



**LKTB:
7 dní
do přejímky
objektu**

strana 3



**Ahoj za rok,
prázdniny!**

strana 5

„Je večer, skončil další prázdninový den. Ve zprávách nic zvláštního, polovina lidí na dovolených a zbytek, jakoby se díky horku o nic nezajímal.“

Podnikem však žádná letní ospalost nevládne. Letní provoz je intenzivní a všichni víme, jakou zátěž to představuje pro řidiče. Ale co třeba technici ve Středisku radarových a informač-

Okurková?

ních systémů? V počítačovém sále RISu stojí nová skříň ARTASu, s ní se současně připravuje i instalace druhé jednotky konverze a distribuce radarových dat. Musí se vyladit i nové záznamové zařízení okrskového radaru k získání osvědčení provozní způsobilosti. Kromě techniků a administrátorů jsou tu téměř denními hosty praotcové systémů ESUP a IDP, popřípadě lidé z CSsoftu ověřující poslední verze SW pro E2000. Všechny tři systémy jsou provázané a změny v kterémkoli z nich se mohou neblaze projevit na ostatních dvou. O kousek dál stojí nová skříň radarového by-passu v IDP, která by měla od podzimu poskytovat nezávislou radarovou zálohu výkonnému řídicímu. Hned vedle se další skupinka s externím technikem pouští do opravy počítače BULL, který zatím stále musí „pohánět“ systém ASLI. Zbývajícím prostorem čas vyplňuje řada stanic pro novou verzi IDP, které je nutné oživit před jejich instalací na stanovištích. Vše? Kdepak. Tady v koutě probíhá příprava na up-grade operačního systému AIX v ESUPu. Do toho se ohlašuje návštěva lidí, kteří zajišťují instalaci zkušební platformy projektu BETA.

A celý tenhle zvěřinec nesmí ovlivnit standardní provoz střediska.

Až v říjnu otevřete ořosená čela a ohlédnete se za letním provozem, vzpomeňte na dělníky moře (práce) ze čtvrtého patra!

IVAN KRÁKORA

Vznikla nová oddělení

Organizační struktura RLP ČR, s.p. byla s účinností od 1. 7. 2001 doplněna o tři nové útvary. Oddělení „Simulátor E2000“ bylo vytvořeno v divizi provozní. V divizi plánování a rozvoje bylo zrušeno „Řízení projektů“ a vzniklo oddělení „Investic“. Činnost referátu „Bezpečnosti a kvality“ převzalo stejnojmenné oddělení.

Udržet „náskok“

Zavedení E2000, zvyšující se potřeba po využití vzdušného prostoru a neutešená personální situace na stanovištích ATC nutí zefektivnit výcvik řídicích letového provozu. Bylo proto ne-

zbytné zajistit vysoce kvalitní praktický výcvik na radarovém simulátoru, který s maximální věrností napodobí chování provozního systému. „Takový simulátor lze použít k adaptaci na změny v systému, ale i k udržení schopnosti řídicích řešit mimořádné provozní situace, které

se v realu vyskytují velmi zřídka,“ říká vedoucí oddělení Simulátor E2000 Martin Kříkkan.

Tyto úkoly sebou nesou celou škálu činností. Přípravu cvičení, přípravu a udržování simulačních dat v aktualizované formě, výcvik vlastního personálu, koordinaci činnosti instruktorů, žáků, pseudopilotů, administrátorů a techniků, podléhajících se na provozu simulátoru. „Velmi podstatný je neustálý vývoj simulátoru, udržení jeho ‘náskoku’ před reálným systémem,“ dodává Martin Kříkkan.

Investice

Zabezpečení finančního plnění Střednědobého plánu rozvoje letových navigačních služeb podniku, uvádění systémů nebo zařízení do provozu protokolárním předáním konečnému uživateli a koordinace věcného, časového a finančního plnění projektů RLP ČR, s.p. včetně metodiky pro projektové řízení, to jsou stěžejní úkoly Oddělení investic (OINV). Zajišťuje mj. veřejné obchodní soutěže na výběrová řízení pro nákup systémů ATM nebo jejich částí, pořizuje hmotný i nehmotný investiční majetek, ale i podklady pro jeho evidenci.

„Přímou účastí nebo připomínkováním se naše oddělení podílí rovněž na přípravě a realizaci projektů a investičních akcí, na přípravě obchodních smluv a na jejich technické specifikaci,“ doplnila vedoucí OINV ing. Lubomíra Haaseová.

(pokračování na straně 2)

2500 TYPŮ LETOUNŮ na bezmála 4000 snímcích, historii světového letectví v datech i podrobný rejstřík letadel najdete mj. na 929 stranách této publikace. Vydalo ji Ottovo nakladatelství s.r.o.

Foto: repro



Ověřovací výcvik úspěšně dokončen

Projekt RVSM umožní zvýšit kapacitu evropského vzdušného prostoru

V posledním červnovém týdnu úspěšně proběhla další příprava projektu Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) - týden ověřovacího výcviku instruktorů ACC Praha. ŘLP ČR se tak připravuje na snížení vertikálních rozstupů nad letovou hladinou FL290 v evropském vzdušném prostoru, k němuž by mělo dojít v roce 2002.

Připravenost ŘLP ČR na teoretický výcvik RVSM nedávno vysoce ohodnotila organizace EUROCONTROL, která řídí zavádění tohoto významného projektu. Přípravný tým ČR byl prvním z přibližně 40 týmů evropských a severoafrických zemí, který teoretický výcvik připravil a vytvořil k tomu „self training program“. Projektu RVSM se v podniku od počátku věnuje skupina provozních pracovníků (Jiří Řehoř-teorie, Jaroslav Houžvička a Zdeněk Machovský-praktická cvičení) ve spolupráci s divizí plánování a rozvoje (Jan

Hovorka, ing. Vladimír Čížek) a s koordinátorem celého projektu Petrem Strnadem.

„Blok praktických cvičení i teoretická část je pro podzimní výcvik připravena. Doladili jsme sedm praktických cvičení i korekturu teoretické části zahrnující komplexní problematiku RVSM,“ sdělil Jiří Řehoř. V současnosti je připravena k tisku všechna potřebná dokumentace: Manuál RVSM, testy, harmonogram výcviku, dotazník pro vyhodnocení a další koncepty, které obdrží každý účastník před zahájením výcviku RVSM.

Podzimní výcvik řídicích ACC Praha, jehož detailní harmonogram byl právě dokončen, bude složen ze čtyřdenních bloků. Bude probíhat od 17. září do 30. listopadu. Zhruba šest týdnů před zavedením programu RVSM v evropském vzdušném prostoru bude připraven opakovací „refresh training“. Výcvik bude doplněn o CBD (computer based training) programy pro systémy IDP a E2000 spolu

s internetovou stránkou RVSM Board (bližší informace na adrese <http://info/dpro/sons/acc>), které budou sloužit k úvodnímu seznámení s problematikou projektu. Intranetová stránka bude otevřena v podnikové síti 1. srpna.

„Projekt RVSM umožní snížit vertikální rozstupy nad letovou hladinou FL290 v evropském vzdušném prostoru. To umožní vytvořit dalších šest nových letových hladin, a to v ekonomickém prostoru pro létání. Tím se podstatně zvýší kapacita vzdušného prostoru. Projekt dále přispěje ke snížení zpoždění za letu a významné úspoře paliva,“ uvedl k tomu koordinátor projektu RVSM v ŘLP ČR, s.p. Petr Strnad. Dalšími přednostmi projektu RVSM by měl být podle jeho slov pozitivní vliv na životní prostředí a snížení zátěže při poskytování služeb řízení letového provozu.



Pro zajištění projektu RVSM musel ŘLP ČR, s.p. připravit řadu opatření, od vytvoření plánu implementace přes modifikaci technických zařízení, zejména FDP (systém zpracování dat letového plánu) a RDP (systém zpracování radarové informace), vypracování výcvikových a přechodových plánů, zpracování metodických pokynů a Manuálu RVSM, zpracování dohod o spolupráci se sousedními stanovišti ATS a výškolení personálu ACC Praha, které bylo zahájeno v červnu 2001 a bude dokončeno v listopadu 2001.

ŘLP ČR, s.p. plní harmonogram činností, ke kterým se zavázalo ve svém implementačním plánu. Splněny jsou rovněž všechny požadavky na přípravu letadlového parku a jeho schválení pro RVSM českých leteckých dopravců. Proto je možné, aby ČR dodržela termín plánovaného zahájení RVSM v evropském vzdušném prostoru, stanovený na 24. ledna 2002.

(vk)

Když se řekne RVSM

Vzrůstající objem letecké dopravy a přepravy vyžaduje stále větší propustnost vzdušného prostoru. Za posledních 5 let dosahuje průměrný meziroční nárůst letového provozu v Evropě od 4 do 6 %. V ČR se od roku 1989 do dnešní doby objem dopravy více než ztrojnásobil. Proto se od počátku 70. let připravují studie na možné snížení vertikálních rozstupů nad letovou hladinou FL290 (tj. 29 000 stop).

