad nimi, v hladině od 320 do 360, jsou sektory jihozápad a severovýchod. Ten šestý, nad hladinou 360, je tzv. sektor ‘upper high’, jehož horní hranici je dána možností dostupu letadel.“

Kdy se o nutnosti dubnové změny sektorizace začalo uvažovat?

„Sektorizace ACC se neustále vyvíjela a její dnešní podoba je dílem dohody z podzimu roku 2000. Byla vynucena očekávaným zvýšením provozu, změnou struktury tratí, změnami ve vzdušném prostoru Německa a dalšími okolnostmi.“

V čem byla letošní změna tak významná - a tak komplikovaná?

„Všechny dosavadní změny dělily sektory pouze vertikálně, aniž by se lišily v horizontálních hranicích. Teď se stalo, že například nad částí nízkého jihovýchodu se rozkládá vysoký jihozápad, ale také část severovýchodu. Přináší to obrovskou změnu myšlení a průlom do vžitých stereotypů. Při stoupání do vyšších hladin musím rozlišovat, do jakého

se sektoru, které jsou nade mnou, stoupám a musím si uvědomit, jaká pravidla v mezisektorové koordinaci nyní platí. Ta se totiž výrazně liší od těch bývalých. Dřív tam byl jeden sektor, teď jsou dva a já nesmím letadlo ohrozit tím, že ho pošlu někam, kde o něm nikdo nic neví a nikdo ho tam ani nečeká.“

Co všechno muselo proběhnout do 19. dubna 2001?

„Byly vypracovány nové postupy nejen mezi oblastními sektory, ale také mezi námi a bezprostředními sousedy. Největší objem změn byl především v dohodách s jednotlivými německými stanovišti. Souběžně s tím probíhala příprava cvičení pro praktický výcvik řídicích a příprava teoretické výuky pro řídicí. Výcvik musel zaručit, že 100 procent řídicích změny zvládne a bude schopno v nových podmínkách řídit provoz. Museli se naučit orientovat v nových prostorech a na nových tratích, na nichž také vznikla nová místa potenciálních konfliktů. Změny se musely dostat do ESUPu, systému zpracovávajícímu údaje v letových plánech a úzce spolupracujícím s FDP E2000. Sluší se poděkovat ing. Vladimíru Čížkovi a především ing. Miroslavu Hrachovi. Bez jejich stovek hodin práce by se nám o změnách mohlo jen zdát.“

A onu inkriminovanou noc z 18. na 19. dubna? Co se na ACC dělo?

„Od první minuty 19. dubna začali řídicí aplikovat postupy, které vstoupily ten den v platnost. Nic víc, ale také nic méně. Všechno dostalo reálné obrysy a letadla a vše, co s tím souvisí, už bylo načisto a hlavně naživu. Kritické období, tři týdny, možná měsíc, bylo zvládnuto bezchybně a za to bylo potřeba všem na oblasti poděkovat. Nejsm si jist, že si to vedení podniku vůbec uvědomovalo.“

Skutečně jste za 32 let práce v podniku podobnou událost neprožil?

„Je velmi těžké srovnávat. Složitě bylo období 1973–1975, kdy jsme

v souvislosti s přechodem na sekundární AIL pracovali dva roky bez radaru. Obtížný byl přechod na jeden strip, výcvik na E200 a přechod na novou ACC v roce 1993. Nic nebylo jednodušší a všechno vyžadovalo velké nasazení všech řídicích.“

Mimochodem, co rozhodlo, že budete řídicím letového provozu?



„Pouhá náhoda. Maminka měla známou, její dcera chodila s Rudolfem Weisssem, který u podniku v roce 1969 pracoval. Po vojně jsem sháněl práci, Ruda mě přivedl na ACC za Jindřichem Černohorským, následoval kurs a zkoušky. Licenci mám od roku 1972.“

Pamatujete si, k jaké aparatuře jste ušedl na stanovišti vůbec poprvé?

„Poprvé jsem řídil letadla ve východním sektoru ACC Praha v červnu 1972 a seděl jsem před postupovou tabulí procedurálního řídicího.“

Opravdu si myslíte, že přechod na E2000 byl proti změně sektorizace ASC procházkou růžovým sadem?

„Myslím. A víte proč? E2000 řídicí znali ze dvou neúspěšných pokusů o přechod v letech 1996 a 1999, prošli částečným výcvikem, o E2000 se neustále mluvilo a každý o systému dost věděl. Navíc, poslední fáze úprav směřovala k tomu, aby byl co nejvíce po-

dobný E200 nejen vizuálně, ale také v oblasti HMI. To se snad podařilo. Podle mého, změna nebyla tak dramatická jak se očekávalo.“

Co dál? „Hrozí“ v budoucnu proces podobný změně sektorizace ACC?

„Od ledna 2002 budou redukovány vertikální separace. Z 2000 feetů se přejde na separaci 1000 feetů. Bude to nepochybně velká změna v práci řídicích a vyžádá si náročný výcvik personálu. To je ale už téma pro někoho jiného.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

TWR LKTB - 06/2001:

První etapa výstavby nového objektu řízení letového provozu na letišti v Brně byla dokončena. Pracoviště APP, TWR, METEO a TS jsou od konce května přemístěna do nových prostor ke všeobecné spokojenosti zaměstnanců. Služba řízení proběhla v prvním měsíci provozu bez závad. Drobné nedostatky jsou odstraňovány průběžně po dohodě s vedením stavby. Trochu problematické se doposud jeví optimální nastavení centrální klimatizace přímo v kopuli nové věže, ale jak známo, některé nedostatky se projeví na zařízení až po uvedení do provozu.

