



**Velká
prezentace
projektu BETA**

strana 5



**Pomozme
zákazníkům
(Derek
McLauchlan)**

strana 6



**Sejdeme se
v Crowne Plaza
(bývalý hotel
Holiday Inn)**

strana 8

„Zahájení projektu ATCC 2006, který zahrne postupně téměř všechny rozvojové programy ŘLP ČR, bylo jednou z hlavních priorit letošního roku. Nové Národní středisko řízení letového provozu umožní integrovat civilní i vojenské oblastní řízení. Centralizovat ACC a APP. Zajistit dlouhodobý rozvoj podniku i poskytovaných služeb. Zastřežit modernizaci našich systémů.“

ATCC - a Strip

Právě mimořádný význam projektu je důvodem, proč o něm budeme ve spolupráci s divizí plánování a rozvoje přinášet podrobné informace ve stejnojmenném monotematickém periodiku. Zpravodaj „ATCC 2006“ budeme vydávat k nejvýznamnějším milníkům života projektu. První číslo, které zanedlouho obdržíte, vám umožní vytvořit si přesnější představu o tomto záměru. Jeho součástí budou vybrané architektonické návrhy střediska, které postoupily do druhého kola výběru. Příští zpravodaj vyjde v příštím roce a detailněji popíše vítězný architektonický návrh.

O zajímavých událostech a problémech vás bude tradičně informovat STRIP. Naše vnitropodnikové periodikum se v novém roce oděje do nového a věříme, že čtenářsky atraktivnějšího hávu. Budeme se snažit obměnit i jeho obsah. Přibudou rubriky přinášející například zajímavosti z oboru, pracovní právní rádce reagující na vaše podněty, rubrika nejzajímavějších výroků, seriál „Od špaluku ke špaluku“ nám přiblíží práci našich lidí, budeme pokračovat v rozhovorech se zajímavými osobnostmi z podniku i mimo něj...

Maximální prostor v roce 2002 věnujeme vašim otázkám a inspirativním připomínkám. Právě ony by měly být významnou součástí Stripu, chceme-li na jeho stránkách vytvořit prostředí pro seriózní komunikaci a zlepšit tak naši vzájemnou informovanost.

VÍTĚZSLAV KULICH

ICAO proti terorismu

Zcela zásadní změny v oblasti bezpečnosti a ochrany proti teroristickým činům v civilním letectví včetně souvisejících mezinárodně-právních úprav přijala na svém 33. zasedání Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) na počátku října v kanadském Montrealu.

„Tragické události z 11. září v USA sjednotily členské státy ICAO a další subjekty ve společném úsilí dokázat světové veřejnosti, že letecká doprava zůstává nadále nejbezpečnější a nejekonomičtější,“ uvedl dr. Assad Kotaite, prezident Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Právní aspekty

Účastníci zasedání jednomyslně přijali závěrečnou rezoluci o posílení mandátu a schopnostech organizace ICAO vyrovnat se s aktuálními problémy civilního letectví 21. století a to především v oblasti bezpečnosti a ochrany. Doporučili v co nejkratším čase uspořádat mezinárodní konferenci ministrů dopravy, která stanoví kritéria pro prevenci, boj a tresty za teroristické akty v civilním letectví. Rezoluce ICAO dále vyzývá ke komplexní revizi dodatku č.17 (Ochrana civilního letectví proti nezákonným činům) Chicagské úmluvy, která tvoří základní

právní rámec současného civilního letectví. Dodatek č. 17 a související dokumenty obsahují mezinárodně platné standardy, doporučení a postupy (SARPs) v oblasti bezpečnosti civilního letectví, které jsou vyžadovány pro mezinárodní lety.

V této souvislosti ICAO požaduje od členských států zajištění rychlého průběhu ratifikace všech mezinárodních úmluv (především Tokijské úmluvy o nezákonných činech spáchaných na palubě letadel z roku 1963). Z hlediska mezinárodního práva musí členské státy zintenzívnit práce na přípravě a uzavírání vzájemných bilaterálních a multilaterálních dohod o vydávání pachatelů trestných činů v civilním letectví. Za zcela zásadní považuje ICAO zejména nezbytnost jednotného postupu a zákonnou neodvratitelnost trestního postihu za spáchaný teroristický útok na palubě civilního letadla.

Bezpečnostní mechanismy

Prioritu mezi bezpečnostními mechanismy ICAO (program AVSEC) získá aplikace mezinárodních bezpečnostních standardů na vnitrostátní lety, tedy povinné uzamykání kokpitu a nezbytná přítomnost bezpečnostního doprovodu na palubách letadel. Znovu byla ustavena Komise ICAO pro nezákonné činy v civilním letectví, která se stane výkonou a kontrolní složkou této organizace. Do roku 2004 bude založen speciální finanční fond (IFFAS - International Financial Facility for Aviation Safety) z dobrovolných příspěvků členských států, který bude využíván pro vědecký výzkum a rozvoj bezpečnosti a ochrany civilního letectví.

Významným nástrojem k zajištění maximální míry bezpečí v civilní letecké dopravě je rozšíření programu jednotného světového bezpečnostního auditu (USOAP - Universal Safety Oversight Audit Programme) na poskytovatele leteckých provozních služeb a provozovatele letišť. Skládá se z pravidelných,

(pokračování na straně 2)

Krise kulminuje

- ➔ Letecká doprava poklesla v USA o 40 %, v Evropě o 25 %
- ➔ ČSA za rok 2001 vykáže ztrátu minimálně 100 mil. Kč
- ➔ Air France zaznamenala prudký propad zisku a vyřadila 17 letadel
- ➔ Alitalia má propustit 5000 lidí, ztráty na tržbách 90 miliard lir
- ➔ Austrian Airlines propustí 930 zaměstnanců, ztráta 150 mil. eur
- ➔ KLM omezila lety o 15 %, propustí 2500 lidí, sníží platy personálu
- ➔ Iberia bude propouštět, zisk klesl o pětinu



DR. ASSAD KOTAITE, prezident Rady ICAO při svém projevu na říjnovém 33. zasedání Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v Montrealu.

Architektura ZLT

Dostupnost, opravitelnost a spolehlivost. To jsou tři důležité parametry zařízení zabezpečovací letecké techniky.

Se zkratkou ZLT se v souvislosti s řízením letového provozu setkáváme prakticky na každém kroku. Skrývá terminus technicus: zabezpečovací letecká technika.

Tento pojem zahrnuje veškeré pozemní radiotechnické vybavení, které umožňuje vlastní poskytování služeb řízení letového provozu. Za posledních třicet let ZLT prošla intenzivním rozvojem, protože si to vynutily rostoucí požadavky provozu.

Veškerá zařízení ZLT dnes rozdělujeme do všeobecně známých základních domén: **radionavigace, radiolokace a komunikace.**

Radionavigační pozemní prostředky (anglicky NAV aids) poskytují patřičně vybaveným letadlům možnost určit svou polohu a dodržet plánovanou trajektorii letu. Patří sem DV a VKV majáky, měřiče vzdálenosti a přístrojové přistávací systémy, tedy prostředky pro traťovou a okružkovou navigaci a prostředky přesného přiblížení na přistání.

Radiolokační doména (v angličtině SURveillance) poskytuje přehled o vzdušné situaci radiovými prostředky. Tedy přehledovými radary (dříve radiolokátory) okružkovými a traťovými, primárními i sekundárními. Dále zahrnuje radary pro snímání letištní plochy a tzv. závislé systémy radiového zjišťování polohy letadel.

Komunikační doména (anglicky COMMunication) je asi nejrozsaáhlejší ze všech tří uvedených, neboť zahrnuje nejen hlasové spojení země – letadlo,

ale i spojení mezi stanovišti a přenosy nejrůznějších druhů dat mezi jednotlivými systémy i uvnitř těchto systémů. Patří sem tedy vysílače a přijímače, prostředky telefonního spojení, telefonní a dálkopisné ústředny a nejrůznější datové sítě. Z komunikační domény se v posledních letech vyčlenila samostatná skupina zařízení pro sběr, zpracování a prezentaci leteckých informací a údajů letových plánů.

