

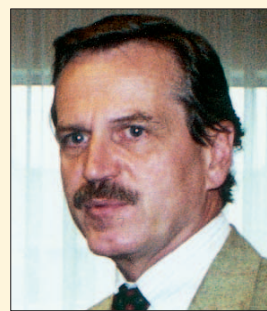
Ing. Z. Sršeň:
Pozici
CZATCA
udrším

strana 3



Už je to
STOPRO!
Známe
projekt
ATCC

strana 4



Posilujme
CANSO
(analýza
Christopha
Baubina)

strana 6

Evropa si na nebeské dálnici přistavěla šest nových jízdních pruhů a umožnil jí to nejen technický vývoj. Naučili jsme se měřit v nebeských výškách mnohem přesněji než doposud a především moderně myslet. Zatímco politici dole na zemi si stále dovoluují luxus nezdvořilého peskování a předhazují si minulost, na evropském nebi se uvažuje a koná rychleji – a dopředu.

Na nebi rychleji

O půlnoci 24. ledna 2002 došlo nad Evropou k plošně rozsáhlejší změně, než jakou bylo zavedení eura. Snížení minimálních vertikálních rozstupů (RVSM) v letových hladinách nad devět tisíc metrů je asi největším počínem v oblasti evropského letectví za uplynulé půlstoletí. Pro cestující a provozovatele jistě změna příjemná, provoz se zvýší, ubude čekání. Náklady za léta příprav, za školení tisíců řidičů a pilotů a za nová technická zařízení na palubách letadel jsou patrně nevyčísitelné. Střízlivé odhady úspor hovoří o čtyřech miliardách eur ročně jen na palivu.

Plakat by mohli snad jen řidiči. Na sektor jim přibýlo několik letadel navíc. Žádný nářek se ale z tohoto kouta neozývá. Pod evropským nebem, které teď sahá od Kanárských ostrovů na konec Běloruska, je to asi šest tisíc profesionálů.

Není typické, že lidé ochotně přijímají práci navíc v rámci svých dosavadních povinností. O to sympatičtější je, že se modernizace vzdušného prostoru Evropy odehrála s naprostou podporou a za aktivní účasti správců evropské letecké oblohy. Z jejich počínání by si měli vzít příklad i ostatní. Přejme jim, co sobě a ostatním pasažérům, milióny kilometrů bez nehody a šťastné návraty domů.

Úvodník je poděkováním technikům, programátorům, řidičům na ACC Praha a všem ostatním spolupracovníkům, kteří se na zavádění RVSM podíleli.

JIRÍ ŘEHOŘ,
realizační tým RVSM

Hladce na RVSM

24. 1. 2002 v 01,01 hodin středoevropského času státní podnik Řízení letového provozu České republiky zahájil spolu s 41 evropskými a severoafrickými zeměmi provozní využívání nového systému letových hladin nazvaného Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM), jehož cílem je významné zvýšení propustnosti horního vzdušného prostoru České republiky.

Podle odhadů by se měla v letošním roce zvýšit propustnost našeho vzdušného prostoru o 5 až 10 %. Optimistické odhady očekávají zvýšení kapacity během letního provozu až o 15 %.

Řekli v „21“ na ČT2

„Bezproblémové zavedení celoevropského projektu RVSM je nejvýznamnější událostí v letovém provozu během posledních padesáti let. Znamenalo to vyvíjet kolem šesti tisíc řidičů letového provozu v celkem pětadesáti střediscích řízení letového provozu. Ze zhruba deseti tisíc letadel, které se pohybují denně ve vzdušném prostoru Evropy, musí být všechna vybavena příslušným technickým zařízením. Jen to samo o sobě byla mimořádně velká a složitá operace, jde o sto čtyři různých typů letadel,“ komentoval událost v pořadu „21“ na ČT 2 generální ředitel Ing. Petr Materna.