V předané části budovy probíhají drobné dokončovací práce - umístování parapetů, montáž žaluzií, montáž zabezpečovacího zařízení, apod. Ocelová konstrukce staré věže, která sloužila pro řízení letového provozu od roku 1972, byla v první polovině června zcela demontována. Následně, podle původního projektu stavby, bylo odstraněno západní křídlo staré budovy K. Simulátor systému ALS, který byl umístěn v této budově, bylo nutno provizorně přestěhovat do místnosti určené v blízké budoucnosti vedoucímu střediska, aby nebyl narušen plánovaný výcvik řídicích LKTB. Do nových prostorů bude definitivně umístěn až po dokončení rekonstrukce východního křídla budovy K.

Budova i okolí stavby jsou postupně modelovány do finální podoby podle vize ing. arch. Zdeňka Žilky.

Text a foto - js



Názor

Máme „safety managera“?

Ještě k lidskému faktoru a řízení letového provozu

Také jsem se zúčastnil pracovního semináře „Human Error in European Air Traffic Management“ a musím přiznat, že jsem z něho odcházel s poměrně smíšenými pocity. Proto bych se rád vrátil k tématu „Human Factors“ a bezpečnostním otázkám obecně.

Na jedné straně perfektně a velkoryse zorganizovaný seminář, na kterém vystoupili přední světoví experti, pokrývající široké spektrum odbornosti - od univerzitních badatelů, přes managery až po zástupce provozních složek leteckých společností a podniků řízení letového provozu.

Na straně druhé - a nejenom ve mě - přetrvalo a vyvstalo mnoho obav a řada nezodpovězených otázek. Tyto obavy obecně ve světě vyvolává rostoucí počet letů, zavádění nových technologií a nepřehledná velká ochota vrcholných manaže-

rů se bezpečnostními aspekty zabývat.

V čem je potíž s bezpečnostní politikou? Je poměrně dobře známo, jak jsou tyto záležitosti důležité i co by se, teoreticky, mělo dělat. Nicméně „bezpečnost je drahá“ a „není po ní poptávka“. Společnosti a jejich zákazníci chtějí létat hlavně bez zpoždění a za letenku zaplatit co nejméně peněz. Bezpečnost je sice deklarovanou prioritou leteckých společností i služeb řízení letového provozu, skutečnou prioritou jsou ale aspekty ekonomické. Vedení leteckých společností i podniků ANS často říká: „bezpečnost samozřejmě, ale teď potřebujeme tohle, tohle a tohle“. Navíc, letecké společnosti si často myslí, že se jich to vlastně ani tolik netýká („my platíme a služby řízení letového provozu deklarují, že bezpečnost je v prvotřídní kva-

litě“ a podniky řízení letového provozu tento jejich předpoklad potvrzují).

Někteří řečníci, kteří na semináři vystoupili, si jakožto „safety manageri“ stěžovali, že nemají zdaleka takové pravomoci jako manažeři ekonomičtí a nejsou proto u svých podniků schopni svá bezpečnostní doporučení prosadit. Paradoxně nejlépe jsou na tom s bezpečnostní politikou státy, v nichž už došlo k nějaké „mid-air collision“. To je ovšem nepřijatelná skutečnost. Zmínění zoufalí „safety manageri“ ve své bezmoci předkládali i velmi bizarní návrhy, jak upozornit na tento stav a donutit vedení ANS a leteckých společností zaujmout stanovisko.

Příklad: „Jako si můžete koupit letenky první třídy nebo economy, tak i my nabídneme leteckým provozovatelům „řízení letového provozu první a druhé třídy.“ „První třída“ bude drahá, u letů budou obvyklá zpoždění - ale bude maximálně bezpečná. Letadla, která budou chtít využívat služeb ANS „druhé třídy“, budou povinně vybavena protisrážkovými systémy, budou mít minimální zpoždění a jejich letenky budou levné, ale o zodpovědnost za bezpečnost letů se s ANS podělí. Letecká společnost se rozhodne, kterou třídu služeb řízení letového provozu bude využívat a její rozhodnutí bude zveřejněno, aby i jejich zákazník měl možnost se rozhodnout, s jakou společností poletí.“

To už člověk neví, jestli se má smát nebo brečet.

Zajímalo by mě, co si ze závěrů semináře „Human Error“ odneslo vedení našeho podniku a jaká je a bude jeho politika v této oblasti. Musím přiznat, že ani nevím, jestli náš podnik nějakého „safety managera“ má a jaké jsou jeho pravomoci.

IVAN BENEŠ, ACC Praha

Praha 21. 6. 2001



SEKTEM A BECHEROVKOU pokřtili na letišti v Olšových Vratech nejnovější letadlo ČSA viceprezident společnosti ing. Ivan Janouš a karlovarský primátor ing. Petr Keřka. Boeing 737-400 „Karlový Vary“ je devatenáctým letounem, který nesme jméno českého či slovenského města. Má kapacitu 144 míst a dolet téměř 3500 km. Snímek pro Strip: HANA BOUŠKOVÁ (ČSA)

V poslední době se někteří naši zaměstnanci blíže seznámili se systémem jakosti. Jejich pracoviště navštívili pracovníci oddělení auditu a pokládali všetečné otázky. Měl jsem chvilku pocit, že se ptáme na něco buhvíjak složitého, co bude práci do budoucna komplikovat a proto to možná ani není třeba. Vždyť posláním našeho podniku je poskytovat bezpečnou a kvalitní službu určenou národními i mezinárodními předpisy, vždy to tak bylo a bude, a nějaký nový systém řízení kvality na tom sotva co změní.

A přece náš podnik pokračuje v úsilí takový systém vybudovat, nechat certifikovat, udržovat jej a dále rozvíjet. V období příprav vstupu České republiky na otevřený trh EU je to nesmírně důležité. Vývoj totiž jednoznačně potvrzuje, že podniky neschopné prokázat certifikovaný dokumentovaný systém jakosti (výrobek či poskytovaná služba

má zaručenou popsanou kvalitu) v konkurenci neobstojí.