Vertikálně se dá ZLT rozdělit do tří pomyslných vrstev:

1. První vrstva, tzv. infrastruktura, obsahuje jednotlivá zařízení, která zajišťují základní funkce ve shora uvedených doménách. Tedy především radionavigační zařízení, radarová čidla a prostředky radiové a datové komunikace. Podle tří domén COM, NAV a SUR se též nazývá CNS struktura.

2. Vrstva systémové podpory. Tato vrstva zahrnuje vyšší systémy, které (každý ve své doméně) vhodným způsobem filtrují a zpracovávají data přicházející z nižší vrstvy a upravují je pro použití ve vrstvě nejvyšší, kterou tvoří:

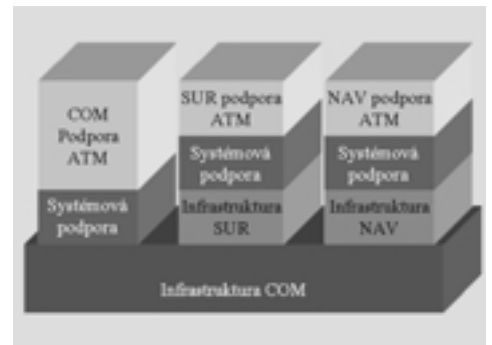
3. Vrstva podpory služeb řlp. Sem zahrnujeme především rozhraní člověka – stroj (anglická zkratka MMI), které zajišťuje interakci mezi uživatelem a systémem a vhodně mu prezentuje výstupní data systémů tak, aby mohl optimálně vykonávat všechny činnosti spojené s řízením letového provozu. Fyzicky to představuje zařízení, s nimiž řídící letového provozu přichází do styku: obra-

zovky radarových a informačních systémů a telefonní a radiové spojení.

Jednotlivá zařízení a systémy musejí mít vlastnosti, které jim předepisuje tzv. Annex (dodatek) 10 mezinárodní úmluvy o civilním letectví. V části I. popisuje zařízení a systémy, v části II. použité kmitočty.

Schopnost jednotlivých zařízení a systémů dostát předepsaným parametrům je nutné periodicky prokazovat ÚCL, během pravidelných pozemních kontrol i letových měření. To se dotýká organizace technického provozování, údržby a oprav jednotlivých zařízení ZLT. Rostoucí složitost si vynutila specializaci personálu na jednotlivé systémy a zařízení, a to mnohdy i uvnitř jednotlivých shora popsáných domén.

Podobně jako technika, i lidé, kteří ji udržují, musejí prokazovat svou kvalifikaci k technické obsluze a údržbě. Z hlediska technického i provozního personálu jsou pro každé zařízení ZLT důležité tři parametry: dostupnost, opravitelnost a spolehlivost. Zjednodušeně řečeno znamenají, jakou dobu po čas svého života je zařízení k dispozici uživateli, jak dlouho trvá průměrná oprava a jak často dochází k poruše. Ke zvýšení spolehlivosti



jsou téměř všechny systémy zdvojeny, případně nezávisle zálohovány jinými systémy se stejnou funkcí.

Technický dohled nad provozem ZLT je soustředěn do míst tzv. technické supervize a probíhá nepřetržitě 24 hodin denně. Organizace údržby směřuje k minimalizaci provozních výluk. V oblasti oprav dominuje snaha o minimální potřebu práce v noci a možnost přesunu na denní hodiny, pokud to umožňuje provoz na zálohu. Sekce ATM systémů, která ZLT provozuje, udržuje a opravuje není žádná strnulá struktura. Je to dynamický systém, reagující na měnící se potřeby provozu i na technický vývoj.

Vážený čtenáři, pokud jsi do dnešního dne měl jen mlhavé tušení, co to vlastně zkratka ZLT znamená a dočetl jsi až sem, splnil tenhle článek své poslání.

IVAN KRÁKORA, ATMS/RIS

Odboráři rokují

Výroční konference odborové organizace VVOO proběhla 21. listopadu v 15. hod. ve velkém sále Letecké školy. Jedním z bodů programu bylo ukončení sporu s RLP ČR, s.p. o pravidlech čerpání FKSP.

Dvoudenní Valnou hromadu CZATCA, Českého sdružení řídicích letového provozu, svolal její prezident, ing. Lubomír Polešček na 24. a 25. 11. 2001 do penzionu Elma v Srbsku u Berouna. O závěrech rokování odborářů vás budeme informovat. **(red)**

† Jaroslav Kristek

Ve věku nedožitých 73 let, po dlouhé a těžké nemoci, zemřel 7. 11. 2001 pan Jaroslav Kristek, dlouholetý zaměstnanec Letecké školy RLP ČR, s.p., duchovní otec simulátorů AIL, RYS a CASS. Bohatě zkušenosti využíval i jako lektor budoucích řídicích letového provozu.

V civilním letectví, jež mu bylo celoživotním koníčkem, působil od roku 1960, nejprve jako kapitán ČSA a poté jako pilot-inspektor. V našem podniku se jako důchodce zapojil do práce Letecké školy v letech 1985–2000.

Jeho pracovní elán, hluboký smysl pro kolegiální a upřímný vztah k mladým lidem zůstane v našich vzpomínkách.

Omluva

Paní Vlastimilu Petanovou a pana Pavla Kuklíka se nám v sedmém čísle Stripu podařilo „pokřtít“ nesprávnými jmény. Omlouváme se. **(red)**

ICAO proti terorismu

(dokončení ze strany 1)

jednotných a systémových bezpečnostních auditů prováděných orgány ICAO ve všech 187 členských státech. Od svého vzniku v roce 1999 prokázal vysokou efektivitu při identifikování a nápravě bezpečnostních nedostatků v oblasti licencování leteckého personálu a provozuschopnosti letadel. Jeho implementace se předpokládá i u vyšetřování incidentů při poskytování ATM a nehod dopravních letadel.

Bez kompromisu

Závěrečná rezoluce ukládá členským státům úzce spolupracovat při řešení zjištěných problémů, poskytovat si vzájemnou finanční a technickou asistenci a pořádat odborné bezpečnostní semináře.

Závěry 33. zasedání ICAO jsou podle komentářů odborníků na leteckou bezpečnost a právo střednědobého i dlouhodobého charakteru. Podaří-li se prosadit závěry zasedání bez kompromisů v praxi a s plnou podporou členských států, lze očekávat, že bez-

pečnostní, technické i ekonomické problémy budou překonány a přinesou žádoucí výsledky, které navzdory zbráně opakování teroristických činů z New Yorku a Washingtonu.

Ze zahraničních pramenů:

RICHARD KLÍMA

Snímek: archiv autora

RVSM: praktický výcvik

Do ukončení podzimního výcviku řídicích ACC Praha zbývá zhruba týden. „Sedm praktických cvičení a teoretickou část výcviku zahrnující komplexní problematiku RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) zatím absolvovalo 75 % frekventantů. Všechno běží přesně podle harmonogramu, sklízíme plody jarní precizní přípravy,“ sdělil Jiří Rehoř.

V polovině prosince, zhruba šest týdnů před vlastním přechodem na RVSM (dnem „D“ je tentokrát 24. leden 2002) absolvují řídicí opakovací „refresh training“ doplněný o CBT (computer based training) programy pro systémy IDP a E2000. Spolu s internetovou stránkou RVSM Board slouží k úvodnímu seznámení s problematikou RVSM.

Podle koordinátora projektu v RLP ČR, s.p. Petra Strnada, principem RVSM je snížení vertikálních rozstupů nad letovou hladinou FL 290 v evropském vzdušném prostoru. To umožní vytvořit šest nových letových hladin a tím podstatně zvýšit propustnost vzdušného prostoru České republiky. **(rik)**

Telegraficky

- **Miroslav Josífek** je od října novým vedoucím LPS SLNS Brno, ing. Alois Komíněk odešel do důchodu.
- **Očkování** proti chřipce pro naše zaměstnance probíhá během listopadu.
- **Žádanky** na zaměstnanecké letenky v roce 2001 přijímá ČSA do 10. 12. 2001. Vydány budou do 20. 12., jejich platnost je do 31. 3. 2002. Zájemci, přijďte co nejdříve! Žádosti na rok 2002 přijímá ČSA od 2. 1. 2002.
- **Dopravní podniky** budou i v r. 2002 bezplatně přepravovat zaměstnance našeho podniku na všech autobusových linkách mezi zastávkami „K Letišti“ a „Letišti Ruzyň“ v obou směrech. Dokladem je služební průkaz.
- **Buchtův kopec** nabízí volné termíny v prosinci: 8.–12. 12. dva byty, 16.–23. 12. je volná celá kapacita.