Na otázku moderátorky pořadu, co se přechodem na RVSM mění v práci řidičího, odpověděl Ing. Roman Kural, vedoucí ACC: „Ve větším množství letových



„Z POČÍNÁNÍ správců evropské letecké oblohy by si měli vzít příklad i ostatní,“ říká Jiří Řehoř (na snímku).

hladin protéká více letadel. Má-li řidiči při tomto zvýšení kapacity snížit množství potencionálních konfliktů, představuje to pro něj bezesporu určitou zátěž.“

Úspěch lidského faktoru

Zavedení RVSM znamenalo harmonizaci obrovského množství systémů pod vedením organizace EUROCONTROL a vyřešení kapacitních otázek. „Největším úspěchem projektu je však lidský faktor. Přeskolení těch, kteří deset a více let znali dřívější systém a prakticky ze dne na den museli přijmout a zvládnout výraznou změnu. Před nimi smekám. Právě jim a také ostatním řidičům a zaměstnancům, kteří pomohli RVSM zavést do života, patří naše poděkování,“ řekl ředitel divize plánování a rozvoje Petr Fajtl. „Za hladký přechod na RVSM děkuji všem zaměstnancům, kteří se na této změně podíleli,“ připojil se Ing. Alois Těšitel, ředitel divize provozní.

„Přechod na systém snížení vertikálních rozstupů nad letovou hladinou

FL290 (tj. 29 000 stop) se šesti novými letovými hladinami proběhl v nočních hodinách při minimálním provozu. Nebyly problémy s řízením letového provozu v nových hladinách, ani s obsluhou systému. Řidiči potvrdili výhody nového systému letových hladin. Při zajišťování rozstupů i při vstupu letadel do vzdušného prostoru ČR evidovali méně konfliktních situací,“ uvedl koordinátor projektu RVSM v RLP ČR, s.p. Petr Strnad.

Událost zaznamenala Česká tisková kancelář a pečlivě ji sledovala všechna média.

Vliv na životní prostředí

Řídicím orgánem projektu RVSM je organizace EUROCONTROL. RVSM umožňuje snížení vertikálních rozstupů z dosavadních 600 metrů na 300 metrů nad letovou hladinou FL290. Vytvořením šesti nových letových hladin pak způsobí zvýšení propustnosti vzdušného prostoru. Kromě snížení zpoždění umožní dosáhnout

(pokračování na straně 2)

Priority roku 2002

Strategickou prioritou Řízení letového provozu České republiky, s.p. pro rok 2002 je zajištění vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu a dosažení takové propustnosti vzdušného prostoru České republiky, která při optimálním poměru kapacity a zpoždění zajistí plné pokrytí poptávky všech uživatelů vzdušného prostoru při respektování odpovídajících ekonomických ukazatelů.

Vyplývá to z dokumentu „Priority RLP ČR, s.p. pro rok 2002“, který prodala porada generálního ředitele dne 9. 1. 2002.

Na prahu nového roku

Stanovení priorit vychází z dlouhodobých strategických záměrů našeho podniku, z plnění cílů stanovených souborem priorit v předšlém roce a z aktuálního vývoje leteckého prostředí. Definuje oblasti, ve kterých vedení podniku stanoví pořadí cílů vytvářejících nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu podniku.

Po hospodářské i finanční stránce je podnik na konci roku 2001 a na počátku roku 2002 stabilní. Krize civilního letectví se dotkla zatím jen některých leteckých společností a její dopad na náš podnik nebyl prozatím nijak výrazný, ale její projevy začínají být patrné a budou bezpochyby určovat vývoj hospodaření v letošním roce. Zpracovat v tuto

chvilu analýzu vývoje objemových ukazatelů provozu je velmi obtížné, nicméně je jasné, že určujícím faktorem v roce 2002 bude provoz v letních měsících.

Pro zvýšení výkonů na regionálních letištích zamýšlíme v letošním roce využít marketingové nástroje k efektivnímu oslovení našich zákazníků.

Dodržování rozpočtu

V roce 2002 bude kladen důraz na dodržování rozpočtu podniku a jeho jednotlivých organizačních útvarů. Nárůst nákladových položek bude minimální a čerpání rozpočtových rezerv nebude umožněno dříve než ve druhé polovině roku. Vytvoření hrubého zisku, který byl na letošní rok vzhledem k okolnostem naplánován v minimální výši, je nejen regulačním ukazatelem podniku, ale především zdrojem financování projektu ATCC 2006, který je a bude hlavní prioritou podniku pro následující roky.

ATCC 2006

Prioritou projektu ATCC 2006 je zajištění realizace odpovídajících kroků projektu v souladu s jeho časovým harmonogramem a rozpočtem.

Hlavními aktivitami pro naplnění věcného plánu projektu jsou zejména:

- Dokončení úpravy Uživatelského zápisu pro ATCC a projednání a zpracování připomínek k vítězné studii (informace o průběhu a výsledku druhého kola výběrového řízení přinášíme na straně 4 – pozn. red.).
- Je třeba stanovit konkrétní kroky a opatření související s civilně vojenskou integrací poskytování oblastní služby řízení.

skou integrací poskytování oblastní služby řízení.