Přibližme si několika slovy historii jakosti. Je datována stoletím páry a charakterizována riziky, které přinesl

ISO 9000 definuje zákazník

Potřebujeme v našem podniku systém jakosti?

rozvoj techniky. V prvopočátcích je kvalita chápána hlavně jako provozní bezpečnost výrobků.

Začátek 20. století zahájil etapu kontroly kvality, tedy oddělování špatných výrobků od dobrých. Kolem dvacátých let začínají podniky chápat vztah mezi kvalitou a náklady a učí se kvalitu řídit s využitím statistických metod. S nástupem vojenství a kosmonautiky zpracovávají vojenští odborníci soubory požadavků, jež musí podniky splňovat, aby je bylo možné

považovat za spolehlivé pro zbrojní masinérii.

Vytvářejí se dokumentované systémy jakosti jako nástroj pro celkové zabezpečování jakosti.

Po druhé světové válce si začínají vynucovat kvalitu od svých dodavatelů i zákazníci „civilní“. Tak vlastně vznikají normy ISO 9000 jako soubor minimálních požadavků, jimž musí dodavatel služby nebo zboží vyhovět, chce-li být považován za důvěryhodného a spolehlivého. Vyhoví-li, je tzv. certifikován (obvykle nezávislou stranou). Jeho firma získává osvědčení o schopnosti dokladovat úroveň péče o kvalitu dalším zákazníkům. Filozofie kvality dostává nový rozměr. Kvalitní produkt

Oceněná věž

V soutěži „Nejlepší stavby desetiletí v Karlovarském kraji“ v rámci výstavy stavebnictví FOR ARCH Karlovy Vary 2001, získal náš podnik významné ocenění. Nová TWR a provozní budova SLNS na letišti v Olšových Vratech, dílo architektů ing. Zdeňka Žilky a ing. Jana Němce, přihlášená na podnět Rostislava Brody, dosáhla skvělého úspěchu, když byla v konkurenci více než třiceti objektů vyhodnocena mezi deseti nejlepšími! Odborná porota posuzovala zhodnocení investičního záměru, kvalitu a technickou úroveň projektového řešení, začlenění stavby do okolního prostředí a celkový architektonický výraz díla.

Vyznamenání architekti převzali cenu z rukou karlovarského primátora ing. Petra Keřky 23. června 2001 při slavnostním večeru v hotelu Thermal.

Doufáme, že podobného ocenění se dočká i neméně zdařilá nová TWR a provozní budova SLNS na letišti v Brně-Tuřanech.

(rkl)

Dost bylo zpoždění!

Boj proti zpoždění linek v Evropě vyhlásila Evropská komise. Schválila návrh na změnu nařízení EU o rozvržení přistávacích a startovacích letištních drah mezi letecké společnosti. Nevyužití času používání drah by se měly stát součástí „balíku“, o který by se mohly ucházet další společnosti.

„Dlouho očekávaný návrh je nezbytný pro vyjasnění situace. Zlepší správu drah a je bojem komise se zpožděními,“ řekla komisařka pro dopravu a energetiku Loyola de Palaciová.

Loni byla zpožděna pětina evropských letů a prognózy tvrdí, že v další dekádě se toto číslo zdvojnásobí. Letecké společnosti odhadují každoroční ztráty způsobené zpožděním na 10 miliard eur.

může vzniknout jen v certifikované, tedy dobře řízené a organizované firmě.

Normy řady ISO 9000 samy o sobě žádnou kvalitu nepředstavují. Tu definuje zákazník. ISO, to je především podpora jakosti a příspěvek ke zlepšení firemní kultury. Dovídáme se jen, co musí být uděláno, ale ne jak to udělat. Normy ISO za nás nic nevyřeší. Splnění požadavků norem a prokázání se značkou shody - certifikátem - však všeobecně znamená, že firma je schopna uspokojit potřeby zákazníka a zaslouží si jeho důvěru.

Čeká nás spousta samostatné mravení práce.

Příště si přiblížíme ISO 9000 po velké revizi a harmonogram zavádění systému kvality v našem podniku.

Z publikace Management jakosti, doc. ing. Fiala a kol., zpracoval - os

Oslovili jsme fanoušky červnových leteckých dní Propagace našeho podniku

Aviatická pouť

v Pardubicích opět připomněla legendární přelet Jana Kašpara z Pardubic do Prahy. Právě v červnu od něj uplynulo 90 let. V pozemním programu nechyběly ukázky letecké techniky. Náš podnik reprezentovala společná expozice *Letecké školy a Letecké informační služby*. Stánek byl umístěn přímo pod řídicí věží. Největší zájem byl o ICAO mapu 1:500 000 a vizuální přibližovací mapu Pardubic. Letošní novinkou byly repliky strojů z první světové války, přiletěl mj. americký Curtis „Jenny“ a německý Fokker Dr. I. Světovou raritou byl aerovlek pěti historických větroňů. A námořní stíhač a bitevník z druhé světové, „Corsair“ se předváděl na-prosto dokonale (na snímku vpravo). Pout' letů přilákala více než 40 000 fanoušků.

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ



Memorial Air Show

150-ti historických i moderních letadel z osmi zemí přilákalo na letiště v Roudnici během posledního červnového víkendu na 40 000 nadšených diváků. Ani tady nemohl náš podnik chybět. I tady nabízel své služby *Letecká škola společně s Leteckou informační službou* (na snímku vlevo). Vedle prodeje vybraných VFR leteckých map a učebnice „Postupy pro lety podle přístrojů“, měla řada návštěvníků značný zájem o informaci, kde najít elektronickou verzi *Letecké informační příručky*, kterou aktualizuje *Letecká informační služba* na internetových stránkách našeho podniku. Organizátoři přehlídky minulosti a současnosti, při níž nechyběli ani mistři světa v letecké akrobacii, připravili i letos překvapení. Byl jím útočný bombardér Invader a unikátní Dornier.