EUROCAT 2000 očima expertů II

Živý ohlas vzbudila anketa na téma E2000 uveřejněná v sedmém čísle Stripu. Co odpověď, to názor. Nepochybně zasvěcený, ale víceméně dalek spontánního potlesku. Jsou ale tyto výpovědi vzorkem objektivit? ptají se čtenáři. Než dáme slovo několika dalším odborníkům, připomeňme si „leitmotiv“ naší ankety.

Motto:

„Řídící systém E2000 zvyšuje kapacitu a bezpečnost vzdušného prostoru. Je dlouhodobě použitelný a lze ho trvale rozvíjet. Je tedy perspektivní.“

ing. Miroslav Smola, DPLR/OPLNS
Strip 3/2000

Ing. Petr Klikar (AI):

„Systém technicky umožňuje pružný vývoj v souladu se stoupajícími požadavky na zvýšení kapacity vzdušného prostoru. V tom je jeho perspektiva. Technické obsluhy nabízí příjemnější prostředí k ovládání a monitorování umožňující pružnější reakci, dojde-li k závadě. Významným přínosem jsou bezpečnostní funkce (SAFETY NETS), které E2000 umožňuje aplikovat, a zvýšení počtu radarových čidel zpracovávaných v radarové části systému. A právě tato část zatím nevykazuje očekávané výsledky. Bezpečnostní funkce STCA (varování před potenciálním konfliktem letadel) není zatím spuštěna na ACC, zatímco pro potřeby APP/TWR funguje a je využívána.

Jako celek vykazuje systém vyšší dílčí poruchovost, než se očekávalo. Indikované problémy se řeší v úzké spolupráci s výrobcem a jsou postupně odstraňovány. Nezbytné je provozování SAFETY NETS i pro ACC. Významným krokem do budoucna bude i přechod na nový systém zpracování radarových dat (ARTAS) a instalace nového hardwaru.“

Ing. Lubomír Polešček (ACC Praha, prezident CZATCA):

„Ztotožňuji se s názory ing. Romana Kurala a Zdeňka Joudala. Myslím, že bych neřekl nic nového.“

Richard Toscani (vedoucí instruktor, ACC Praha):

„Co splnil? Běží. Co dluží? SAFETY NETS. Co ho čeká? Podle mého názoru všechny úpravy provedené po zavedení systému do provozu byly pozitivní a tak doufám, že v tomto trendu bude pokračovat.“

Jak hodnotí provozuschopnost E2000 a kvalitu jeho služeb Úřad pro civilní letectví?

Ing. Vladimír Tesař (vedoucí oddělení pozemních zařízení):

„Provozuschopnost systému lze pomoci kritérií, Studie bezpečnosti E2000“ vy-

vaném v OPZ. Podle mého názoru je však nutné co nejdříve dokončit zbývající a požadované úpravy, systém ‘uzavřít’ a nerušeně provozovat.“



Jak vnímají úroveň služeb řízení letového provozu po zavedení E2000 České aerolinie, a. s.?

Jiří Roubíček (vedoucí Centrálního dispečinku): „Při přecho-

**EUROCAT 2000 provozujeme 280 dní.
Co splnil, co dluží a co ho ještě čeká?**

vady byla zjištěna její příčina a charakter a byla učiněna patřičná opatření, včetně vydání PCR na výrobce. Implementace Release 13 a 14 je reakcí na zjištěné závady a důkazem, že sledování provozuschopnosti a urychlené odstraňování závad patří mezi nejvyšší priority provozovatele. Veškeré změny v systému jsou verifikovány ÚCL ČR a zaznamenávány do Osvědčení provozní způsobilosti (OPZ).

Až na nepatrné výjimky se systém chová korektně, ve smyslu definovaných provozních a technických výkoností a je použitelný v rozsahu defino-

vaném na E2000 jsme ochotně spolupracovali, byť nám to přinášelo dost citelná omezení. Byli jsme nicméně ujišťováni, že dojde ke zkvalitnění služeb řízení letového provozu. V současné době ale nějaká zvláštní zlepšení nepocítujeme. Zvláště v ranních zlomových časech při rozletu naší flotily a návratu nočních linek dochází k přidělování slotů zhruba pro 80 % odletů a příletů. Tato omezení komplikují ČSA život i tehdy, jde-li o sloty tzv. na čas. Přistane-li letadlo z transferujícími cestujícími o něco později a já potřebuji návazně zpozdit linku byť o deset minut, dostanu se mimo

slot. Pak stojím před dilema – vyžádat slot nový a na zpožděné cestující počkat, a tím riskovat udělení slotu, podléhajícímu penalizaci bruselské CFMU. Nepočká-li-li, musím cestující ubytovat...

E2000 je bezpochyby perspektivní systém řízení letového provozu. Při jeho zavádění se ale mělo počítat i s jeho personálním zabezpečením.“

Ivan Krákora (vedoucí ATMS/RIS): „Pozoruji pomalu přibývajícím popularitu provozovaného přístroje prokazovanou při průzkumech pro provozní personál. Přesto pozor! Po první pochvaly přichází pravidelně pokárání případně pohana, proto plesat případně přinejmenším pochybené. Přístroj potřebuje piplat, protože překotně provádění programových proměn překrývá případné problémy provádějící provádění péceček. Předpokládám postupné přijímání použitelnosti pro provoz, provázené prohloubením pozitivního poměru provozně-technického personálu. Po překonání prvních problémů přijde prioritní požadavek: Přemístit přístroj po přípravě použitelné počítačové platformy - prostě přeportování. Pokud platformu připraví pro popisovaný případ, přijde perioda průběžné provozní práce plus přemístování přístroje: platforma – pracoviště. Pokračují práce pro potlačení poruch přehledové prezentace, prováděné pohříchu přehnanou polemikou.

P.S. Protože pětadevadesát procent problematiky popsali příslušní pracovníci, považuji přerušení průzkumu pro přítomnou periodu za příhodné.“

Anketu připravil - rik
Snímek: VÁCLAV JUKL

Kralupští děkují

Jan Šimon, vedoucí letového provozu Aeroklubu Kralupy n. Vlt., poděkoval našemu podniku za pomoc při organizaci 11. ročníku navigační soutěže AERO-TOUR SAZENÁ 2001 a za věcné ceny pro vítězné posádky. (vk)

Podnik zpřísnil kritéria investic

V návaznosti na situaci v civilním letectví, náročnost projektu ATCC 2006 a nově dokončovanou ATM Strategy jako nosný směrnicí ATCC, přehodnotila investiční rada záměry ŘLP ČR, s.p. podle nových pravidel. Předseda rady a ředitel DPLR Petr Fajtl uvedl, že každá žádost o investiční zdroje bude posuzována podle celkové finanční náročnosti projektu v čase (nikoli jednoho ročního rozpočtu), podle priorit (svého přínosu) a vazeb na další investiční záměry.

„Napříště budeme schvalovat čerpání celkového objemu investic rozloženého do jednotlivých let. Tedy, že suma x v roce příštím znamená také

sumu ypsilon v roce následujícím apod. Vzniká tak vlastně nový investiční plánovací systém, který bude odpovídat finančnímu plánu podniku“, dodal Petr Fajtl.

Investiční rada nyní posuzuje 150 položek v celkové výši 930,6 miliónu korun. Všechny požadavky rozdělila do 19 domén, např. SUR (přehledová infrastruktura), DPR (zpracování a zobrazení dat), zpracování informačních dat, přenosové systémy, datové sítě, komunikačně-informační systémy, radiokomunikační systémy či radionavigační systémy. Požadavkům byla přiřazena některá z celkem 5 priorit. „Priorita jedna až tři jsou investice za-

jišťující naplňování poslání našeho podniku - udržují či rozšiřují současný systém. Zbylé priority jsou ty, které jsou pro podnik zbytečné a nesouvisí s naplňováním našeho poslání“, vysvětlil Petr Fajtl.