V roce 1990 Navigační komise ICAO dospěla k závěru, že toto snížení vertikálního prostoru je technicky možné a bezpečné mezi hladinami FL290 a FL410. 27. března 1997 začaly lety nad severním Atlantikem se sníženými vertikálními rozstupy (zprvu mezi hladinami FL330 a FL370, od roku 1998 pak mezi hladinami FL290 a FL390).

Evropského projektu RVSM, který zahrnuje řízené aktivity civilních a vojenských provozovatelů letadel, poskytovatelů ATS, se účastní kolem 40 evropských i severoafrických zemí. Řídicím orgánem zavádění projektu je organizace EUROCONTROL. Naším národním koordinátorem je Úřad pro civilní letectví ČR.

Principem projektu RVSM je snížení rozstupů mezi letovými hladinami. To umožní vytvořit nové letové hladiny a tím i zvýšit propustnost vzdušného prostoru. Stručně řečeno: ve stejném prostoru bude moci létat, při udržení nebo zvýšení bezpečnosti provozu, více letadel.

(vk)

Vznikla nová oddělení

(dokončení ze strany 1)

Bezpečnost a jakost

Krok ke vzniku oddělení bezpečnost a jakosti (OBK) navazuje na požadavky EUROCONTROL i EU, které kládou vyšší důraz na řešení problematiky bezpečnosti a jakosti (viz požadavek povinné certifikace jakosti, zavedení Safety Managementu podle dokumentu ESARR 3, apod.) a zároveň souvisí s novým zaměřením a odpovědností bývalého OKL.

„Nové oddělení OBK vzniká na základě současného referátu a do vlnky získává vyšší odpovědnosti za metodické řízení, zpracování analýz a hodnocení bezpečnosti a jakosti. Pro pracovníky oddělení je to ale i příležitost k transparentní spolupráci a podpoře účinné komunikace se specialisty podniku ke zvyšování bezpečnosti a jakosti na všech stranách trojúhelníku prvků operačního prostředí - lidských zdrojů, systémů a zařízení, a postupů,“ poznamenal vedoucí oddělení ing. Svatopluk Halen.

Projekt ATCC 2006

Zahájení projektu „Národní středisko řízení letového provozu ČR“ dalo vznik novému oddělení, jehož název se shoduje se zkratkou projektu - ATCC 2006. Jeho posláním je řídit všechny procesy projektu, včetně koordinace podprojektů, jimiž jsou „Stavba“, „ATM systémy“ a „ATM postupy“.

„Vedoucím oddělení a manažerem projektu jsem byl jmenován na základě veřejného konkurzu, do nějž jsem se přihlásil s jasnou představou jeho řízení už i proto, že jsem v roce 1997 úspěšně ukončil rekvalifikační kurz 'Projektový manažer',“ uvedl ing. Jaroslav Beňa.

Organizační řád definuje poslání a úkoly nových útvarů. Navíc v něm byly doplněny nové činnosti oddělení komunikace a provedeny některé korekce. Případné další úpravy organizační struktury ŘLP ČR, s.p. vyplývají z potřeb jeho rozvoje.

■ **Martin Kříkalan:** „Počátkem roku 2002 bude radarový simulátor rozšířen o pracovní pozice a o zbývající systémy pro věrnější simulaci pracovního řídicího. Jestliže se v brzké budoucnosti podaří i zvýšit kapacitu systému, splní se mé současné představy.“

■ **Ing. Lubomíra Haaseová:**

„Navazuji na kvalitní činnost oddělení řízení projektů. Nová pozice je pro mne výzvou a mou snahou je uspět. I v budoucnu se budu opírat o spolupráci kolegů, která je nezastupitelná. Ráda bych jim za to poděkovala.“

■ **Ing. Svatopluk Halen:** „Řízení bezpečnosti je živým, otevřeným oborem, založeným na motivaci, součinnosti a společných cílech. Činnost OBK se touto zásadou bude řídit.“

■ **Ing. Jaroslav Beňa:** „Čeká nás obrovské penzum práce na projektu, který je jedním z nejvyšších priorit našeho podniku. Na výkonných činnostech se budou podílet kmenoví pracovníci oddělení, ale nutná je i aktivní součinnost ostatních divizí, středisek a zejména zástupců provozních a technických uživatelů ATM systémů.“

(rik)

Přínosy RVSM:

- vytvoření dalších 6 letových hladin (navíc v ekonomickém prostoru)
- zvýšená kapacita (propustnost) vzdušného prostoru
- snížení zpoždění za letu
- významná úspora paliva díky provozu v ekonomických hladinách
- pozitivní vliv na životní prostředí vlivem úbytku zplodin při menším spalování pohonných hmot
- snížení zátěže při poskytování ATC vlivem jednoduššího a pružnějšího řešení konfliktů

(vk)

Projev uznání

Ing. Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s.p., byl 20. července 2001 jmenován čestným členem ATCA. K tomuto slavnostnímu aktu pozval našeho generálního ředitele osobním dopisem prezident ATCA Gabriel A. Hartl.

(red)

Ing. Alexandr Duda: Svým charakterem je přiblížení nejsložitější částí letu „4. sektor“ v červnu 2002



Kvalifikaci řídicího APP/TWR Praha získal v roce 1987, jako soukromý pilot má nalétáno 170 hodin. Náměstkem sekce přiblížovacích a letištních služeb je 177 dní.

Hned na začátku roku mu ředitel divize provozní ing. Alois Těšitel položil lakonickou otázku, jestli někdy o takové funkci neuvažoval. Odpověděl, že ne.

„Jsem spíš technického zaměření, a to se s náplní práce náměstka ředitele moc neshlazuje. Ale protože tato funkce umožňuje věci ovlivňovat nebo je dokonce měnit, souhlasil jsem,“ vysvětluje ing. Alexandr Duda.

Okno kanceláře v sedmém patře TB nabízí panorama ruzyňského letiště na dlaní. S jakou vizí jste sem 1. března 2001 vstupoval?

„S vizí příspěvek k odstranění fabulace některých problémů uvnitř divize a spolupodílet se na vybudování efektivního systému poskytování letových provozních služeb založeného na racionálních principech.“

Jak je APP daleko s připravovanou resektorizací?

„Na podzim bude dokončena real-time simulace nového rozdělení kompetencí řídicích pracovišť APP Praha. S přeškolením personálu se počítá v dubnu příštího roku, k implementaci samotné musí dojít nejpozději v červnu 2002.“

V čem spočívá?

„Organizace práce na stanovišti APP Praha musí reflektovat zvyšující se poptávku po kapacitě TMA. Charakter provozu a obslužnost letů do a z letiště Praha-Ruzyně vychází z pružného využívání vzdušného prostoru umožňujícího jednodušší navigační vedení letadla, výrazné zkrácení letěné trati a možnost aplikace optimálního vertikálního profilu letu v závislosti na provozních podmínkách. Vedle úspory paliva a nižšího zatížení životního prostředí emisemi a hlukem to přináší možnosti rekonfigurace vzdušného prostoru s ohledem na potřeby a možnosti stanoviště a ostatních uživatelů, zejména vojenského a všeobecného letectví. Na druhé straně to však, mimo jiné, komplikuje zajišťování rozstupů mezi letadly. Abychom dokázali nabídnout požadovanou kapacitu s minimálně stejnou mírou bezpečnosti, musíme být schopni udržet zátěž řídicího v určitých mezích. Jedním ze způsobů je oddělit odlety od příletů.“

Jste připraveni na navyšování „gejtů“ ruzyňského letiště?

„Vzhledem k tomu, že doposud nemáme platformu pro udržování a ověřování způsobilosti letištních řídicích, bylo rozhodnuto o pronájmu adekvátního simulačního zařízení. Ukončili jsme výběr dodavatele, výcvik plánujeme provádět každoročně v březnu počínaje rokem 2002. Jeho součástí bude mimo jiné i problematika změn některých stání, připravovaných terminálů C a D a problematika RWY 06R/24L.“

Projevilo se už členství CSA ve Sky Teamu na provozu APP/TWR?

„Formování přepravních aliancí je nástrojem optimalizace obchodní politiky členských leteckých společností, s řízením letového provozu to souvisí pouze zprostředkovaně. Netroufám si odhadnout, jaká část meziročního růstu počtu pohybů na letišti Praha-Ruzyně je důsledkem tohoto členství.“

Jaký bude další vývoj regionálních letišť?