- Budou zpracovány provozní požadavky na jednotlivé ATM systémy, které budou instalovány do nového střediska.

(ih, bj)

LIS informuje

Novou službu pro předplatitele v podobě distribuce Letecké informační příručky a leteckých oběžníků na CD zavedla Letecká informační služba od ledna 2002. Změnová služba zajišťuje předplatiteli každých 28 dní nové CD s kompletními daty. Vzhled i forma zpracovaných informací odpovídá tomu, co znají zákazníci z Internetu nebo Intranetu.

(id)

RVSM s předstihem

Podle NATS (National Air Traffic Services) 27. 1. 2002 zahájilo provoz nové oblastní středisko řízení letového provozu ve Swanwicku. Aby nedošlo ke dvěma zásadním změnám současně, byla v UK zavedena RVSM již 19. 1. 2002.

Než si řidiči zvyknou na nový systém, bude zpočátku plánována max. kapacita provozu o 30 % nižší než v plné sezóně a to v případě potřeby až na dobu 8 týdnů.

(hh)

Telegraficky

- **Základní výcvik ATC 2002** pro řidičů letového provozu byl zahájen 7. 1. a skončí v září letošního roku. Je v něm 8 studentů, kteří prošli výběrovým řízením pro ACC Praha.
- **Sedmitýdenní radarový kurz** pro 5 albánských řidičů letového provozu skončil 18. 1. 2002. Byl už pátý, který letecká škola pro albánskou stranu připravila.
- **Buchtův kopec:** 8 volných míst 24. 2. až 9. 3. a 16 míst od 17. 3. 2002. Informace na lince 4381.

Pracovně právní poradna

Lze za práci přecházet považovat dobu, kdy se zaměstnanec zdržuje na pracovišti dle, než odpovídá rozvrhu jeho směn nebo dle, než je jeho stanovená týdenní pracovní doba při uplatnění režimu pružné pracovní doby?

Práce přesčas je práce konaná na **příkaz** zaměstnavatele nebo s jeho **souhlasem** nad stanovenou týdenní pracovní dobu vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby a konaná mimo rámec rozvrhu směn, a to za podmínek stanovených v dalších příslušných ustanoveních zákoníku práce, v kolektivních smlouvách či ve vnitropodnikových normách.

Práci přesčas konanou **na příkaz** se rozumí taková práce, kdy příslušný vedoucí zaměstnanec **výslovně** (např. písemným záznamem do rozvrhu směn, ústním nebo písemným sdělením při uplatnění režimu pružné pracovní doby nebo v případě, kdy

se sice nevytváří rozvrh směn, ale pracovní doba je jednoznačně určena), **sdělí** zaměstnanci, že mu nařizuje práci přesčas a pojmenuje ji tak a následně jako takovou zaeviduje.

Ne příliš jednoznačnou se může zdát definice práce přesčas se „**souhlasem**“ zaměstnavatele. A tady se dostáváme k odpovědi na položenou otázku.

Za práci přesčas nemůže být považována doba, kdy zaměstnanec pobývá po směně nebo jinak určené pracovní době na pracovišti, ať už z jakýchkoliv důvodů (mezi tyto důvody samozřejmě nepatří práce na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr, které jsou evidovány zvlášť). Povinností ihned po skončení pracovní doby opustit pracoviště není sice ve vnitropodnikových normách upravena, nicméně se ale předpokládá, že pobývání a chování zaměstnanců na pracovišti mimo pracovní dobu bude přiměřeně pravému účelu tohoto místa.

Práce přesčas konaná **se souhlasem** příslušného vedoucího zaměstnance je tedy takovou prací teprve a jedině v tom případě, že s ní příslušný vedoucí zaměstnanec dodatečně vysloví souhlas a provede její zaevidování.

V této souvislosti je také vhodné zmínit časté, ale z věcného hlediska velmi nesprávné, používání výrazu „**vyčerpat si přesčasovou práci**“. Tento pojem je i některými vedoucími zaměstnanci používán velmi nešťastně, neboť u samotných zaměstnanců může vzbudit neoprávněnou naději, že oni jsou těmi, kteří především rozhodují o „čerpání“ přesčasové práce, i když zákonná úprava upravuje celý tento pracovněprávní institut jinak, a to v tom smyslu, jak je shora popsáno.