Kromě zpřísnění hodnocení investičních záměrů bude zvýšen také tlak na dodržování jejich schváleného finančního rámce. Podstatně přísnější bude napříště provádění změn uživatelského zadání nebo logického rámce projektu a pravomoci vedoucích projektů, upozornil Petr Fajtl s tím, že v tomto smyslu bude také změněna Investiční směrnice a Manuál řízení projektů. (vk)

Kdy na zdravotní prohlídku?

Směrnice Závodní preventivní péče – zdravotní prohlídky č. 01/01/DPER/118 je podnikovým dokumentem, který tuto oblast v ŘLP ČR, s. p. poprvé upravuje komplexně. Vychází nejen z novely zákoníku práce účinné od 1. 1. 2001, ale také z desítek let platné podzákonné normy (vyplývá z ní např. povinnost řadových prohlídek), jejíž novelizace se sice očekává už několik let, ale dosud vydána nebyla.

Očekávání nového právního předpisu bylo jedním z důvodů, proč se vydání této směrnice pozdrželo. Odpovídáme tím i na otázku, proč směrnice vychází tak pozdě, když prohlídky zaměstnanců pracujících v noci se mají provádět už od ledna.

A teď k samotným prohlídkám. Dnem 1. září 2001 se musí všichni stávající zaměstnanci podniku podrobovat preventivním periodickým prohlídkám. **Řada zaměstnanců se jich ale musela zúčastnit i před vydáním této směrnice, neboť je to uloženo právními předpisy.** Jedná se o ty pracovníky, kteří absolvovali prohlídky z titulu vykonávané práce: řidiči odbavovací plochy (každé 3 roky), řidiči letového provozu (každé dva roky v ÚLZ nebo ŽŽ), řidiči do 50 let (každé 2 roky), řidiči nad 50 let (každý rok) a zaměstnanci se zvláštní kvalifikací

V Praze jsou řadové prohlídky odloženy na příští rok

(elektrická zařízení, svářeč, topič v nízkotlakých kotelnách a další).

Nově se prohlídek zúčastní i ti zaměstnanci, kteří pracují v noci, a to jednou za rok. Zaměstnanci pracující v noci a zároveň na pozicích shora uvedených se musí účastnit prohlídky i v roce, kdy se nepodrobí prohlídce z titulu vykonávané práce (prohlídku provede smluvní lékař závodní preventivní péče, nikoli ÚLZ nebo ŽŽ). **Nově jsou i řadové prohlídky všech zbývajících zaměstnanců, které musí podstoupit pracovníci do 50 let (každých 5 let) a nad 50 let (každé 3 roky).**

Všechny tyto prohlídky proběhnou u smluvně zajištěného lékaře závodní preventivní péče, nikoliv tedy u lékaře praktického. S ohledem na kapacitu lékařky závodní preventivní péče v Praze byly postupné řadové prohlídky odloženy na příští rok a jejich termín bude včas oznámen. Pracoviště mimo Prahu však mohou prohlídky provádět už letos.

S prohlídkami zaměstnanců nočních směn je ovšem nutné začít už v tomto roce. V roce 2002 by se prohlídek měli zúčastnit už všichni zaměstnanci pracující v noci, pokud nebudou muset absolvovat prohlídky z důvodu výkonu práce. Ta prohlídku za práci v noci nahradí.

Za to, že příslušnou zdravotní prohlídku absolvujeme, odpovídá nadřízený vedoucí zaměstnanec. Divize personální k tomu poskytne technickou a organizační podporu. **Všechny podrobnosti najdete ve shora uvedené směrnici.**

Divize personální

Albrechtice táhnou

Příznivci podnikové chaty v Albrechticích se mohou těšit. Vedení podniku rozhodlo s přihlédnutím k „Programu péče o zaměstnance ŘLP ČR, s. p. na období 2001–2002“ a rovněž na základě ankety z října 2000 dále využívat chatu k rekreačním účelům. Že to je rozhodnutí správné, ukazuje i její využití: za poslední tři roky stoupl téměř o deset procent. Po ukončení zimní sezóny 31. 3. 2002 dojde k opravám vnějšího vzhledu objektu, k rekonstrukci pokojů a jejich vybavení.

Od 1. 7. 2001 je novým správcem chaty Martin Žemlička.

Zájemci o rekreaci v Albrechticích mohou své požadavky směřovat na divizi personální, Janu Horelovou, I. 3217.

(jh)

Nová TWR v provozu

Záříjová kolaudace nové budovy ŘLP ČR, s. p. v Brně proběhla bez podstatných připomínek, které by bránily uvedení nové TWR do řádného provozu. Při přejímce objektu byli projektant stavby ing. arch. Zdeněk Žilka, stavbyvedoucí Pavel Flaška



z VSB divize 8, s.r.o. a vedoucí subdodavatelských firem. Za odběratele přijeli vedoucí projektu „Obnova regionálních letišť“ ing. Jan Kulveit a vedoucí oddělení investic ing. Lubomíra Haaseová spolu s odborníkem na investiční akce stavebního charakteru ing. Viktorem Slavíkem. Přítomni byli rovněž vedoucí střediska LNS Brno ing. Jaroslav Hrdlička a další pracovníci SLNS Brno, kteří se podíleli na realizaci stavby a uvedení objektu a vnitřních technologií do provozu, a za stavební dozor Václav Prokop z firmy Brnoinvest. Za zmínku určitě stojí účast ing. Vladimíra Tesaře a dalších odborníků z ÚCL, kteří na veškeré technologie vystavili Osvědčení o provozní způsobilosti.

(js)

Snímek: JAN SYNAK

Pracovně právní poradna

Má zaměstnanec nárok, aby mu vedoucí pracovník ve smyslu kolektivní smlouvy umožnil vyčerpat všechny tři volné dny v průběhu kalendářního roku za účelem obstarání osobních záležitostí?

V obou kolektivních smlouvách byl v dohodě s odbory rozšířen okruh pracovního volna s náhradou mzdy nad rámec stanovený v pracovněprávních předpisech o pracovním volna s náhradou mzdy v délce tří dnů „za účelem obstarání osobních záležitostí“. Jedná se tedy o pracovní volna, které zaměstnanec může čerpat za nějakým účelem. Důvodem k poskytnutí tohoto volna ze strany příslušného vedoucího zaměstnance je tedy existence takových osobních záležitostí, které má zaměstnanec obstarat. Pokud zaměstnanec takové záležitosti k obstarání nemá, nemusí volna čerpat. Nemá nárok na zaplacení náhrady mzdy za takto nevyčerpané volna, nemá ani nárok na to, aby se mu toto volna převýšilo do dalšího roku. Vzhledem k tomu, že bylo v kolektivních smlouvách taktéž sjednáno, že pro čerpání tohoto volna platí stejné zásady, jako pro čerpání dovolené na zotavenou, musí příslušný vedoucí zaměstnanec o poskytnutí tohoto volna vědět a souhlasit předem s jeho poskytnutím. Čerpání tohoto volna nemá přednost před čerpáním plánované dovolené na zotavenou a jeho čerpáním se ani dovolená nepřerušuje.

Analýza

Dr. John J. Fearnside

Před teroristickými útoky na USA 11. září 2001 bylo největším problémem ATM (Uspořádání letového provozu) řešení zpoždění v národním systému vzdušného prostoru. Většina těchto zpoždění byla přičítána nedostatečné kapacitě největších letišť, absenci efektivních technologií a postupů v ATM a v ATFM (Uspořádání toku letového provozu), které by se zabývaly problémy provozu, zapříčiněnými nepřiznivým počasím a podle některých názorů také pokračujícím zaváděním větších rozstupů mezi letadly než je nutné.