Snímek: VÁCLAV JUKL

Koho sponzorujeme

Sponzorské aktivity ŘLP ČR, s. p. určují přesně stanovená pravidla a normy vycházející z obecně závazné právní úpravy dané pro všechny státní podniky. Rozsah možností pro poskytování darů obecně vymezuje Zákon o státním podniku č. 77/1997 Sb. Vláda ČR usnesením z 31. 5. 2000 dále stanoví podmínky a účely, na jejichž základě mohou státní podniky sponzorské dary poskytovat.

Náš podnik proto musí i přes velmi dobré výsledky hospodaření své sponzorské aktivity pečlivě vážit a finanční prostředky čerpat na účely jednoznačně vymezené. Je skutečně někdy velmi obtížné najít v předmětném vládním usnesení účel, na nějž je možné dar poskytnout. A to i tehdy, kdy je nepochybné, že darované prostředky budou z celospolečenského hlediska vhodně využity. Především v oblasti zdravotnictví je podle našeho názoru vymezení velmi úzké. Je třeba upozornit i na to, že toto usnesení nevymezuje pouze účel, ale i okruh potenciálních obdarovaných.

Soulad mezi možnostmi danými státem a skutečností vyjádřenou našimi sponzorskými aktivitami prověřuje dozorčí rada ŘLP ČR, s. p., která jejich plán schvaluje a zpětně kontroluje plnění účelů, na něž jsou v darovacích smlouvách peněžní prostředky určeny. V letošním roce je na sponzorské aktivity plánována částka 4 milióny korun. Z toho je pro zdravotnické účely určeno cca 950 tis. Kč a na kulturu 1,3 mil. Kč. Dar ve výši 100 tis. Kč je určen pro sportovní vyžití dětí a mládeže a dar ve výši 200 tis. Kč obecnímu úřadu Dobruška jako příspěvek na zřízení kanalizace.

Zbývá částka bez přesného vymezení je rezervou podniku.

JANA MAŠKOVÁ, PV

Nové tváře

Mgr. Vítězslav Kulich

je od 1. 6. 2001 novým vedoucím oddělení komunikace na základě výběrového řízení. V letech 1991–1999 pracoval v Čs., později České tiskové kanceláři a v denících *Hospodářské noviny* a *Právo* v pozici redaktor-komentátor. V roce 1999 byl jmenován ředitelem sekce komunikace ČEZ. Narozen 19. 10. 1966 v Karlových Varech, absolvent PF v Plzni. V současnosti studuje manažerský kurs na The Open University ČR.

Mgr. Michal Walter

je od 1. 6. 2001 novým podnikovým psychologem. Po ukončení Filosofické fakulty University Karlovy v Praze, obor pedagogika a psychologie, absolvoval pět semestrů postgraduálu do roku 1998. V letech 1996–2001 pracoval na Pedagogické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Narozen 3. 4. 1957 v Českých Budějovicích.

Řekli a napsali o nás

Pod titulem „Než letadlo zmizí za obzorem...“ píše autor mj.:

Kruh čtyřadvaceti obřích obdélníkových oken rámuje prostor s nejlepším výhledem na celé letiště. Řídicí věž je 56 metrů vysoká a až na její vrcholovou nástavbu vede 81 schodů, točitých jako v zámecké věži. „Svolujeme k odletu i přistání a určujeme pro tyto manévry dráhy, jsme ve spojení s posádkami na zemi i ve vzduchu, zajišťujeme pojištění, povolujeme vstupy a řídíme vzlet strojů do výšky 15 metrů, pak je přebírají kolegové,“ přibližuje něco z práce své čtyřletné směny Jiří Mikolášek. Řídicí letového provozu mají snad největší odpovědnost za provoz ve vzduchu, i proto jim platí licence jen na dva roky, pak musí na lékařské prohlídky a přezkoušení. „Tahle práce je ale krásná,“ tvrdí vedoucí směny a současně na monitoru kontroluje rozestup dvou strojů ve vzduchu. Ve vertikále musí být 300 metrů v horizontu 6 námořních mil - tedy asi 10 000

metrů - a na zemi 3715 metrů, což je zhruba délka vzletové dráhy. A ještě - pakliže letadla startují i ve špičkách alespoň ve dvouminutových intervalech, je na letišti i nad ním všechno v pořádku. Stopnout si to může každý. (Nedělní Blesk, 17. 6. 2001)

FAKSIMILE pohlednice ze Ženevy. Autor startoval s letounem HB-PBZ 1. června ve 12.40 UTC z Vysokého Mýta. Řídicí Vladimír Honc předával letoun po dvaceti minutách kolegovi Pavlu Kuklíkovi, který ho provázal 47 minut na hranici ČR.

GENEVE oak-obour

To Air Traffic Control - Prague 12.6.10.
With all our thanks to the officer
that guided HB-PBZ on 1 June 2001
on its flight from Vysoké Mýto to
Geneva.
Derek R. H.

G.A. Philippon photographs, Genève GE219

76125-2-000017

Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Šestipodlažní parkoviště pro 3026 aut

Druhé největší šestipodlažní parkoviště v Evropě na letišti v Ruzyni zprovoznila Česká správa letišť 22. června 2001. Investiční náklady dosáhly 626 milionů korun. Budova nabízí 3026 parkovacích míst, 2704 pro veřejnost a 322 pro půjčovny aut. Vzhledem k tomu, že ČSA je od jara součástí globální letecké aliance Sky Team, která přivede do Ruzyně další cestující, měl by rozvoj pražského letiště pokračovat v rychlém tempu, uvedl generální ředitel ČSL, s.p. Miloš Štátný.

Výstavbu prováděla stavební firma VSB a trvala necelých osm měsíců. Projektantem byla společnost Nikodem a Partner. V červnu otevřené parkoviště a dostavba odbavovacího prstu B přitom představuje hlavní část investic, které ČSL plánuje letos v objemu 1,041 miliardy korun. Loni společnost investovala 525,8 milionu Kč.