„Současná situace je komplikovaná a je důsledkem mnohaleté devastace přirozeného hospodářského vývoje. Myslím si ale, že tato letiště do systému patří a že regenerace regionální letecké dopravy je otázkou času. Funguje to v civilizovaném světě, musí to fungovat i u nás. Vzpomeňme, že ještě v roce 1947 se s úspěchem provozovala doprava na třinácti letištích tehdejšího Československa.“

Jak se letní sezóna promítá do pracovního nasazení vašich řídicích?

„Nijak. Jsou to profesionálové, kteří se s podmínkami, které letní provoz od května do září určují, umějí vyrovnat.“

Nedávno jsem byl svědkem hysterického záchvatu matky s dítětem, stojící v nekonečné a nehybné frontě k pasové kontrole, že nestihne letadlo. Mohou se případná zpoždění promítnout do větší kontrolovaného pohybu letadel na letištní ploše, do harmonogramu jejich startů a přistávání?

„Omezené kapacity letišť vytvářejí problém dominového efektu v celém řetězci souvisejících služeb. Letové provozní služby si vybudovaly do jisté míry účinný obranný mechanismus spočívající v řízení nabídky kapacity formou regulace toku. Jakékoliv zpoždění způsobené v procesu odbavení cestujících dopadá spíš na vrub leteckých

společností a cestujících samotného.“

Soustavnému nárůstu leteckého provozu říkáme dynamický rozvoj civilního letectví. Léto co léto ovládá nebe nepravidelná doprava se vším, co k charterům patří. Ovlivňuje zaběhnuté provozní stereotypy, dá-li se to tak říci?

„Neovlivňuje. Neděláme rozdíl mezi pravidelnou a nepravidelnou dopravou. Z hlediska poskytování letových provozních služeb je to totéž.“

Jak APP/TWR Praha čelí zvyšujícím nárokům na počty řídicích?

„Stejně jako jindy. Vůlí řešit problémy a kvalitním plánováním lidských zdrojů. Personální situace na SPLS Praha je konsolidována, což platí i pro veškeré uplatňované kvalifikace a pověření.“

Kolik potenciálních řídicích máte ve výcviku?

„Pro Karlovy Vary je v základním kurzu jeden žák stejně jako pro Ostravu, kde navíc probíhá rekvalifikace jednoho řídicího z Kunovic. Na APP/TWR Praha probíhá OJT u třech žáků s předpokladem získání průkazu způsobilosti v prosinci 2001. Čtyři žáci byli právě převedeni z Letecké školy, zahájení výcviku na stanovišti začne v září a další čtyři ukončí kvalifikační část základního kurzu koncem tohoto roku.“

Mimochodem, proč vy jste kariéru řídicího spojil právě s APP?



ŘLP ČR, s.p. ukončí od letošního září procedurální řízení na stanovištích ACC Praha a APP Praha a zredukuje procedurální výcvik pro obě pracoviště. S těmito změnami vyslovil podmíněný souhlas Úřad pro civilní letectví (ÚCL) ČR.

Jak Stripu vysvětlil ředitel divize plánování a rozvoje Petr Fajtl, procedurální řízení se stalo formální záležitostí bez praktického významu. „Vývojem ATM systémů a současnou strukturou trátí ztrácí opodstatnění. Proto jsme zahájili jednání s ÚCL o jeho zrušení,“ uvedl Petr Fajtl.

V rámci udržovacího a pokračovacího výcviku budou procvičovány a přezkušovány postupy pro řešení situací vzniklých rozpadem systémů ATM. V základním kurzu bude procedurální výcvik procvičován v plném rozsahu. Nebude však předmětem licencování a podmínkou k udržení licence.

Výcviková zařízení pro základní, pokračovací a udržovací výcvik musí být na úrovni umožňující naplnění osnov. Úprava

systému E2000 bude zakomponována do systému a schválena ÚCL. Bude provedeno 30denní monitorování této úpravy s vyhodnocením výsledků. Zprovozněna bude kompletní radarová infrastruktura v souladu s osvědčením provozní způsobilosti pro E2000.

Vyhodnocena bude spolehlivost IDP a radiokomunikačního systému a zajištěna taková úroveň technického dozoru a údržby, aby všechny ATS systémy dlouhodobě vykazovaly přijatelnou úroveň spolehlivosti.

„Zrušení procedurálního řízení zjednodušeně řečeno znamená, že v případě ztráty radarového zobrazení je dořizen letový provoz a uzavřen vzdušný prostor až do doby, dokud ATM systémy znovu nezačnou pracovat. Proto nadále zůstane procedurální výcvik součástí základního kurzu řídicích letového provozu. V udržovacím výcviku zůstane výcvik rozpadu systému, dořizení provozu a uzavření vzdušného prostoru,“ doplnil Petr Fajtl.

„K podniku jsem nastoupil na podzim roku 1984 jako čerstvý absolvent letecké katedry VŠDS v Žilině. Po vojně jsem byl zařazen do základního kurzu řlp pro APP/TWR Praha bez možnosti výběru. Byl jsem trochu zklamán, táhlo mě to na oblast, kontakt s exotickými leteckými společnostmi přelétávajícími naše území na mě působil atraktivněji. Je ovšem fakt, že přiblížení je svým charakterem nejzajímavější a nejsložitější částí letu, což mohu z vlastní zkušenosti soukromého pilota potvrdit. Dnes určitě nelituji, že jsem získal kvalifikace pro letištní a přiblížovací službu řízení.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

LKTB: 7 dní do přejímky

Srpnovými přítalovými dešti byla otestována část budovy, z níž se od konce května řídí letový provoz v Brně-Tuřanech.

Dokončuje se dvoupodlažní severní křídlo nové budovy na základech objektu „K“, v němž bývala APP, technický sál a hlavní slaboproudý rozvod. V přízemí budou sklady, dílna, zasedací místnost, technologické prostory a sociální zařízení, ve druhém podlaží simulátor, pracovní instruktorů a učebna. Pokračuje výstavba malého parkoviště pro služební vozy a dokončování příjezdových komunikací.

Vodní stavby Bohemia informují: přejímka objektu proběhne 31. 8. 2001.

Text a foto: js

Končí procedurální řízení

Kdo je Safety Manager

Safety Manager není pojmem zcela novým, nicméně v průběhu minulých let došlo ke změnám v pojetí a obsahu jeho funkce. V současnosti je ovlivňován požadavky dokumentů „EATMP Safety Policy“ a ESARR 3 „Use of Safety Management Systems by ATM Services Providers“.

V pojetí EATMP Safety Policy je Safety Manager pracovník odpovědný za implementaci provádění a podporu procesů řízení bezpečnosti. V rámci zavedení nové organizační struktury k 1. 1. 2001 vznikl samostatný referát bezpečnosti a kvality, který byl změnou OR platnou 1. 7. 2001 transformován na oddělení bezpečnosti a kvality (OBK) a bylo stanoveno, že výkon funkce Safety Managera zajišťuje vedoucí tohoto oddělení. V této souvislosti je na místě informovat, co se pod uvedenou funkcí skrývá.

Hlavními úkoly Safety Managera jsou podpora řízení bezpečnosti v celém podniku, metodologická a poradenská činnost, školení a vzdělávání vedoucích pracovníků a řízení procesů stanovení a vyhodnocování rizik.

Ve své funkci má být nezávislý a odpovídat buď generálnímu řediteli nebo zástupci vedení odpovědnému za řízení bezpečnosti. Konkrétní organizační začlenění tohoto specialisty není přesně stanoveno a závisí na velikosti organizace a stylu řízení podniku.

EATMP Safety Policy uvádí tři různé varianty (hierarchická struktura, vertikální, maticová), vždy jsou však spojeny s konkrétní vazbou na oddělení bezpečnosti.

„uvolnily ruce“ jak pro efektivní řízení bezpečnosti (a jakosti), tak pro účinné provádění auditů.

Formální vyhlášení funkce Safety Managera a specifikace jeho odpovědností pak potvrdilo snahu podniku na dosažení souladu interní dokumentace s požadavky ESARR i na konkrétních krocích v tomto oboru. Uvedený krok následoval aktualizaci a zpřesnění struktury dokumentace pro řízení bezpečnosti a jakosti, specifikaci požadavků na přípravu Studií bezpečnosti (Safety Cases), zahájení aktualizací školení ISQMS i analýz bezpečnosti vymezených systémů.

Lze tedy konstatovat, že stanovení Safety Managera není jen formální akt, ale krok k účinné komunikaci o bezpečnosti a jakosti našich služeb a jejich zlepšování.

O konkrétních aktivitách při řízení bezpečnosti a jakosti se budete moci informovat na zvláštní intranetové stránce. Zároveň se tím zakládá zvláštní „schránka“, do níž můžete zasílat jakékoliv informace, názory, náměty k problematice řízení bezpečnosti a jakosti, které považujete za důležité. Na téže stránce pak vždy najdete odpověď OBK, jak reálná je možnost s daným námětem dále pracovat nebo jej vyřešit.