Na mnoha letištích byl růst jejich kapacity zpomalen (nebo zastaven) díky obavám o životní prostředí. Plánovaná zlepšení v činnosti ATM systému Spojených států zahrnovala takové technologie jako je vysílání automatického závislého přehledu o provozu (ADS-B), zejména pro snížení standardních rozstupů a tzv. nástroje pro Free-Flight, jako např. URET (User Request Evaluation Tool – nástroj pro vyhodnocení požadavku uživatele), což je americká verze MTCD (Medium-Term Conflict Detection – detekce střednědobého konfliktu). Hlavním přínosem URET je umožnění přímějších, uživateli upřednostněných, bezkonfliktních tratí obecně, avšak obzvláště v období špatného počasí. Při jeho použití

jsou výrazně snížena omezení a tím je zkrácena doba letu a zvýšena předpověditelnost při plánování letů, což je snad ještě důležitější. URET je v provozu na dvou amerických oblastních střediscích řízení letového provozu a do jara 2002 je plánován jeho provoz na dalších 5 oblastech. Vlivem událostí z 11. září musí představitelé

Na druhé straně se tempo zavádění URET pravděpodobně urychlí. Vedle umožnění zvýšení flexibility směřování tratí je totiž jeho důležitým rysem to, že řídící si může jednoduše vytvořit, měnit a aktualizovat letové plány – a co je ještě důležitější – má schopnost ověřovat shodnost skutečné trajektorie letu letadla

Bezpečnost především

amerického leteckého společenství přehodnotit plány rozvoje CNS/ATM (Komunikace, Navigace, Přehled o provozu/Uspořádání letového provozu). Pro účely tohoto článku se však zaměřím pouze na ADS-B a URET.

Základní schopnosti a s nimi související přínos ADS-B jsou zvýšená přesnost informace o „stavovém vektoru“ letadla (poloha, rychlost, zrychlení), která by omezila potřebu nezávislých systémů SSR (sekundární přehledový radar) a odpovídajícího zobrazení informací o provozu (CDTI – Cockpit Display Traffic Information) v kabině pilota, které by umožnily přenesení odpovědnosti za některé rozstupy z řidičů na pilota. Teroristické útoky z 11. září upozornily na zvýšenou potřebu nezávislých primárních radarových systémů, což odsouvá potřebu zavedení ADS-B pro traťové použití. Využívání ADS-B v koncových řízených oblastech a na letištních pohybových plochách by mělo rychle pokračovat.

s tou, která je v letovém plánu. Jakákoliv nechtěná odchylka od letového plánu bude tedy rychle řídícím odhalena. URET je samo-

zřejmě traťová schopnost ATM. Uvažuje se proto o nových směrech využívání technologií CNS/ATM také v koncových řízených oblastech pro monitorování souladu skutečného provádění letu s letovým plánem. URET také nevyžaduje žádné investice ze strany leteckých společností.

Urychlení zavádění technologií a postupů zvyšujících bezpečnost v letectví neznamená zpomalení technologií a postupů ke zlepšení účinnosti systémů ATM. Předpokládá se, že se zaváděním nové bezpečnostní techniky se letový provoz ve Spojených státech vrátí na svoji úroveň a růst před útokem.

Autor je hlavním strategickým konzultantem prezidenta společnosti Lockheed-Martin. Předtím zastával řadu významných funkcí jak v leteckém průmyslu, tak ve vládních organizacích.

Velká prezentace

Rozsáhlá demonstrace (DEMO DAY) a Workshop systému A-SMGCS proběhly ve dnech 15. a 16.11. 2001 v Praze. Úvodem vystoupili představitelé ČSL, s.p. a ŘLP ČR, s.p., hlavní partneři projektu BETA na letišti Praha-Ruzyně. Generální ředitel Ing. Petr Materna popsal činnost naší organizace a její očekávaný rozvoj v následujících letech. Vystoupil rovněž zástupce Evropské komise, garanta projektu BETA, pan Cesare Barnabei.

Demnstračního dne se účastnilo cca 60 zástupců různých firem a organizací v civilním letectví. Hustá mlha zabránila přistát na ruzyňském letišti snad poslednímu létajícímu typu VFW 614, který v současné době slouží jako létající laboratoř. Prezentace spolupracujících firem byly zakončeny videozáznamem provedených testů systému A-SMGCS, exkurzí na pracoviště Beta v TB a projíždkou autobusem po ploše letiště.

Odpoledne byl zahájen dvoudenní Workshop za účasti cca 40 odborníků z Evropy. Ke každé prezentaci probíhala diskuse. (mt)

Snímky: VÁCLAV JUKL



Otázka Stripu pro

Ing. Miroslava Tykala, vedoucího projektu BETA za ŘLP ČR, s.p.:

Splnili obě akce vaše očekávání?

„Byly nad očekávání úspěšné. Dvoudenní prezentace projektu BETA byla hodnocena navýsost pozitivně. Vysoká úroveň prezentace testů systému A-SMGCS vyvolala velmi bohatou diskusi, takže Workshop první den skončil až v půl osmé večer a v pátek v jednu odpoledne.“ (rik)

Atletem roku 2001

je oštěpař Jan Železný před desetibojaři Tomášem Dvořákem a Romanem Šebrle. Vítěz to komentoval: „Ocenění si vážím, ale letos měl vyhrát Roman. Překonal světový rekord a hranici 9000 bodů.“ Pozvání na slavnostní večer přijal i generální ředitel ŘLP ČR, s.p., oficiálního partnera Českého atletického svazu, ing. Petr Materna (na snímku s Tomášem Dvořákem a prezidentem ČSA, a.s. ing. Miroslavem Kůlou): „Spolupracujeme s ČAS už několik let. Jsme rádi, že můžeme atlety podpořit a přispět k jejich skvělé reprezentaci České republiky.“ (rik)



Snímky: JOSEF ČECH, Česká atletika

Inspiromat

aneb „létající“ slova

„Lidé, kteří se rozhodnou letět, jsou už na tuto situaci psychicky připraveni.“

Dan Plovajko, ředitel vnějších vztahů ČSA

„Od 11. září jsme ztratili přibližně padesát miliónů eur.“

Hugo Baas, mluvčí KLM

„Legalizace ozbrojeného zásahu proti letadlům s cestujícími může ohrozit důvěryhodnost České republiky i jejího vzdušného prostoru...“

Z prohlášení Asociace dopravních pilotů CZALPA

„Když se mluví o zabezpečení kokpitu, je řeč o úplně poslední obraně. Nejdůležitější je vymyslet opatření, aby se únosci nikdy nedostali na palubu.“

Ted Murphy, prezident Mezinárodní federace pilotů.

„Bude jen dobře, pokud taková společnost zanikne!“

Pasažér Sabeny

„Ukradli mně křídla.“

Jacques Wansart, pilot Airbusu Sabeny

„Každý podnik může zkrachovat.“ Jaromír Schling (ČSSD), ministr dopravy a spojů

„Doufám, že nedopadneme jako zaměstnanci Sabeny.“

Pracovnice Swissairu

„Pro Air France a British Airways je obnovení letů concordů věc prestiže.“

Le Figaro

„Stoprocentní rentgenovou kontrolu na všechny lety jsme měli už před novými bezpečnostními opatřeními.“

Vlasta Pallová, tisková mluvčí ČSL, s.p.

„Prověrky odmítat nelze. Budeme však žádat, aby jimi prošel i veškerý pozemní personál.“

Kapitán Karel Mündel, pilot ČSA

„Pád letadla v Queensu může oddálit návrat letecké dopravy ke stavu před záříjovými teroristickými útoky v USA.“

Miroslav Kůla, prezident ČSA

„Bože, to není možné. Proč právě Queens?“

Rudolph Giuliani, starosta New Yorku

„Podívala jsem se z okna a viděla letoun, jak padá nosem dolů.“

Susan Lockeová, Queens

„09-11-01, Den, kdy bůh potřeboval více andělů.“

Suzette Tarantinová, autorka přihlášeného názvu ochranné známky

„Uvykáme katastrofám v předtuše, že jich bude přibývat.“

Ivan Hoffman, moderátor ČRo 1 –Radiožurnál

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Z Evropské přímo K Letišti

V červnovém Stripu jsme vás podrobně informovali o závěrečné fázi výstavby ruzyňské mimoúrovňové křižovatky u starého letiště (na snímku). Tento dopravní uzel byl zprovozněn koncem října, stal se důležitou součástí nového úseku silničního obchvatu kolem Prahy a zajistil propojení Evropské a ulic Drnovská a K Letišti se silničním okruhem. Propojením dálnice D5, Barrandovského mostu, Jižní spojky a dálnice D1 se teď motoristé jedoucí ze severu a severozápadu Čech směrem na Brno mohou centru Prahy zcela vyhnout.