Parkoviště s nepřetržitým provozem je určeno pouze pro osobní automobily. Součástí parkingu je venkovní stání pro 24 autobusů. Parkovací systém má tři

vjezdové a pět výjezdových závor a tři automatické pokladny. V objektu jsou dva výtahy, každý pro 33 osob. Podle tiskové



mluvčí ČSL Vlasty Pallové v části objektu orientované k odletovému terminálu je vybudováno podzemní podlaží pro budoucí podchod pod příjezdovou komunikací a vstup do stanice uvažované rychlodráhy nebo metra. První podlaží parkingu nabídne také dvě mycí linky firmy Karcher, každá s kapacitou 50 vozů za hodinu, a dva stojany se čtyřmi výdejními místy pro čerpání pohonných hmot.

➤ Navštivte nový restaurační komplex

V prostorách někdejší tuzemské a zahraniční restaurace Interhotelu Transitz v prvním patře příletového terminálu Česká správa letišť 10. července 2001 slavnostně otevřela a o dva dny později zprovoznila nový restaurační komplex v hodnotě 182,5 mil. korun. Důvodem rekonstrukce byla mj. i uvažovaná výstavba nového terminálu Sever 2, jíž bude muset ustoupit stávající jídelna pro zaměstnance. Stavbu, stejně jako nové šestipodlažní parkoviště, projektovala firma Nikodem a Partner, dodavatelem byla Konstrukтива Konsit.

Informace o novém komplexu restaurací jsme přinesli v červnovém Stripu. Doplníme, že ve čtvrtém podlaží najdou cestující vedle samoobslužné jídelny a restaurace s obsluhou rovněž bar. Nepřetržitě je v provozu pouze samoobslužná restaurace se vstupem z tranzitu, v níž se cenová relace hlavního jídla s přílohou pohybuje od 68 do 200 korun. V restauraci s obsluhou je otevřeno od 10.00 do 21.30 hod. a v samoobslužné restauraci se vstupem z veřejné haly od 8.00 do 21.30 hod.

➤ Dostavba prstu B, Sever 2 o rok dřív

Připomeňme dnes už historické datum: 24. srpna 2000 oznámila Česká správa letišť pod zprávou AIP SUP A 10/00 záměr zahájit práce předcházející dostavbě odbavovacího prstu B.

V červenci 2001 je dostavba prstu v plném proudu a finance, které do prodloužení tohoto objektu směřují, zvedají křivku investic společnosti v letošním roce k objemu 1,041 miliardy korun (loni ČSL investovala 525 milionů Kč). Po dokončení prstu B, které je plánováno na přelom roku 2001/2002, vzroste kapacita letiště na 6,4 milionu cestujících ročně.

Dodejme, že v roce 2002, tedy o rok dříve než bylo původně plánováno, bude nejdůležitější investiční akcí ruzyňského letiště výstavba terminálu Sever 2 za cca pět miliard korun, který cestujícím začne sloužit v dubnu 2004. Nový terminál určený pro pasažéry ze zemí mimo EU zvýší kapacitu letiště na 9,6 milionu cestujících ročně.

Agenturní zpravodajství zpracoval - os
Snímky: VÁCLAV JUKL

Železnice ano – nebo ne?

Prodloužení trasy metra ze stanice Dejvická na ruzyňské letiště by bylo zhruba dvakrát dražší než stavba rychlodráhy z Masarykova nádraží, uvádí studie Metroprojektu. Zajímavé názory posledních týdnů na dané téma jsme zaznamenali.

Ukazuje se, že je lepší varianta železnice. Rychlodráha by mohla lidem začít sloužit zhruba za čtyři roky. (Martin Hejl, náměstek ministra dopravy)

Není jisté zapojení rychlodráhy do městské integrované dopravy. Z toho plyne vysoké jízdné, čímž by rychlodráha pro obyvatele Prahy 6 ztratila smysl. (Jan Winkler, radní městské části Prahy 6)

Bylo by možné, aby rychlodráha měla dvojitý jízdné: pro obyvatele by bylo nižší, než pro lidi cestující na letiště. (Martin Hejl)

Metro nejvíce akceptuje požadavky Prahy 6. Nabízí nejlepší obslužnost a je nejekologičtější. (Martin Šálek, tiskový mluvčí Prahy 6)

Podporujeme variantu metra. Je ohleduplnější k životnímu prostředí, a nabízí kvalitnější dopravní řešení. (Tomáš Bräuner, předseda Strany Zelených v Praze)

Bud' vyrostou v centru Prahy velké garáže a parkoviště taxi, nebo ti, pro něž je rychlodráha stavěna, pojedou na letiště autem. (Jiří Pohl, Praha 14)

Studie měla jediný cíl - říci, že železnice je výhodnější. S tím zásadně nesouhlasíme. (Jaromír Střejček, předseda občanského sdružení)

V podstatě každé letiště ve velkých evropských městech má rychlodráhu,

Repliky zlaté éry

Zasedání členů komise pro letectví hospodářského výboru dolní komory Parlamentu ČR zahájilo jako každoročně Aerosalón Jihlava, prodejní výstavu letecké sportovní techniky. Diváky nejpritažlivější byly repliky ze zlaté éry letectví z první poloviny 20. století, např. kurýrní hornoplošník vojenského letectva USA z 2. světové války. Překližková replika cvičného letadla Avia B.H1 z roku 1921 byla ve vzduchu a získala Cenu diváka.

kteřá je dobrým dopravním řešením. Ta z Prahy 6 na letiště povede v místě stávajících kolejí. Podle mě je to přínos. (Jan Kasl, pražský primátor)

Je to jednostranný pohled pražského magistrátu. Představa, že Stromovku a další nejkrásnější části Prahy protne dvojkolejná rychlodráha, po které bude každých 7,5 minuty projíždět jeden vlak, mě děsí. (Václav Fischer, senátor)