SVATOPLUK HALEN
DPLR/OBK

„Podporuje efektivní řízení bezpečnosti a jakosti“

V pojetí dokumentu ESARR 3 je Safety Manager specialistou podílejícím se na strategických i krátkodobých plánech, přípravě politiky bezpečnosti, implementaci procesů řízení bezpečnosti, přípravě vedoucích a přezkoumávání jejich odpovědností v oboru, podporujícím vnitřní komunikaci na téma bezpečnosti a motivace lidí, apod.

Je zřejmé, že požadavky obou dokumentů jsou prakticky totožné. Jak však náš podnik plnil uváděné požadavky do vydání uvedených změn OR? V rámci zavádění integrovaného systému řízení bezpečnosti a jakosti (ISQMS) byla stanovena funkce a odpovědnosti „ISQMS managera“ a postavení interních auditorů. Jejich spojení v bývalém OKL však bylo nesystémové a navíc nebyl splňován požadavek nezávislosti auditů a ISQMS managera. V nové organizační struktuře se tedy

Je dobré se znát



V kanceláři za dveřmi č. 130 v přízemí budovy LO dlí od 1. června. Zdá se, že v něm podnik našel nového psychologa. Třiačtyřicetiletý Mgr. Michal Walter, ženatý, otec tří synů. Sympáček. Není důvod nezajímat. Ba právě naopak.

... říkáte, že jste reagoval na inzerát našeho podniku?

„V dubnu z Hospodářských novin. Oslovila mě atraktivita leteckého prostředí. Tušil jsem, že se v něm pohybují vesměs silné individuality. Tušil jsem správně.“

Co jste o profesi řízení letového provozu a řídicích v té době věděli?

„Nic. O firmě samozřejmě, ale o tom, co dělá, jen něco z novin a možná z filmu. Tím ovšem líp pro mě.“

Jak to myslíte?

„Nejsem ničím zatížen, nikým ovlivňován.“

To jsou důvody, proč jste výběrové řízení absolvoval?

„Také. Už když jsem řízení oběsíl, sbíral jsem informace o podniku. Mimochodem i z prací psychologa dr. Karla Vacíře, který se letectvím po celý život zabýval. On poprvé vypracoval profesiogram řídicího letového provozu.“

Byl jste přijat. Prozradíte, co jste udělal ze všeho nejdřív?

„Seznamuji se především s lidmi, prostředím a samozřejmě s předpisy.“

Kde hledat cíl vaší práce?

„Je to běh na dlouhou trať. Budu se podílet na výběru budoucích řídicích, musím definovat profil stávajícího řídicího letového provozu a poskytnout řídicím adekvátní psychologické poradenství. Takové, jaké je ve světě běžnou praxí.“

Věřte si?

„Musíme si vzájemně důvěřovat. Zatím se moc neznáme, ale to se změní.“

Už víte cosi o tom, kdo jsou řídicí letového provozu - z psychologického hlediska?

„Lidé v nepravděpodobně psychické zátěži, pod tlakem enormních požadavků, s jedinečnou odpovědností top operátora. Případná chyba je nenávratná. Proto je potřeba věnovat jim psychologickou péči, pomáhat jim.“

Je řídicí dobrým psychologem?

„Měl by být sám sobě psychologem. Dobře se znát a umět si odpočinout.“

A vy, mohl byste být řídicím letového provozu?

„Kdyby mi bylo dvacet... Chovám k těmto lidem ohromnou úctu.“

Co děláte, když se zrovna nezabýváte lidskou letou?

„Není taková činnost. Pískám fotbal na krajské úrovni. Hra, to jsou především emoce. Nevěřil byste, jak v atmosféře zápasu psychologii s úspěchem aplikuji.“

Děkuji za rozhovor.

(rik)

Připojíte se?

Možnost poskytovat příspěvek na penzijní připojištění zaměstnanců našeho podniku je účinná od 1. srpna 2001. Jeho výše činí měsíčně 3 % výměrovacího základu zaměstnance pro pojistné na sociální zabezpečení a státní politiku zaměstnanosti a nebude tedy podléhat dani z příjmu. Podmínkou je, že zaměstnanec sám uzavře (či uzavřel) smlouvu o penzijním připojištění.

Splňujete-li veškeré náležitosti pro poskytnutí příspěvku zaměstnavatele podle vnitropodnikové směrnice č. 01/01/DPER/119 o penzijním připojištění zaměstnanců (zveřejněné na Intranetu a zasláné všem vedoucím ZOÚ), můžete od 1. 8. 2001 o příspěvek zaměstnavatele požádat cestou divize personální.

Za tím účelem je nutné vyplnit „Žádost - dohodu“, jež je přílohou zmíněné směrnice a která je také k dispozici i na oddělení personálního/DPER. Skutečnosti, zda splňujete podmínky pro poskytnutí příspěvku zaměstnavatele,

se zjišťují ke dni podání žádosti. Teprve na základě oddělením personálním/DPER potvrzeného nároku můžete uzavřít smlouvu o penzijním připojištění nebo dodatek k ní, pokud jste již v minulosti takovou smlouvu uzavřeli.

„Uzavíráme smlouvy o penzijním připojištění se státním příspěvkem“

Připomínáme, že smlouvu musíte uzavřít vy sami, neboť tento produkt - penzijní připojištění se státním příspěvkem - je odlišný od kapitálového pojištění životního nebo důchodového, které ve váš prospěch uzavírá sám podnik.

Poprvé můžete získat příspěvek zaměstnavatele již v měsíci říjnu 2001. Výše tohoto příspěvku musí být vypočtena z vaší mzdy za měsíc září 2001. Pokud byste chtěli již tento příspěvek,

musíte předložit potřebné dokumenty (Žádost - dohoda, smlouva nebo dodatek k ní) do 10. 9. 2001 do mzdové účtárny/DFIN. Později předložené žádosti budou uspokojovány v následujícím či následujících měsících. Lhůta pro předložení dokumentů je stanovena vždy na období od 13. do 28. dne kalendářního měsíce. Vyplývá z toho, že pokud nestihnete lhůtu do 10. září 2001, ztrácíte nárok na historicky první příspěvek zaměstnavatele, nikoliv na ty další.

Odmítne-li vám příslušný penzijní fond potvrdit tu část našeho tiskopisu „Žádosti“, ani to nebrání poskytnutí příspěvku, předložíte-li mzdové účtárně doklad jiný (smlouvu, dodatek apod.), z něhož se dají potřebné údaje ověřit či získat.

Všechny podrobnosti včetně toho, že je nutné abyse si i vy sami přispívali na penzijní pojištění, a to jedine formou srážky ze mzdy, se dozvíte ze směrnice.

Divize personální



Ahoj za rok, prázdniny!

Kraj malíře Jambora, sochařů Štursy a Makovského, a mj. i Jana Blažeje Santiniho, jenž vtiskl barokně gotickou línii poutní kapli sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře ve Žďáru n. Sázavou. Čaro-krásná Českomoravská vrchovina s půvabným skansenem na Veselém kopci, Žďárské vrchy v pramenné oblasti Svatky a Sázavy a jejich Devět skal (836 m) a dole Milovský rybník. Na jeho břehu došlo k dohodě o rozpadu Československa.

„Za osmnáct let, co tu pracuji, jsem jednou při inverzi uviděl Alpy,“ tvrdí Jan Fiala, technik našeho podniku v objektu Buchtův kopec (813 m). Přičtete 27 m a jste na terase u paty „míče“, ideálního krytu radaru sloužícího k monitorování vzdušného prostoru v oblasti 300 km. Budova pod námi slouží od roku 1996 i jako rekreační zařízení zaměstnancům našeho podni-

ku s kapacitou 20 lůžek v pěti bytech.

Ing. Karel Kohoutek sem jezdí pravidelně. „Už osm let, i víckrát za rok. Pohádková příroda, roztroušené vísky, nebo taková Pohledecká skála a mlejný na Fryšavce... Prošli jsme to tu křížem krážem, ale pořád je co objevovat.“

Děti třetího turnusu ve Zlaté zátoce Sázavy nad Ledčtí začaly hrát celotáborovou hru „Po stopách Starých pověstí českých“ vždycky, když zazněla fanfára z opery Libuše. Tábor měl na pově- ing. Martin Juna a jeho žena Kateřina. Program připravovali půl roku, takže na nudu opravdu nezbyl čas. A tak malí „trapezi“ rýžovali zlato na potoce v lese nad táborem, přelanovali řeku, byli vtaženi do noční bojovky a taky vysláni na třídní puták řekou až do Kácova. A v táboře přivítali i zajímavé hosty. Přísahali, že přišel i John

Travolta a přijel Jožo Ráž na motocyklu. No... Já tam nebyl.