Snímek: VÁCLAV JUKL

➤ Stín 11. září se mění v soumrak?

Dramatický běh událostí pokračuje. Drtivé dopady teroristických útoků na leteckou dopravu a světovou ekonomiku přináší finanční ztráty, které mnohonásobně převyšují přímé ztráty po útoku 11. 9. 2001.

USA hlásí pokles hrubého domácího produktu o 0,3 %, poprvé od roku 1993. Swissair a Sabena svůj boj o přežití prohrály a zkrachovaly, další společnosti hlásí vážné potíže. Ten tam je klid a jistota světa, hrůza posledních týdnů se jmenuje antrax – ale co přijde po něm? Lze se bránit? Jakou tvář bude mít další teroristický útok, přijde-li? A jak se to všechno týká ruzyňského letiště?

V říjnu v odbavovací hale rozlévají muži arabského vzezření tekutinu neznámého původu. Šlo nakonec o obyčejnou vodu. Ale co když tito „cestující“ jen nebrnkali na nervy cestujících a testovali bezpečnostní opatření? Anebo funkční protitanková střela, co se našla nedaleko VPD 24. Další bezpečnostní test, nebo „jen“ kanadský žertík? Spekulace vzaly rázem za své poté, co se americká ambasáda zdvořile zeptala, z které že dráhy startovaly letouny s velmi významnými osobnostmi konference Forum 2001 na palubách v časných ranních hodinách – pouhé dva dny před nálezem stříly?

Letiště Ruzyně od 20. října hlídají dvě stovky profesionálních výsadkářů. O den později je v prostorách terminálu Sever nalezen podezřelý bílý prášek a provoz následně na dvě hodiny omezen.

ČSA, a. s. skončí letošní hospodaření se ztrátou, propad se stupňuje. Ještě v září vykazovaly 14% meziroční růst počtu cestujících, v říjnu je 4 %, v listopadu se propadají do minusu 1,5 %. Nevídané. Mezitím piloti létající do USA jsou požádáni o dobrovolný souhlas k vlastním prověrkám. Nebudete-li souhlasit, nařídíme vám to, řekne vláda. Piloti souhlasí, ale upozorňují, že by se to na opatření mělo týkat mnohem širšího okruhu lidí (ostatní členové posádek, pozemní personál).

ČSL, s. p. hlásí do konce října meziroční růst počtu cestujících o 12,1 %, ale poprvé od roku 1991 poklesl proti září počet odbavených cestujících o 8,2 %. Přeprava zboží klesla za první tři kvartály o 4,5 %, v září však o celých 11,6 %. Pošta meziročně klesá o 2,9 %, v září o 21,1 %.

ŘLP ČR, s. p. vykazuje v počtu pohybů IFR přírůstek v porovnání se stejným obdobím loňského roku, ale dynamika přírůstků v září a v říjnu se snižuje o 3–4 %. To je nepříznivý trend, který by ve svém důsledku znamenal pokles výnosů řádově o desítky milionů Kč. Podnik hledá úsporná opatření, mj. i revizi některých investičních záměrů.

A hrozivý sled událostí pokračuje... Pád letadla na New York v pondělí 12. listopadu přinese další hořké následky pro letectví. Stín 11. září 2001 se plíživě mění v soumrak. Možná dlouhý a nevládný. Jak dlouho potrvá, než zase začne svítat?

Monitory tisku komentuje - os

Komentář

Pomozme zákazníkům

Derek McLauchlan

Jsem vděčen ŘLP ČR za to, že mi byla poskytnuta příležitost vyjádřit svůj názor na současnou situaci v letectví, a zvláště pak její vliv na poskytovatele služeb řízení letového provozu.

Uplynuly dva měsíce od děsivých událostí z 11. září a to je příliš brzy na to, abychom měli jasnou představu o dlouhodobém výsledku. Stalo se již běžným označovat tyto události jako den, který navždy změnil svět a jsem si jist, že to je pravda. Nicméně, tento svět již v minulosti ukázal svou nezdolnost tváří v tvář rozličným nebezpečím a bezpochyby se tak stane i nyní.

Přesto se však musíme naučit reagoval na nový druh nebezpečí vyvolaného lidmi, kteří jsou ochotni za svou víru zemřít. Tito lidé existovali již dříve, ale jejich touha zabít co možná nejvíce nevinných lidí je nová. Víme, že svět letectví se již v minulosti naučil jak se vyrovnat s únosy letadel a můžeme si být jisti, že za určitou cenu můžeme zvládnout také tuto novou situaci. Metody, jež v posledních dvaceti letech přijala společnost El Al, vezmou určitě za vlastní i jinde a dále je zdokonalí.

Jsem dost starý na to, abych si pamatoval časté bombardování během druhé světové války a také houževnatost obyčejných lidí, kteří byli rozhodnutí udržovat své životy v co možná nejnornějším běhu a soustředili se na výrobu válečné výzbroje, aby porazili agresora. V současné době je tato hrozba popisována jakoby nešlo o státní terorismus, což ale není zcela přesné, existují-li ve světě určité státy, které aktivně podporují teroristy; problémy spojené se snahou vypořádat se s jedním z nich můžeme sledovat denně na televizních obrazovkách.

Toto nové nebezpečí má jistě potenciální vliv na mnoho dalších odvětví mimo letectví. Ale zde ještě více prohloubilo již existující hospodářský útlum, což pro letecký průmysl vytváří nesmírně náročnou situaci. To se odrazilo ve značném snížení služeb a kapacit. To samozřejmě také nevyhnutelně má přímý dopad na poskytovatele letových provozních služeb a zvláště pak komerčních dodavatelů, kteří stojí před stejnými riziky jako letecké společnosti, ovšem bez stejných schopností rychle snížit náklady.

Všichni dodavatelé stojí před rizikem nedostatečných příjmů a musí se naučit se s tím vyrovnat snižováním nákladů. To bude nutně vyžadovat more změn od situace z minulých let, která byla ve znamení nedostatečné kapacity a následných zpoždění letů, jež byly nepříjemné pro zákazníky leteckých společností. Náhle stojíme tváří v tvář zákazníkům, kteří potřebují abychom udělali vše, co je v našich silách pro snížení jejich nákladů a tak jim pomohli zůstat provozuschopnými.

Krátkodobá kontrola nákladů musí nyní dominovat, ale co se stane později? Navrhoval jsem, abychom našli způsob jak s těmito novými riziky žít. To nás posléze dovede k období obnoveného růstu na stejnou a vyšší úroveň provozu, která existovala na začátku tohoto roku. Je evidentní, že letecké společnosti budou schopny růst takovou rychlostí jakou se nyní smršťují - nebude to trvat dlouho a zhruba 1000 dopravních letadel, která jsou dnes odstavena v mojavské poušti, bude opět zprovozněna. Dá se očekávat, že doba potřebná pro opětovné zahájení rozvoje poskytovatelů letových provozních služeb bude daleko delší. Historie nás poučila, že investice do řlp musí být prováděny bez ohledu na současný stav ekonomického cyklu. V minulosti bylo naší nejlepší službou leteckým společnostem investovat do lidí a vybavení pro budoucí růst během recese. V současnosti pravděpodobně platí totéž, ale zvýšené investice musí zůstat vzdáleným snem z toho důvodu, že se naši zákazníci nacházejí v tak obtížném období. Pokud mám nějaké poselství, pak je to velice pečlivě sledovat situaci a mít připraveny investiční plány, které mohou být co nejrychleji implementovány, jakmile nastane nevyhnutelný návrat k růstu. Jistě můžeme hledat rychlejší způsoby jak reagovat na změny poptávky.

Jsem přesvědčen o tom, že dojde k návratu růstu a poskytovatelé letových provozních služeb zvládnou zvýšený provoz.

Autor je bývalým generálním ředitelem NATS a bývalým generálním tajemníkem CANSO, je nositelem Řádu britského impéria (OBE).