Souhlasím s názorem V. Fischera. Vybudujeme rychlodráhu na kraji Prahy se zastávkou na letišti. Neříkejte mi, že to nejde. (I. Pešek, Praha 8)

Jsem pro metro. Zajistí hodinovou přepravu 30 tisíc osob, rychlodráha pouze 1,3 tisíce. Doprava typu rychlodráhy by měla být postupně rušena, a ne rozšiřována. (Pavel Bém, starosta Prahy 6)

Jsem pro rychlodráhu, protože ta by zároveň vyřešila problém 24 tisíc Kladeňáků, dojíždějících denně do Prahy za prací. Metro jejich situaci neřeší. (Petr Bendl, hejtman středočeského kraje)

Případná rychlodráha musí vést v oblasti Stromovky tunelem. (Helena Šmídová, mluvčí radnice Prahy 7)



Hlavně ať už někdo rozhodne. V roce 2004 dosáhne kapacita letiště 9,6 mil. cestujících ročně. Pojedou rychlodráhou, metrem, nebo se povalí dolů po Evropské? (redakce Stripu)

Uznání ŘLP ČR, s.p.

Frank Del Gandio, prezident ISA-SI, napsal ing. Petru Maternovi, generálnímu řediteli ŘLP ČR, s.p. mj.:

„Česká republika a Řízení letového provozu ČR, s.p. si u ISASI navzájem zachovávají čestné místo jako hostitel prvního Reachout semináře (V Praze 7.–10. 5. 2001 - pozn. red.). Vy a vaši zaměstnanci jste nastavili úroveň podpory, s níž budou ostatní Reachout semináře porovnávány. ISASI s potěšením vyjadřuje uznání Řízení letového provozu ČR, s.p. jako „kmenového sponzorovi“. Čest, které se dostane pouze sponzorům našeho prvního Reachout semináře.“

Došlo na redakční e-mail

Dobrý den,

konečně jsem se dostal, neboli odhodlal ke psaní. Nemám nějak moc času a k tomu máme nového ředitele. Takže jsem musel přerušit dovolenou a vyskytuji se na letišti, protože je stále nutné něco dovysvětlit nebo odpovědět. Před dvěma dny jsem konečně našel Strip a mohl si ho přečíst. Našel jsem v něm pojednání o AMS 2 neboli Drábekstroji 2. Mezitím jsem si začal psát s panem ředitelem Drábkem.

Mohu Vám říci, že se mi časopis velice líbí a je v něm spousta zajímavých věcí. A nadchl mě opět „zmrzlinový“ kornout.

Podávám krátké svědectví, že jsem dosud živ a velice srdečně Vás zdravím. OK (Oldřich Kundrát, technická divize, letiště Bělehrad)

Vážený,

díky za malou vzpomínku na velký triumf. Připomněla nám, jak čas strašně letí. V kádru zůstali Milan Zikmund, Honza Petko, na lavičce pořád koučující Venca Lacina a mě mladší spoluhráči hecují, že mi to šlo mnohem lépe před patnácti lety na Strahově. S naším týmem jsem absolvoval dalších třináct turnajů v řadě. Největšími úspěchy našeho mužstva byla účast ve „velkém“ finále v Brindisi '88 a vítězství v „malém“ finále v Karlsruhe v roce 1999. V posledních letech řešíme problém nedostatku hráčů, protože podmínkou účasti je platná licence. A tak se paradoxně projevuje nedostatek řídících v Praze i na fotbalovém trávníku...

Vladimír Malíš, ACC Praha

Skupina EANPG jednala v Praze

Delegáti zasedání ocenili úroveň řízení letového provozu v České republice

Zasedání EANPG Programme Coordinating Group ICAO proběhlo za účasti 25 delegátů z 10 evropských zemí, USA a 4 mezinárodních leteckých organizací ve dnech 19.–21. června 2001 v Praze, v budově Ministerstva dopravy a spojů České republiky.

Evropská letecká plánovací skupina (EANPG) patří k hlavním plánovacím orgánům Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO pro starý kontinent a zaměřuje pozornost především na otázky technické a provozní, s cílem zlepšit situaci v oblasti řízení letového provozu a propustnosti vzdušného prostoru. Programová a koordinační skupina COG, složená ze zástupců vybraných evropských států včetně České republiky, řeší v období mezi výročními zasedáními EANPG závažná opatření a postupy v oblasti civilního letectví v Evropě.

Účastníci pražského zasedání jednali:

- Přípravy zavedení RVSM v Evropě (snížení vertikálních rozestupů letadel na 1000 ft v letových hladinách

290–410 s účinností od 24. 1. 2002). Realizací tohoto projektu by mělo dojít ke zvýšení počtu letových hladin a tím i ke zvýšení propustnosti vzdušného prostoru asi o 20 %. Před vydáním konečného rozhodnutí (Go/Delay Decision) však bude na příštích zasedáních ICAO a EUROCONTROL analyzována otázka bezpečnosti provozu.

- Situaci v zavádění protistrážkových systémů ACAS II. Pro vypršení výjimek a provádění letů ve vzdušném prostoru členských států ECAC letadly vybavenými systémem ACAS II. byl definitivně potvrzen termín 30. září 2001.

V rámci programu zasedání COG se uskutečnila návštěva pracovišť ACC, APP, TWR a Letecké školy státního podniku Řízení letového provozu České republiky. Z vyjádření delegátů, kteří patří k vysoce respektovaným odborníkům civilního letectví v SRN, Velké Británii, Francii, Dánsku, Španělsku, Portugalsku a zástupců Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA, EUROCONTROL a FAA USA, vyplynulo ocenění úrovně řízení letového



Zleva Karsten Theil - předseda EANPG, Eamon Cerasi - EUROCONTROL, ing. Oldřich Gorgol - ředitel odboru civilního letectví MDS, Robert Kruger - ICAO, Christian Eigl - ředitel kanceláře ICAO pro Evropu a Severní Atlantik a ing. Ladislav Mika - zástupce ČR v EANPG během krátké přestávky ve foyer Ministerstva dopravy a spojů ČR.

provozu v České republice i postupu při zajišťování výcviku řídicích letového provozu pro potřeby ČR, ale i dalších zemí.