Čas letí, čtvrtý turnus v ráji Jaroslava Foglara to má vlastně už za pár... (rik)



Můj tip na dovolenou

Mám vodu rád..., zní mi v uších letitá melodie vyznání Waldemara Matušky.

Já strašně. Sladkou či slanou, hladkou nebo divokou. I adrenalinu jsem si věru užil. V přejích, při windsurfingu nebo při potápění. Přibývající křížky fyziku si- ce nepřidají, ale věnovat se rekreačnímu jachtingu na „oleji“ našich jezer a přehrad je pořád přece jen málo. Bez váhání jsem tedy využil šanci absolvovat příslušné zkoušky a vyrazil na týdenní charter na chorvatský Jadran.

A stojí to za to. Desetimetrová moderní jachta poskytuje pohodlnou plavbu až šesti členům posádky a k tomu slušný komfort pro vaření i hygienu. Je vybavena vestavěným motorem a navigačními prostředky včetně námořní vysílky a GPS navigace. Rázem jste v zajetí nezávislosti a svobody a navštěvujete místa, o nichž se turistům na přeplněných hotelových plážích ani nesní. A co teprve koupání v čarokrásných opuštěných zátokách, západy slunce na moři či noční plavba pod hvězdnatou oblohou, přístavy a hospůdky v nich! Ale i odpovědnost za bezpečí posádky i lodí, ukryje-li počasí svou vlídnou tvář do mraků a začne foukat. Necítíte-li se, najmete si kapitána-skippera za cca 1000 Kč denně a můžete se věnovat pouze vlastnímu pohodlí, romantickým náladám, koupání a odpočinku.

Získat chorvatský průkaz k vedení jachty a motorového člunu včetně obsluhy radiostanice není zase tak obtížné. Výuka týdenního kurzu je v češtině a vedle nezbytné teorie je spousta praxe přímo na moři. A zkoušky? Jsou v angličtině, v nabídce je i koktejl češtiny a srbochorvatštiny, a při troše píle je uděláte bez potíží. Týdenní kurz stojí asi 14 000 Kč, bydlíte a stravujete se na jachtě. O chorvatských průkazech způsobilosti se u nás vedou odborné polemiky, mít během týdne patent námořního kapitána je asi dost silná káva, to připouštím, leč důležité je, že vás průkaz opravňuje k tomu, aby vám v celém Středomoří bez problémů půjčili loď.

Vyberte si doma oblast, kam se chcete vypravit, oslovte správnou charterovou společnost, podepište nájemní smlouvu a vyraďte. Potřebné informace najdete na adrese www.yachting.cz. Týdenní nájem 10 m dlouhé jachty v hlavní chorvatské letní sezóně vás přijde cca na 43 000 Kč. Při šesti lidech pořídíte takový týden včetně cesty autem a nákladů na potraviny zhruba za 10 000 Kč na osobu.

Řekněte - není to velmi slušná cena za velmi nevšední dovolenou?

OLDŘICH STANĚK, AI

Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Dostavba prstu B pokračuje

Více než 100 m dlouhá dostavba prstu B už dostává konkrétní obrysy. Svědčí o tom snímek autora těchto řádek, pořízený 9. srpna. Na přelomu roku 2001/2002 ČSL, s.p. uvede stavbu do provozu a odbavovací roční kapacita pražského letiště se dostane až k hranici 6,4 milionu pasažérů. A otevření prstu B přijde zřejmě v pravý čas.

Už v roce 2000 totiž zaznamenaly České aerolinie rekordní přepravní výsledky. Téměř 2,5 milionu cestujících, to je 20 % navýšení počtu přepravených cestujících ve srovnání s rokem 1999. Do konce letošního června vykázalo letiště 2,84 milionu cestujících v oblasti osobní dopravy, což je meziroční nárůst o 15,2 %. Nejvyšší navýšení odbavených cestujících, o 21,7 procenta, byl právě v červnu, kdy se už výrazně projevil kvantita charterových turistických letů a nasazování vícekapacitních letadel. V procentech nárůstu cestujících bude tedy Praha patrně opět na předním místě mezi sledovanými evropskými letišti. Mimochodem, podle odhadů IATA (International Air Transport Association) přepraví letecké společnosti v roce 2001 více než 1,7 miliardy lidí, z toho 550 milionů pasažérů na mezinárodních linkách.

Celkové náklady na dostavbu prstu B se pohybují kolem částky 607 milionů Kč.



➤ Do pololetí o 5 % méně zboží

O pět procent, na 14 015 tun, se meziročně snížil objem nákladní dopravy na ruzyňském letišti od začátku roku do konce června. Poštovní zásilky vykázaly jednorázový pokles na 2128,5 tuny. Oznámila to tisková mluvčí České správy letišť Vlasta Pallová. Snížení souvisí s částečným útlumem ekonomiky v zemích Evropské unie.

Letiště Ruzyně zaznamenalo podle mluvčí za prvních šest měsíců roku 2001 nárůst počtu vzletů a přistání letadel o 4,3 procenta na 46 990 pohybů. Pro srovnání: letiště Ostrava-Mošnov ohlásilo rovněž snížení objemu odbaveného zboží o 72,1 procenta na 175,7 tuny, přeprava pošty však vzrostla o 15,9 procenta na 376,7 tuny. Osobní doprava vykázala nárůst o 13,5 procenta na 47 892 osob. Na letišti v Brně-Tuřanech se objem carga zvýšil o 10,7 procenta na 299 tun. Letiště rovněž odbavilo 195 kilogramů pošty. Služeb brněnského letiště využilo v prvním pololetí letošního roku 33 802 pasažérů, tedy o 9,2 procenta více než ve stejném období roku 2000. Letiště Karlovy Vary-Olšovské Vrata ohlásilo v osobní dopravě nárůst o 10,9 procenta na 8277 cestujících. Náklad a pošta neobavuje.

➤ Do Sky Teamu přibyla Alitalia

Italská letecká společnost Alitalia se připojila k mezinárodní alianci leteckých společností Sky Team, kam patří i České aerolinie. Členy aliance jsou rovněž Aeroméxico, Air France, americká Delta a Korean Air. Díky společnosti Alitalia budou mít cestující SkyTeamu více možností k cestám do Itálie a Evropy, Afriky, zemí Středního východu a Asie. SkyTeam nyní nabízí svým cestujícím více spojení a nonstop linek do největšího počtu destinací mezi Severní Amerikou a Evropou, a získává díky tomu velký náskok před ostatními aliancemi. SkyTeam spolu s Alitalií cestujícím nabídne možnost odletět v nejrůznější možnou denní dobu na svých 7960 každodenních letech do 493 destinací ve 118 zemích. S Alitalií bude mít přístup do sítě SkyTeamu dalších 26 milionů cestujících.

Výběr z tisku zpracoval - os

Foto: autor

Letecká univerzita

Letecká univerzita - právě takový název si vysloužila McGill University, která již od roku 1821 sídlí v Montrealu, současném hlavním městě civilního letectví, neboť tu najdeme Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodní asociaci leteckých dopravců (IATA).

Pro letecké právníky má tato univerzita stejný význam jako pro ekonomy Harvard či Yale, nebo pro inženýry Massachusettský technický institut. Univerzita a především její právnická fakulta se ve svém vědeckém poznávání soustřeďuje na právní - technickou problematiku civilního letectví a vesměru. Součástí fakulty je již téměř 50 let Institut leteckého a kosmického práva (The Institut of Air and Space Law IASL) s celosvětovou dobrou pověstí. Podobných institutů je na celém světě poměrně velké množství, montrealští IASL však představuje světovou špičku v oboru. V současné době je institut hlavním konzultačním partnerem především pro Radu ICAO a Právní výbor ICAO, ale své služby poskytuje i jednotlivým leteckým dopravcům a poskytovatelům ANS ve více než 90 státech světa.

Řada členů profesorského sboru IASL se zúčastňuje zasedání komisí a výborů ICAO a IATA a jejich rozhodování zásadně ovlivňuje mezinárodněprávní prostředí v celém civilním letectví. Na základě této vzájemné spolupráce byla vypracována např. revize Varšavského systému, základního souboru právních dokumentů, který upravuje odpovědnost leteckých provozovatelů za škodu způsobenou provozem letadel. Potřebnou intenzivní činnost institut vyvíjí i v oblasti unifikace právních norem upravujících odpovědnost orgánů řízení letového provozu.

Z hlediska poskytování ANS je téměř revoluční teorie nového pojetí státní suverenity při využívání vzdušného prostoru. Specialisté institutu jsou toho názoru, že vzhledem k novým politickým a ekonomickým pod-

mínkám a zániku bipolárního světa je nezbytné přestat posuzovat státní suverenitu jako výlučnou strategicko - obrannou záležitost jednotlivých států, ale podřídit ji dramaticky rostoucím požadavkům na kapacitu a propustnost vzdušného prostoru. V této souvislosti analyzují z hlediska práva možnou delegaci poskytování ANS a problematiku multinationálních center ATC.