Galileo v roce 2008

Certifikační mezinárodní společnost Det Norske Veritas (DNV) uzavřela s organizací EUROCONTROL dohodu, podle níž se bude podílet na projektu jednotného navigačního systému v Evropě. Systém s pracovním názvem Galileo, jehož dokončení se plánuje na rok 2008, bude integrovat všechny existující letecké režimy s cílem zjednodušit navigaci a zvýšit bezpečnost letového provozu nad Evropou.

DNV vypracuje studii identifikující požadavky a omezení výběrového procesu, včetně technických a ekonomických aspektů a předpokládaných pří-

nosů. Její výsledky budou sloužit jako strategické vstupy pro vytvoření objektivního a nestranného kvalifikačního procesu, což je hlavním požadavkem EUROCONTROL.

Det Norske Veritas působí od roku 1864 v oblasti zavádění a certifikace systémů pro řízení jakosti, životního prostředí a bezpečnosti, řízení rizik a ztrát a v oblasti klasifikace námořních plavidel a konstrukcí. Její certifikáty jsou uznávány na celém světě. V České republice působí od roku 1991. (ag)

Čeká CEATS na jaro?

Ve Stripu 7 jsem poslední kapitolu informace o CEATS nazval Jak dál? Tehdy jsem se domníval, že v osmém čísle zpravodaje budu moci informovat o schválení nového organizačního uspořádání projektu a vymezení odpovědností mezi EUROCONTROL a příslušnými podniky řízení letového provozu států CEATS. To byl i předpoklad dalšího harmonizovaného a efektivního postupu projektu.

Skutečnost je však podstatně méně optimistická. S trochou nadsázky lze říci, že vývoj CEATS, zejména v posledním roce, není řízen Agenturou EUROCONTROL, nýbrž se spíše řídí ročními obdobími.

Po kruté zimě v podobě nedohody zástupců států CEATS při jednání CCG/7 (únor 2001) na strategické orientaci projektu, kdy došlo k jeho totálnímu zmrazení, přišlo nadějně jaro. Vyvolala jej iniciativa GŘ EUROCONTROL a souhlas a ochota států dohody CEATS (resp. jejich ministrů dopravy) k jednání s cílem stanovení nové strategie pro tento regionální projekt. Což přineslo ovoce již v počátku léta, přesněji dne 22. 6. 2001, kdy proběhlo jednání ministrů, jehož výsledkem byla rezoluce, která velmi přesně pojmenovala situaci v projektu a navrhla nové principy jeho orientace, zejména v oblasti zvýšené role poskytovatelů služeb při realizaci projektu i je-

jich role při provozu střediska ve Vídni. Dalším ovocem pak bylo vytvoření sdružení poskytovatelů služeb CAPA (CEATS ANS Providers Association).

Podzim však projektu opět vzal mizu. Jednání CCG/8 (9. 10. 2001) doporučilo jako podmínku pro rozhodnutí o rozpočtu na rok 2002 vytvořit pracovní skupinu, která navrhne nové organizační uspořádání projektu. Výstupy této

skupiny však byly v rámci následného jednání CCG/Ah hoc (7. 11. 2001) zpočtybně Itálií a tudíž, na základě principů hlasování CCG, nebyly přijaty. Rozpočet byl odsouhlasen se zmrazenými položkami v oblasti vytváření nových pracovních pozic. To projekt opět zásadně zpomalilo. Nadále probíhají jednání o uspořádání projektu a stanovení kompetencí a odpovědností.

Doufám, že tato jednání budou úspěšná a zima nebude obdobím vegetačního klidu CEATS. A nebo budeme opět čekat na jaro?

IVAN HUBERT



Deset let

Organizace LGS (Latvian Gaisa Satiksme) v Rize - lotyšská obdoba RLP ČR, s.p. - slavila desáté výročí činnosti získáním mezinárodní certifikace ISO a přípravy k CNS/ATM. Oslav se zúčastnil generální ředitel RLP ČR, s.p. ing. Petr Materna.

LGS vznikla v roce 1991 (při vzniku nezávislého lotyšského státu) a o rok později dokončila novou podnikovou strategii. V roce 1994 začala přejímat mezinárodní standardy ICAO a zahájila základní etapu své modernizace, která byla dokončena v roce 1999. V roce 1997 byla organizace plně komercializována (stala se akciovou společností) a přebudována do nové organizační struktury. V roce 2000 se LGS aktivně zapojila do mezinárodních struktur působících v oboru.

Klíčovým projektem je zapojení do Baltického okruhu letových provozních služeb (BAN), na němž se LGS podílí s Estonským ANS, švédským a finským CAA. Cílem je zajištění výměny radarových dat, zpráv OLDI, spolupráce v oblasti AFTN... (vk)

Listujeme v letištních archivech

Před třiaosmdesáti lety, v podmínkách nově vznikajícího čs. státu a z křehkého základu vojenského letectva, došlo k postupnému formování civilního letectví. V Praze a okolí však nebylo k dispozici vhodné letiště, ale ani letadla...

Praha - Kbely včera a dnes I.

V předválečném období příležitostným aviatickým atrakcím sloužila plocha chuchelského hypodromu a travnaté plochy na pláni ohraničené obcemi Prosek, Vysočany, Kbely a Letňany. Privátní pokus zřídit malé letiště v lokalitě Malešice se nezdařil, stejný osud mělo malé letiště v Hrdlořezích (1913–1914), zcela nevhodné pro motorová letadla. Bylo na svahu. Rolí historického významu brzy po převratu sehrálo provizorní vojenské letiště v Praze-Strašnicích, které tvořila čerstvá oranice na ploše o rozměrech 200 x 15 m. Hraničilo s výpadovou silnicí na Kutnou Horu, na kratší straně ulic vedoucích k tramvajové remíze. Z jihu končilo příkopem a na západní straně stály stanové hangáry. Letiště sloužilo od 3. 11. asi do 20. 12. 1918.

Z pětadvaceti rakousko-uherských letišť bylo na našem území jediné, v Chebu, s nemalým leteckým materiálem a letadlovým parkem. Čeští železničníři na to brzy po převratu upozornili dr. Scheinera, generálního inspektora čs. vojsk a starostu České obce sokolské. Ten jednal okamžitě. Na jeho příkaz čs. letecký sbor provedl ozbrojenou výpravu o 120 mužích, která 10. 11. 1918 letiště obsadila a materiál i letadla typu „Offag“, „Brandenburg“ a „Phoenix“ zajistila jako základ leteckého sboru. Týž den v podvečer za nepříznivého počasí přelétl kpt. Adamec v non-stop letu na strašnické letiště letoun „Brandenburg 76“. Ostatní piloti, Plische, Lepař, Bělohávek a Belza z Chebu rovněž odstartovali, ale potkali je různé osudy. Od nouzových přistání na trati, až po „zakufrování“ do bavorského Marktredwitz. Do 12. listopadu přelétlo z Chebu do Strašnic dalších sedm letadel, ostatních třináct bylo převezeno vlakem

i se sudy pohonných hmot, záložními motory, pneumatikami a nářadím.

Jenže strašnické letiště nebylo schopné tolik letadel přijmout. Proto byla počátkem roku 1919 vybrána nová plocha ve Kbelsích. Nejprve tam vzniklo vojenské letiště, ale už 1. 3. 1920 začíná výstavba jeho civilní části.

V roce 1919 bylo civilní letectví součástí ministerstva veřejných prací v tzv. „Vzduchoplaveckém oddělení“, které se přičinilo o přistoupení ČSR k Mezinárodní úmluvě o úpravě civilního letectví ze dne 27. 9. 1919. Je nazývána „Pařížskou úmluvou“ a podepsána byla 13. října 1919. Československo se stává řádným členem CINA (Commission Internationale de Navigation Aérienne) se sídlem v Paříži. Zásady a pravidla CINA u nás platí pro lety civilních letadel od 1. 1. 1924, jsou vytvářeny legislativní základy čs. civilního letectví. Vzniká první čs. letecký zákon č. 172 ze dne 8. 7. 1925. CINA přiděluje našim dopravním letadlům „L“ jako značku

státní příslušnosti, která byla doplňována dalšími čtyřmi písmeny.