Za dosažené výsledky a součinnost při zajišťování této prestižní akce patří

poděkování pracovníkům Řízení letového provozu ČR, s. p.

LADISLAV MIKA

Ministerstvo dopravy a spojů ČR

Snímek: VÁCLAV JUKL

Listujeme v letištních archivech

Nové brněnské letiště v Tuřanech je v osmapadesátém slavnostně otevřeno, ale jeho první kroky budou velmi svízelné. Pocítí to personál letiště i cestující...

Brno - Tuřany včera a dnes III.

Je sice k dispozici 2 km dlouhá betonová VPD, ale nejsou vhodné provozní a odbavovací objekty. Využívají se proto likusové domky, postavené jako zařízení staveniště (mimochemod, po různých opravách slouží do dneška). Pro potřeby LPS a ZLT je tu budova „J“ se starou dřevěnou věží, ale pro její chatrný technický stav je později zakázán i vstup na ohoz. Provoz na letišti je smíšený, věž je rozdělena na vojenskou a civilní část. V září 1964 je ale stíhací pluk v Brně zrušen a LKTB přechází plně pod Státní leteckou správu.

Postupně, na dnešní poměry však velmi pomalu, se začíná letiště vybavovat zabezpečovací leteckou technikou. V srpnu 1958 je uveden do provozu přehledový radiolokátor OR 1, přistávání usnadňuje systém Matěrik SP 50 (KRM/GRM) a světelná návěstidla včetně přibližovací řady Calvert. O rok později se instaluje automatický zaměřovač ARP 6, následuje nesměrový maják NDB a přesný přibližovací radiolokátor PAR RP 2E. OR 1 je bývalou CUSkou zmodernizován na RL 2D a v roce 1967 je instalován ILS Wilcox.

Během dvou týdnů 1. mezinárodního strojírenského veletrhu v září 1959, je mezi Prahou a Brnem denně v obou směrech přepraveno letadly IL-14 v průměru přes 2000 cestujících. ČSA postupně zapojuje Brno do spojení se všemi vnitrostátními československými letišti. V letních měsících roku 1965 zahajuje i z brněnského letiště noční charterová přeprava turistů do Bulharska, Rumunska a bývalého SSSR letadly IL-18 společností ČSA, Balkan a Aeroflot. Ke zlepšení kultury cestování výrazně napomo-

hla výstavba nové odbavovací haly v roce 1967, bohužel už tenkrát svou kapacitou nevyhovující (projekt z roku 1957 na kapacitu 2 letadel IL-14).

Po roce 1970 nastává prudký nárůst počtu přepravených cestujících. Brno má silně frekventovanou linku s Prahou (IL-18, IL-14 a TU-124), létá se do Košic a Karlových Varů. V létě se odbavují už čtyři charterové lety s turisty denně. V září 1971 zahajuje SLOV-AIR pravidelné lety s letadly L-410 a zahrnuje Brno do svých spojení s Mariánskými Lázněmi, Bratislavou, Žilinou, Sliačem a Lučencem. Počet ročně přepravených cestujících se pohybuje kolem 170 tisíc (rekord 193 114 cestujících z roku 1972 zůstal dodnes nepřekonán), počty pohybů letadel přesahují 11 tisíc ročně.

Sedmdesátá léta znamenají velký zlom. Díky obrovské iniciativě tehdejšího ředitele ing. Jaromíra Pochylého a obětavému kolektivu celého letiště, patřícímu tehdy pod ČSSDL Praha, se začíná letiště zvele-

bovat, rozšiřovat a modernizovat. Jsou opraveny a rekonstruovány objekty zařízení staveniště pro potřeby technického provozu. Vojenský projektový ústav zahajuje projekční práce na prodloužení VPD a pojezdových drah o 650 metrů západním směrem. Je zpracován projekt na dobudování a zvětšení odbavovací haly, objektu pro tehdejší TPZS a výhledová studie na nový letecký terminál. V roce 1973 je uvedena do provozu nová budova „K“, zahrnující novou řídicí věž, místnosti pro APP, meteoslužebnu, briefing, dálkopisné pracoviště a technický sál. Od 1. 1. 1975 má veletržní Brno statut mezinárodního letiště se stálou pasovou a celní službou. Letiště dostává do vlnu i péči o novou výstavbu radiolokační střediska Buchtův kopeček. Pracovníci ZLT rovněž pečují o radiové majáky v Polné NDB 377 PO a Dešné NDB 424 OKF. S prodloužením VPD se modernizuje i zabezpečovací zařízení. Jsou instalovány nové radary RL 41 a RP 3G, ILS

firmy Philips, instalován VOR s DME a systém VASIS včetně nového energobloku.

Slavnostní zahájení provozu nové betonové dráhy obstará 22. 6. 1978 přílet letadla TU-134A OK-CFE kapitána Langerá. To už ale bezmála půl roku, od 1. 1. 1978, se o letiště stará ČSA, ZLD Praha a o zabezpečovací prostředky a řízení letů pečují nově vytvořená příspěvková organizace RLP ČSSR. A začíná prodlužování dálnice D1 na Vyškov s dálniční přípojkou k letišti na 201. km.

AUREL ČIPÁK

Foto: MIROSLAV KRATOCHVÍL



◀ Budova „K“ z roku 1973

Fotosoutěž „3 L“

letišť Schipol v Amsterdamu ▶

Tento snímek byl pořízen v dubnu na amsterodamském letišti Schipol u bude jedním z kolekce fotografií, kterou jeho autor Jaroslav Vlasák (DPLR/ATCC) obořle naší fotosoutěž „3L“ a osloví pětičlennou porotu (jejich jména jsme uvedli v čísle 4, předsedou poroty bude zástupce našeho podniku). Jednoho z nich, Miroslava Martinovského, jsme požádali o krátký rozhovor.