Institut se samozřejmě nezabývá pouze vědeckými aktivitami, ale vychovává a vzdělává nové experty pro potřeby právní a ekonomické praxe v civilním letectví. V současnosti navštěvují institut studenti z více než 60 zemí světa, což jen potvrzuje jeho mezinárodní renomé. Získané bakalářské nebo doktorandské vzdělání jim umožňuje cestu do klíčových pozic managementu leteckých dopravců, poskytovatelů ATM nebo příslušné oblasti státní administrativy.

Pro Českou republiku je potěšující, že bývalým dlouholetým ředitelem institutu a vysoce ceněným specialistou v oboru mezinárodního práva civilního letectví je český rodák, profesor Michael Milde. Ten je také jedním ze čtyř českých občanů, kteří studium na IASL v jeho historii úspěšně absolvovali.

Další zajímavé informace o činnosti Institutu leteckého a kosmického práva, včetně seznamu všech mezinárodních právních norem upravujících oblast civilního letectví, lze získat na internetové straně www.falaw.mcgill.ca

(rkl)

Vyšla VZ 2000

Úvodní slovo ředitele ing. Petra Materny, aktivity v uplynulém roce z pera náměstků jednotlivých sekcí a vedoucích středisek a zpráva o hospodaření doplněná vyjádřeními auditora a dozorců rady. To jsou stěžejní kapitoly Výroční zprávy našeho podniku za rok 2000, která vyšla v červenci tohoto roku.

(red)

ISO 9000 definuje zákazník

(pokračování ze Stripu 5.)

V minulém čísle jsme přerušili naši exkurzi do historie norem ISO v období po II. světové válce. Dokončíme tedy ohlednutí za historií a podíváme se, co čeká náš podnik.

V roce 1987 byly poprvé zveřejněny normy řady ISO 9000. Málokdo předpokládal, jak výrazným způsobem ovlivní nejen rozvoj v oblasti zabezpečování jakosti, ale i mezinárodní obchod a dodavatelsko odběratelské vztahy po celém světě.

Původní soubor 5 norem se postupně rozrůstal. Orientace norem byla především na jednotlivé prvky systému jakosti (celkem 20 prvků).

V roce 1994 byly normy řady ISO poprvé významně revidovány. Systém

ISO 9000:1994 však stále obsahoval 27 norem a dokumentů.

V roce 2000 proběhla velká revize. Došlo k výraznému zjednodušení, orientace norem se mění na popis řízení procesů (procesní přístup) a na spokojenost zákazníka.

V naší republice se nyní pracuje na příkladech z angličtiny a vydání tiskem se očekává během tohoto roku. Počítá se, že budou platit pouze 4 normy na systém managementu jakosti.

V našem podniku byla vedením schválena druhá fáze harmonogramu ISQMS. Harmonogram stanovuje řadu dílčích úkolů tak, aby mohl externí certifikační audit proběhnout v květnu 2003. Certifikována bude Letecká informační služba, Divize provozní a Letecká škola. (os)

I letiště v USA praskají ve švech

Studie Federálního úřadu pro letectví FAA hovoří jasně: pro osm nejvytíženějších letišť ve Spojených státech, zajišťujících 23,6 % vzdušné přepravy cestujících, letecké společnosti soustavně plánují výrazně větší počty letů, než které mohou za špatného počasí zvládnout kapacity vzletových a přistávacích drah.

Dokument jde ještě dál. Odhaluje, že pro čtyři nej-používanější letiště v USA (Atlanta, Newark, La Guardia a O'Hara) se plánuje větší počet letů, než který mohou zvládnout i za příznivého počasí (osm nejvytíženějších doplňují letiště v Bostonu, Philadelphii, San Francisku a JFK). Studie FAA posuzovala 30 nejvytíženějších letišť a nákladový terminál v Memphisu (70,9 % veškeré přepravy) a zjistila, že jen necelá polovina přetížených letišť chce stavět nové dráhy.

Při zvyšování kapacit se častěji sází na stavbu nových přístupů pro taxíky, stejně jako na rozšiřování letištní infrastruktury a odbavovacích postupů. Přesto na některých letištích roste po-

ptávka rychlejším tempem než nabídkou. „Zpoždění, která z toho vyplývají, se promítají do celonárodní letecké dopravy. Aerolinie vestavují odhadovaná zpoždění do letových řádů a počítají s tím, že stroj může čekat na povolení k odletu i dvacet minut,“ říká Jane F. Garveyová, administrátorka

FAA. Připomíná, že přetíženosti letišť za špatného počasí se nezřídkou brání tím, že aerolinie některé lety buď ruší, nebo je sdružují.

Studie FAA přiznává, že úřad má sice letité přehledy o tom, kolik letadel za hodinu je to či ono letiště schopné odbavit, ale dosud tyto údaje neporovnával se skutečnými letovými plány. Což by ovšem mohlo být riskantní, neboť by to mohlo navodit myšlenku, že by americké vládní orgány měly po dvaceti letech deregulace bedlivěji na

leteckou dopravu dohlížet. Dokument rovněž upozorňuje, že od leteckých společností nelze čekat dobrovolné upouštění od některých letů na chronicky přetížená letiště. Důvod je prostý. V opuštěných časech by záhy začala létat konkurence, a ta je v zámoří víc než tvrdá.

Za nejméně 11 % zpoždění mohou

podle FAA nevhodně sestavené letové plány. Například letiště v Newarku odbaví za příznivého počasí až 92 letadel za hodinu, ale letové řády se do tohoto limitu nevejdou po tři hodiny každý den. Změny v odbavovacích postupech a v lepším vybavení během příštích deseti let by mohly zvýšit kapacitu letišť zhruba o desetinu.

Poptávka však podle prognóz vzroste o 20 %. Letiště v Atlantě zvedne kapacitu díky plánované nové dráze o 37 %, zatímco poptávka tam vzroste o 28 %. Naopak zcela beznadějně vypadá newyorská La Guardia, kde pro stavbu jakékoli další dráhy už není prostor.

Jisté zvýšení kapacity lze očekávat od právě projektované generace obřích letadel a dosud hromaděných nezavedených technologií. Pokud by například každý stroj průběžně vysílal údaje o své poloze, a ty by se zobrazovaly na speciálních displejích v pilotních kabinách, část úkolů zajišťovaných řízením letového provozu by se efektivně převedla do vzduchu.

Z tisku zpracoval - rik

Listujeme v letištních archivech

Vnitrostátní doprava je postupně rušena, v roce 1982 brněnské letiště opět přebírá armáda. Důvod? Světově se zvyšující ceny ropy...

Brno - Tuřany včera a dnes IV.

Na letišti zůstává detašované pracoviště ČSA pro opravu mobilních prostředků s lidmi schopnými odbavit i letadla, a velmi okleštěný počet pracovníků řízení letového provozu. TWR převzala armáda, jediné vyčleněné pracoviště se obsazovalo pouze při přiletu civilního letadla.

Zatímco v roce 1980 bylo přepraveno 102 455, v roce 1983 to bylo 1362 a v roce 1984 dokonce jen 548 cestujících. Vojenská správa ponechala civilnímu provozu polovinu odbavovací haly. Na zbylou vnitrostátní linku Praha - Brno při některých větších veletržních akcích to stačilo... Díky obrovskému úsilí ČSA, ŘLP a tehdejšího Národního výboru města Brna se podařilo v roce 1986 částečně obnovit civilní provoz pro letní charterové lety turistů do socialistických států. Kromě toho letiště sloužilo k přepravě pracovníků do SSSR na stavby v Krivém Rogu, Orenburgu a Karačaganaku. Byla dokončena výstavba kanalizace, nová hlavní trafostanice letiště a vybudovány „úly“. Byl rovněž zpracován investiční záměr na výstavbu rozptylových prostorů pro vojenskou techniku.

Generální oprava staré části VPD v roce 1990 letiště uzavírá. Změna politické situace ale již umožňuje modernizaci i pro civilní potřeby. Je instalována světelná řada vysoké a střední svítivosti, Elektrosignál, záblesková řada, PAPI-naváděcí řada ICAO (klasická na VPD 28 a jednoduchá pro VPD 10) pro 1. kategorii letišť. Občané žijící v okolí projevují neshodu s hlučným vojenským provozem i demonstracemi před letištní halou a žádají převedení letiště opět pod civilní správu. Ministerstva obrany i dopravy hlasu lidu vyhoví. V roce 1991 Tuřany přejímá

nově vznikající Česká správa letišť a armáda letiště naopak opouští. Mimochodem, v dezolátním stavu.