Rychle se rozvíjí náš výkonný letecký průmysl, který reprezentují podniky Letov, Aero, Avia, BenešMráz, ČKD a další. Tato výrobní základna byla schopna zabezpečovat materiálové potřeby civilního i vojenského letectví prakticky až do roku 1939. K provozování civilní letecké dopravy u nás vznikají v roce 1920 první dvě soukromé letecké společnosti FALCO a IKARUS, později fúzující do Čs. letecké akciové společnosti - ČSLAS. Na její objednávku byla vyrobena v roce 1920 dopravní verze čs. vojenského letadla s krytou kabinou pro dva cestující. Další objednávka umožnila tovární Aero vývoj a výrobu prvního čs. dopravního letadla A - 10. Ještě před jeho dokončením však ČSLAS zaniká. Letadlo přebírají v roce 1923 vzniklé Československé státní aerolinie.

Začátky dopravního letectví byly neobyčejně svízelné. Cestování letadlem vyžadovalo jistou odvahu. Chyběla dobrá letiště s dráhovým systémem, dřevěná letadla byla bez komunikačních prostředků, trup otevřený, nosné plochy a kormidla potažené plátnem. Kromě map a kompasu žádné navigační prostředky. Doplňkem byly hodinky. Rychlost letu signalizoval primitivní rychloměr na vzpěře mezi křídly.

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.

Snímek: archiv autora



LETOUN AVIA BH-25 s motorem „Walter Jupiter IV.“ Posádka dvoučlenná, 6 cestujících, max. rychlost 180 km/hod., cestovní 150 km/hod., dolet 600 km.

„3 L“ fotosoutěž

PROBRŽDĚNÉ KOLO ▶

se jmenuje snímek pochroumaného podvozku 410 OUPE, který redakci poskytl Bohumil Štěpán, instruktor APP, z kolekce fotografií přihlášených do soutěže.

Do uzávěrky 31. 10. 2001 se na redakčním stole sešlo více než 100 barevných i černobílých fotografií do obou kategorií („3L - o lidech, letadlech a létání“ a „volné téma“). Svědčí to o pozitivním ohlasu a soutěžním duchu našich fotografů. Škoda jen, že se v kolekci objevilo několik snímků, které nesplňují předepsaný formát.

Pěticeennou porotu teď čeká posouzení všech soutěžních snímků, ale i výběr fotografií pro vnitropodnikovou výstavu. Autory vítězných snímků odměníme věcnými cenami. (rik)



Před maturitou

Po deseti měsících studia zakončí šest frekventantů Základní kurs ATC 2001/1 pro přiblížovací službu v únoru 2002. Čtyři z nich přejdou na APP Praha, jeden do SLNS Ostrava a Radim Eisner (24) na letiště v Karlových Varech. Na pracovištích je čeká 600 hodin intenzivního pokračovacího výcviku a zkoušky k licenci řidičského.

Zeptal jsem se Radima, proč právě APP?

„Vyzkoušel jsem si APP i ACC z pozice pseudopilota a zdálo se mi, že k APP mám blíž.“

Přišel takřkajíc z ulice. Sotva ukončil mělnickou stavební průmyslovku,



vydal se na rok do Anglie. V devěadesátém ho čeká vojna a protože sportuje, stane se, co se fotbalistům občas stává. Kolenní vazy mu operují ve střešnické nemocnici. Tam potkal muže po operaci fotbalem ale i hokejem těžce zraněného menisku. Setkání vpravdě osudové.

„Anglicky umíš, svět letadel se ti líbí od malička, tak přijď k nám,“ pravil tehdy Miroslav Pechanec bez okolků.

„Hodně a poutavě mi o profesi řidičského vyprávěl,“ vzpomíná Radim. „Vůbec jsem netušil, že takovou možnost mám. Neváhal jsem ani vteřinu.“

Jenže přišel pár minut po dvanácté. Nábor posluchačů byl uzavřen. Přijal tedy nabídku pseudopilota a v květnu loňského roku usedl do lavic řádného kursu. Jako každé studium, skrývá ne jedno úskalí.

„Jsou to samozřejmě zkoušky. Tou první je po dvou měsících teorie, následuje zkouška z TWR, z procedurálního výcviku a před Vánoci a v únoru dvě zkoušky z radarového výcviku,“ konstatuje Radim.

A maturita?

„Všechny zkoušky základního i pokračovacího výcviku jsou maturitou.“

Jak jste zvládl létání v Hosíně?

„Zážitek. Do té doby jsem létal akorát na dovolenou. Nahlédl jsem do kokpitu, na druhou stranu sluchátek. Piloti to nemají jednoduché,“ ví své Radim Eisner.

(rik)

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ

Sejdeme se

opět po roce v předvánočním čase
v hotelu Crowne Plaza (bývalý Holiday Inn).

Stavba hotelu je ojedinělou kombinací
socialistického realismu, tzv. sorely
a art-déco amerického typu,
dotvořenou pracemi předních
českých výtvarníků a řemeslníků.

Hotel zdobí unikátní gobelíny, skleněné vitráže,
mozaiky, křišťálové lustry a další výtvarné práce,
jež si budeme moci společně prohlédnout.

Připomínáme termín na pozvánce pro dva:
pátek 7. 12. 2001, začátek v 17.00 hodin.

Těšíme se s Vámi na shledanou

v Crowne Plaza

Program

17.00 * zahájení, slavnostní přípitek

17.30 * uvítání GR RLP ČR, s.p.

ing. Petrem Maternou

předání zlatých medailí

18.00 * společná večere, volná zábava

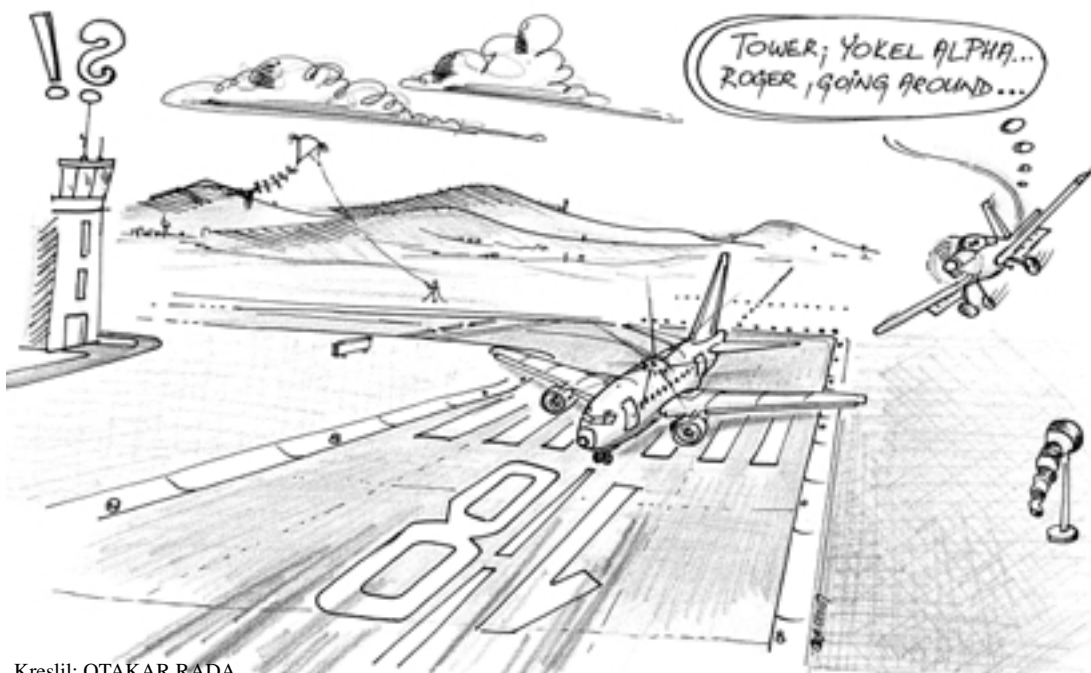
Organizační informace

Přízemí * šatna

1. patro * restaurace Harvest Room
občerstvení

mezipatro * kulečnický v salónu Gobelín
a v salónu č. 6
občerstvení ve foyer

2. patro * salony Libuše, Bruncvík, Přemysl
– živá hudba k poslechu a tanci
přiléhající hala a salonky -
občerstvení



Kreslil: OTAKAR RADA