Oslovil vás Vlasákův snímek?

„Výborný nápad. Autor byl ve správný moment na správném místě.“

Než soutěžící odevzdá snímky, co by měl určitě vědět?

„Musí dodržet soutěžní podmínky a věřit, že posuzování soutěžních snímků bude objektivní. A mít jistotu, že se mu snímky, hlavně dia, v pořádku vrátí.“

Objektivita je v tomto případě barevným spektrem názorů členů poroty.

„Porota si obvykle před zahájením soutěže stanoví kritéria hodnocení v několika kolech. O každém snímku u už-

ším výběru porotci diskutují, vysloví verdikt a pak hlasují.“

Prozradíte nám hlavní kritéria hodnocení snímků?

„Obsah fotografie a formální zpracování. Sebelepší téma, není-li technicky zvládnuté, ztrácí na hodnotě. Body určitě získá dobrý nápad, originální zpracování pohybu, jeho dynamika, ale i prostředí, do něž je dominantní fotky zasazena.“

Proč jste se rozhodl členství v porotě přijmout?

„Létání je úžasně atraktivní téma, ale zajímavých snímků letectví civilního zase až tolik není. Je to ohromný prostor, kam není běžné přijít. To může být pro vaše zaměstnance výzva. A pro mne šance uvidět originální snímky.“

Zopakujme ještě důležitá data:

Přihlášené snímky doručte na adresu KŘ/OK, LO, III. patro, tel. 3209 nebo 26216. Uzávěrka je 10. 9. 2001. Obálku označte heslem „3L“.

(red)



Cesta autobusem a mikrobusem ubíhala velmi rychle, neboť zážitků za ten uplynulý rok bylo mnoho. Mezi letošními výletníky z řad bývalých zaměstnanců našeho podniku - důchodců, a sešlo se jich předposlední květnový den přes padesát, zavzpomínali ti „skalní“ nad fotografiemi z loňského výletu do Děčína a plavbě po Labi. Jejich letošním kulturním cílem byl renesanční hrad a zámek ve Frýdlantu.

Počasí přálo, hrad stál, jenom naši průvodkyně skolila chřipka. Po půlhodině, pln elánu provést nás po padesáti přístupných komnatách frýdlantského skvostu, se dostavil mladý průvodce - a vytrval.

Od 13. století byly k raně gotickému hradu přistavovány další stavby. Pokoje s úžasnou výzdobou, interiéry se skvělým nábytkem 16.–20. století, keramika a porcelán, zbrojnice a mnoho dalších sbírek. Ke kuriozitám patří expozice dvou set dýmek. Z období kolem roku 1900 pochází zámecká kuchyně

s ojedinělým souborem nádobí. Mimochodem, kamna a gril jsou stále funkční.

Nastal čas oběda v jedinečné restauraci Obří sud z roku 1931 nad Lázněmi Libverda, bývalém to šlechtickém sídle Clam-

Gallasů. Zdejší léčivé prameny jsou známe od 14. století, kdy se minerálce říkalo

„Boží voda“. Zpráva z roku 1875 pak uvádí: „Voda má blahodárný účinek na mozek, nervovou soustavu, povzbuzení ducha, zrychlení tepu, odstraňuje nepořádek v nervovém systému.“

My jsme léčili únavu, žízeň a hlad v opravdickém obřím sudu, v němž nás majitel restaurace pan Josef Nulíček pocítil profesionální vlídností, ač jsme přichvátali se značným zpožděním. Odpoledne věnovali výletníci volné zábavě, rozuměj povídání, dobrému jídlu, pití, nákupu upomínkových předmětů a procházkám po malebném okolí restaurace. A autorka těmto rádkům.

Pak už jen společně foto - a příští rok, snad...

MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER/PS

Rádky z Obřího sudu



Konečně, když to vidím odsud, můžem taky zatleskat těm kontrolóřům...

Kreslil: OTAKAR RADA

(vm)

V Glasgowě „Dream-team“?

Třetí místo v I. B třídě ligy amatérských mužstev 2000–2001 obsadil tým ACC ŘLP Praha a dosáhl nejlepšího umístění v posledních pěti letech. V závěrečném zápase v Tuchoměřicích porazil OP Slavia 6:2 (2:1). Soutěž absolvovali: **brankáři** Tomáš Peterka, Martin Borovec, **obránci** Miroslav Koflák, Milan Zikmund, Karel Kebza, Václav Rod, Jan Petko, **záložníci** Richard Tauchen, Jan Jiroušek, Petr Frýba a **útočníci** Miloš Landa, Vladimír Mališ (kapitán), Chris Adamson, Antonín Tichý, Jan Klozer.

Nejlépe střelci: Chris Adamson 15, Petr Frýba 11, Miloš Landa 8 branek.

Naši fotbalisté se připravují na turnaj ECC '01 v Glasgowě. „Je nás málo, dohodli jsme se proto s kolegy z ACC Mníchenu na společném ‘dream-teamu‘. Jsem si jist, že v září ve Skotsku nám to určitě půjde dobře nejen na hřišti,“ řekl Vladimír Mališ.

Konečná tabulka

1. FC Bukáč	18	15	2	1	94:35	47
2. TJ Léčiva	18	14	1	3	61:30	43
3. ACC ŘLP Praha	18	9	5	4	55:43	32
4. OP Slavia Praha	18	8	3	7	48:47	27
5. Kings Travel Praha	18	7	4	7	55:50	25
6. Pražská teplárenská	18	8	1	9	45:56	25
7. FC UKM	18	4	5	9	39:53	17
8. Sevapharma	18	4	3	11	26:51	15
9. Transgas	18	4	3	11	30:59	15
10. AKE MITTU	18	3	1	14	24:53	10