Uvést letiště do provozuschopného stavu nutí ČSL vynaložit nemalé finanční prostředky. Opravuje objekty, vnitřní komunikace, vlastní odbavovací halu, železniční vlečku, buduje čističku vody, generálně opravuje retenční nádrž, musí zajistit technické prostředky k odbavování letadel atd. Jenom asanace bývalého vojenského stáčíště LPH a dekontaminace zeminy pohltila více než 55 milionů Kč.

Brno získává zpět statut veřejného mezinárodního letiště, první linky tehdejších společností TATRA AIR startují do Frankfurtu, AIR ENGIADINA do Curychu, později AIR TERREX a AIR OSTRAVA do Prahy. Velkou měrou se na pohybech letadel podílí všeobecné letectví, hlavně malá sportovní letadla, jejichž cestující navštěvují moravskou metropoli a její okolí. Začínají i charterové lety turistů v letních měsících

a přeprava zboží. Provoz zajišťují nově vzniklé letecké společnosti AIR MORAVIA, MOSTAREZ AIR, ŠKODA AIR, BEMO AIR, později FISHER AIR, ale i zahraniční společnosti, např. TUNIS AIR, CHEMUS AIR, SPAN AIR. Zatímco v roce 1991 prošlo letištěm 3860, v roce 1995 je to už 101 679 cestujících.

Rychle se modernizuje i zabezpečovací zařízení. V roce 1991 instalují nový ILS SEL, poté nový VOR SEL, DME FACE, zaměřovač VDF, RL 41 je nahrazen novým typem RL 64, od roku 1993 je v provozu multi-radarový systém zobrazení GATRACS. V osmadvadesátém se začíná uvažovat o vybudování komplexního střediska ŘLP ČR, s.p. Stavba je zahájena v roce 2000.

A LKTB dnes? Počet 112 797 přepravených cestujících, 6289 pohybů a 592 tun zboží v roce 2000. Třikrát týdně linka do Prahy letadly ČSA typu ATR 42 a v letních měsících chartery ČSA, TRAVEL SERVICE, FISCHER AIR, TUNIS AIR a MONTE NEGRO AIR.

Odbavovací hala s kapacitou 500 000 cestujících za rok při charterovém provozu v létě naprosto nestačí kapacitou ani kulturou cestování. Je třeba zvětšit parkoviště pro automobily cestujících veřejnosti a rozšířit odbavovací plochy pro letadla. Velkolepé plány uzlového megaletišť se ukázaly jako nereálné. Tuřany zůstávají nadále letištěm regionálním.

A v budoucnu? Rozvoj města, jeho podniků i celého regionu je podmíněn pravidelným provozem leteckých linek. Za rok možná budeme vědět více.

AUREL ČIPÁK

Foto: JAN SYNAK

NOVÁ TWR je dominantou brněnské-
ho letiště na prahu třetího tisíciletí.



„3 L“ fotosoutěž

Airbus A310-300 ▶

Spojených arabských emirátů se pyšní jako páv na letišti v Zürichu, řekli byste. Milan John (APP) přihlásil mj. i tento snímek do naší fotosoutěže.

Hlavní kategorií fotosoutěže „3L“ je **Lidé, letadla, létání**. Sám název napovídá, že nejde toliko o jakousi módní přehlídku našoňených strojů na zemi a ve vzduchu, ale také o lidi v nich a kolem nich. Z našeho zorného pole máme v hledáčku tedy především řídící letového provozu, ale i piloty, stewardky, letištní personál, cestující.

„**Volné téma**“, to je vaše invence ve chvílích odpočinku, dovolené a toulek po památkách, hledání působivého portrétního.

A protože letní dovolené zdaleka nekončí, rozhodli jsme se **posunout uzávěrku do 31. 10. 2001!**

Podmínky soutěže se nemění (uvedli jsme je ve Stripu 3 a upřesnění formátů ve Stripu 4). K vašim dotazům: není podstatné, jak snímky pořídíte, klasicky či digitálně, ale jejich zpracování musí být obraz na papíře. Na rubové straně barevných i černobílých snímků označte jejich horní hranu a hůlkovým písmem uveďte jméno, pracoviště, telefon, datum pořízení a číslo snímku. Ne všichni tak činí...

Přihlášené snímky doručte na adresu KŘ/OK, LO, III. patro, tel. 3209 nebo 2626. Obálku označte heslem „3L“.

(red)



Gruzíнец se na koni nerodí

Zdokonalit se v angličtině k nám jezdí gruzíntští kolegové řídící už sedm let. Kurzy zahájily v Letecké škole letos v dubnu a vystřídá se v nich na 80 frekventantů. Jeden z osmi třítydenních s šesti hodinami výuky denně končí v těchto dnech.

Šéfem skupiny je Sarkis Arutinian (na snímku vpravo), supervisor na letišti v Tbilisi: „Být vybrán do kurzu v Praze je pro každého z nás odměna. Zúčastňujeme se podobných kurzů angličtiny ve Velké Británii, Spojených státech a Německu, ale Praha je nám jednoznačně nejbližší. Cítíme se tu jako doma, výuka a ostatní služby mají vysokou kvalitu a pak, přátelskou atmosféru cítíme na každém kroku.“

Vedle obecné angličtiny s možností konverzovat s rodilými mluvčími jsou vítaným zpestřením jazykových lekcí přednášky zaměřené na nejnovější vývoj ATM na starém kontinentě. Studenti se seznamují s mezinárodními organizacemi působícími v civilním letectví a nemine je ani tradiční, tolik „oblíbený“ dokument L4444. Posluchačům tyto

přednášky umožňují diskutovat s lektorem i o problémech, s nimiž se jejich mateřský podnik v současnosti potýká.

„Pobyt v Praze je do jisté míry i odpočinkem. Mohli jsme mimo jiné navštívit Karlovy Vary, Konopiště i Tábor a dokonce si vyzkoušet jízdu na koni,“ prozradil Sarkis Arutinian a dodal:

„Většina Čechů si myslí, že se Gruzínci na koni rodí, jenže skutečnost je úplně jiná. Čím jsme ale naše hostitele určitě nezklamali, jsou naše pověstné přípitky (tosty) ‘za Čechiju’, Prahu a lidi, kteří tu žijí.“

JANA HOCHMANOVÁ, LŠ
Snímek: JIŘÍ LÁNĚ



Na E.C.C. s optimismem

Za účasti 40 mužstev proběhne počátkem září v severoskotském Prestwicku prestižní turnaj E.C.C. - Evropský pohár řídících letového provozu. Naši fotbalisté v kombinovaném týmu s hráči ACC Mnichov odletají v pondělí 3. září. Jejich soupeři v základní skupině budou, kromě domácích, Brémy, Paříž a Padova.

Vedoucím výpravy je po deseti letech Pavel Kuklík. Odjíždí s těmito hráči: Václav Lacina - záložník a hrající trenér, obránci Karel Kebza, Miloš Landa, Antonín Tichý, záložníci Jan Jiroušek, Miroslav Koflák, útočníci Miroslav Jindra, Richard Tauchen a universál Jan Král. Chybět bude nemocný kapitán Vladimír Mališ.

„Nejedeme bez šancí. Pokud mnichovští postavili kompletní mužstvo, nebyli horší než šestí. Umístění mezi osmi by bylo senzací,“ netají se optimismem Pavel Kuklík.

(rik)



Kreslil: MILOSLAV MARTENEK

Má pražské letiště šanci stát se střediskovým hubem?

Ing. Vladimír Junek, Ministerstvo dopravy a spojů ČR

Česká republika/ Evropa

Na letišti v Praze-Ruzyni bylo v loňském roce odbaveno 5,55 milionu cestujících. Ačkoli tento počet řadí Českou republiku mezi ostatními zeměmi bývalého bloku RVHP na přední pozici, k tomu, aby se ruzyňské letiště začlenilo do skupiny evropských sekundárních střediskových letišť, by to muselo být ve velmi krátké době nejméně deset milionů cestujících. Tento cíl však není úplně nereálný, což potvrzují i poslední prognózy, podle nichž se bude i v příštích letech počet cestujících využívajících leteckou dopravu zvyšovat. Současně lze podle nich očekávat rychlejší nárůst poptávky po dopravě do a ze zemí, které se stanou novými členy Evropské unie.

Podle posledních údajů představuje aktuální podíl evropských zemí na světové mezinárodní letecké dopravě cestujících asi 59 procent, což reprezentuje přibližně 395 milionů cestujících na mezinárodních linkách do, z a uvnitř Evropy. Včetně vnitrostátních spojů využilo v roce 1998 služeb letecké dopravy v Evropě asi 541,7 milionu cestujících. Do roku 2015 by se měl podle odborníků meziroční nárůst v celé Evropě pohybovat kolem 4,3 procenta. Předpokládají přitom, že mezinárodní doprava poroste rychleji (o 4,4 procenta) než doprava vnitrostátní (o 3,7 procenta). Celkem by se tak měla poptávka po letecké dopravě v Evropě do roku 2015 více než zdvojnásobit na asi 1,1 miliardy cestujících. V současné evropské letecké dopravě je patrná tendence, že nárůst počtu letů předstihuje nárůst počtu přepravených cestujících. Příčinou je liberalizace letecké dopravy a zvýšení konkurence jak mezi leteckými dopravci navzájem, tak i mezi leteckou dopravou a ostatními druhy dopravy. Také vytváření aliancí leteckých dopravců v Evropě má za následek zvyšování počtu denních frekvencí mezi jednotlivými letišti (nabídka šesti a více spojů denně) nebo otevírání zcela nových přípojových linek operovaných menšími letadly do střediskových letišť. Provoz ve vzdušném prostoru tak zatím vykazuje vyšší dynamiku než růst počtu cestujících. V případě příznivého hospodářského a politického vývoje v Evropě lze jistě očekávat zvyšování poptávky po dopravě do/z kandidátských zemí Evropské unie. Podle některých kvalifikovaných odhadů by ke zdvojnásobení dopravy cestujících v Evropě mohlo dojít již v horizontu asi deseti let. To by ovšem předpokládalo meziroční nárůst o sedm procent, nikoli o střídavější odhad 4,3 procenta. Vyššímu nárůstu ovšem odpovídají i poslední prognózy vývoje počtu dopravních přístrojově řízených letů (IFR), jejichž meziroční nárůst by se měl v letech 2000 až 2004 pohy-

bovat kolem 7,5 a v letech 2005 až 2009 kolem 5,3 procenta. V dalším období (2010 až 2014) by se měl snížit na 5,1 procenta a po roce 2015 až na 4,5 procenta.

Hub: až s deseti miliony cestujících

Leteckou dopravu ovlivňuje především ekonomická výkonnost a hospodářský růst konkrétní země. Podle názoru odborníků nepovede k tomu, aby se Praha stala sekundárním střediskovým letištem (hubem), jakým byla ještě na konci 40. let, vůbec jednoduchá cesta. Skutečnost, že se Ruzyně ve srovnání s ostatními letišti v zemích bývalého bloku RVHP dostala do popředí s počtem pěti milionů odbavených cestujících, mnoho neznamena. Pro začlenění do skupiny sekundárních hubů by muselo letiště dosáhnout roční hranice alespoň deseti milionů odbavených cestujících, a to ve velmi krátké době. Příznivý ekonomický vývoj v České republice a jedinečná turistická atraktivita Prahy sice umožňují zachovat roční nárůst počtu cestujících mezi 15 až 20 procenty, nicméně tento potenciál bude nutné podporovat kvalitními službami v navazujících sektorech. Česká republika má značný zájem na tom, aby se na růstu dopravy podíleli především domácí dopravci. Zároveň považuje za mimořádně důležité, aby potenciálnímu nárůstu kapacit českých a zahraničních dopravců, kteří netrpí nedostatkem letadel, kapacitně odpovídaly i služby na letišti v Praze-Ruzyni a služby řízení letového provozu. Stane-li se letiště střediskovým hubem, přestane být závislé jen na místní dopravě a bude mít k dispozici dostatečné výkony a příjmy ze zprostředkování letecké dopravy do dalších zemí (a spolu s ním i všechny letecké společnosti, které na letišti provozují dopravu).

Problém v nedostatku přímých dálkových linek

V tomto ohledu dnes Praze velmi chybí dostatek přímých a non-stop dálkových linek. Ještě v 80. letech Prahu jednou nebo několikrát týdně spojovala letadla se 180 světovými destinacemi, dálková spojení byla provozována například s Bamakem, Bangkokem, Bombají, Chicagem, Conakry, Dakarem, Djakartou, Freetownem, Hanojí, Havanou, Kábulem, Kuala Lumpurem, Rio de Janeirem, Singapurem a Taškentem. V současné době dálkovou dopravu na letiště Praha-Ruzyně provozují pouze ČSA linkami do Montrealu, New Yorku a Toronta. Ostatní poptávku kryjí přípojové linky přes jiné evropské huby, především

Amsterdam, Brusel, Frankfurt nad Mohanem, Kodaň, Londýn, Mnichov, Paříž, Vídeň a Curych. Zahuštění evropské letecké sítě do/z Prahy na asi čtyři a více párů spojů denně a dostatečné rezervy a kvalita letištních a navigačních služeb jsou zatím nejpřirozenější cestou, jak se ucházet o zahrnutí pražského letiště na přímou dálkovou linku, kterou by provozoval některý zahraniční dopravce širokotrupým letadlem (jumbo). I přes maximální úsilí představitelů ČR o podporu takové linky ovšem bude její otevření vždy záviset pouze na rozhodnutí zahraničního dopravce. Z jeho strany se totiž bude jednat o závažnou obchodní a provozně-organizační změnu systému svážení/návázení cestujících do Prahy přes hubová (středisková) letiště jeho letecké sítě. Druhou možností je zvolit cestu rozšíření a obnovy českého letadlového parku pro dálkové linky a znovu se pokusit získat významné místo v transkontinentální dopravě. I v tomto případě však bude nutné vycházet z možností dnes již velmi „zahuštěné“ evropské letecké sítě. Kromě toho půjde o ekonomicky velmi závažné rozhodnutí, protože Česká republika je prostřednictvím evropských hubů obsluhována dobře a cestující si již zvykli, že přímé nebo non-stop dálkové spojení do Prahy s výjimkou tří uvedených destinací ČSA neexistuje. Pro cestujícího z Chicaga představuje navíc jen velmi malý rozdíl, zda si vybere pro cestu do Prahy linku United Airlines přes Frankfurt nad Mohanem nebo pocestuje s Deltou a ČSA přes New York či s Air France přes Paříž - i když třeba v aliančním seskupení SkyTeam.

Argumenty pro zavedení dálkových spojů

I přesto by mělo zřízení českých přímých nebo non-stop dálkových linek některá pozitivita. Zlepšila by se díky nim přístupnost ČR (nemění se letadlo) včetně přímé propagace země v zahraničí a zvýšil by se podíl na tranzitní dopravě, tedy na celosvětové letecké dopravě. Oba tyto přínosy by doplnily pozitivní dopady v oblasti příjmů z cestovního ruchu. Po zavedení přímých a non-stop dálkových linek by se také zvýšil počet pracovních příležitostí u českých leteckých dopravců, na letištích a v navigačních službách a sekundárně i v dalších odvětvích hospodářství. Dálkové linky by současně přispěly také k efektivnímu uplatnění kapitálových prostředků vkládaných do letadlové techniky a lidských zdrojů, které by vyplynulo v návratnost kapitálu a zisku, a to bez nároků na státní podporu a často s menším rizikem než u jiných druhů dopravy.

(Převzato z Dopravních novin, 2. 8. 2001)

Výkony letiště Praha-Ruzyně v porovnání s některými evropskými letišti v roce 2000

	mil. PAX	růst %
Londýn (3 londýnská letiště)	108,5	6,1
Paříž (2 pařížská letiště)	73,2	6,2
Frankfurt	49,3	7,6
Amsterdam	39,6	7,7
Řím (2 římská letiště)	26,7	7,8
Mnichov	23,1	8,7
Brusel	21,6	7,9
Vídeň	11,9	6,6
Praha	5,5	15,2

Z přehledů ACI EUROPE

Výkony našeho podniku v pololetí roku 2001

Připomeňme, že meziroční nárůst pohybů ve FIR Praha v roce 2000 byl 5,9 %.
Letošní vývoj dokumentují následující tabulky:

Počet pohybů CTR/TMA (průlety CTR/TMA + pohyby na RWY)												
	LKPR			LKTb			LKMT			LKKV		
	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %
leden	6588	6862	4,2	588	615	4,6	742	483	-34,9	74	200	170,3
únor	6868	6417	-6,6	990	1143	15,5	713	576	-19,2	227	332	46,3
březen	7323	7896	7,8	1102	982	-10,9	663	661	-0,3	186	269	44,6
duben	8352	8913	6,7	1476	1386	-6,1	825	885	7,3	851	467	-45,1
květen	9187	9896	7,7	1927	2927	51,9	884	1041	17,8	1180	1225	3,8
červen	9706	10006	3,1	2851	2150	-24,6	1096	994	-9,3	1201	949	-21,8
celkem	48024	49990	4,1	8934	9203	3,0	4923	4640	-5,7	3719	3442	-7,4

Počet pohybů IFR			
	ACC		
	2000	2001	změna %
leden	20 864	23 026	10,4
únor	20 490	21 012	2,5
březen	22 487	25 276	12,4
duben	23 702	27 354	15,4
květen	27 122	31 190	15,0
červen	28 461	32 459	14,0
celkem	143 126	160 317	12,0

Ze statistik ŘLP ČR, s.p.