Dívize personální

Strip inzeruje

Nabídka bytu

ŘLP ČR, s.p. nabízí k pronájmu rekonstruovaný byt 2 + 1 I. kat. v areálu VS Jeneč č. 283. Nájemní smlouva bude uzavřena na dobu určitou, maximálně na pět let (proto nemůže řešit trvalou bytovou situaci případného zájemce).

Kontakt pro zájemce: sekretariát KŘ, linka 2189 nebo e-mail: kodatova@ans.cz

Hladce na RVSM

(dokončení ze strany 1)

významné úspory paliva (díky zajištění letového provozu v nových ekonomicky zajímavých hladinách). Systém bude mít pozitivní vliv i na životní prostředí, které bude méně zatíženo (vlivem úbytku zplodin při nižším spalování pohonných hmot). Samotnému zavedení RVSM předcházela náročná teoretická a praktická příprava letových posádek, řídicích letového provozu a ostatního personálu a náročná úprava palubních a pozemních systémů.

Nárůst letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky dosáhl v roce 2001 zhruba 11 % proti roku 2000. To představuje téměř desetinásobek průměrného nárůstu letového provozu v Evropě za toto období. Právě stále rostoucí objem letecké dopravy a přepravy vyžaduje v celém světě stále větší propustnost vzdušného prostoru.

VÍTĚZSLAV KULICH, OK

Otázka Stripu pro

Ing. Jiřího Kaňáka, národního manažera RVSM pro Českou republiku:

Jak hodnotíte průběh příprav programu RVSM v České republice?

„Byly velmi náročné, ale proběhly bez ohrožení termínu realizace projektu. Tím nechci říci, že nenastaly problémy. Přejít na E2000 odčerpával v průběhu přípravy RVSM kapacitu odborníků vašeho podniku a časově se shodoval s obdobím, kdy měla probíhat modifikace systému. Díky velkému úsilí pracovníků jste byli s dostatečným předstihem před termínem přechodu plně připraveni, což potvrdil bezproblémový přechod na nový systém hladin. LIS se obětavě podílela na publikaci informací spojených s programem RVSM, přičemž musím přiznat, že podklady byly někdy dodávány pět minut po dvanácté.“

Velmi odpovědně přistoupilo k programu armádní středisko řízení letového provozu, jehož příprava probíhala v úzké součinnosti s pracovníky vašeho podniku. ÚČL se podílela na certifikaci ATS systémů, letadel a provozovatelů a jeho pracovníci se postarali o to, že všechna certifikovaná letadla jsou evidována v centrální databázi EUROCONTROL.

Chci poděkovat všem pracovníkům ŘLP ČR, s.p., kteří se na programu RVSM podíleli. Výsledky jejich práce jsou vynikající. Osobní díky patří mému partnerovi Petru Strnadovi. Prokázal vysokou profesionalitu a odevzdal ohromný objem práce.“ (vk)

Ing. Zdeněk Sršeň: Kolektivní smlouva musí být oboustrannou dohodou

Pozici CZATCA udržím



Ing. Zdeněk Sršeň je novým prezidentem Českého sdružení řídicích letového provozu. Vystřídal na tomto postu Ing. Lubomíra Poleščuka. Rozhodla o tom listopadová valná hromada CZATCA. Je to pozitivní zpráva?

Startovní pozice nového vedení CZATCA je dobrá. Má v rukou dohodu obou odborových organizací podniku na „Pravidlech čerpání FKSP“. A jak poznamenal nový šéf sdružení, podařilo se jim najít společnou řeč.

Od 20. ledna běží kolektivní vyjednávání. Jak si v něm CZATCA povede? I to byl důvod, proč jsme Ing. Zdeňka Sršně požádali o rozhovor.

Ve funkci jste 75 dní. Nemohu se prezidenta nezeptat na první poznatky.

„Tužil jsem, že to nebude jednoduché. Praxe ukázala, že jsem se nemýlil. Výkonná rada se schází v průměru jednou týdně. Teď prakticky nepřetržitě.“

Jakou strategii pro kolektivní vyjednávání CZATCA zvolila?

„Už jsem řekl, že volíme korektní jednání se snahou dohodnout se. Budeme ale dbát na dodržování svých práv a zákonných norem stanovených tímto státem. Máme jasný cíl. Kolektivní smlouva musí být oboustrannou dohodou.“

CZATCA... Co všechno se za tímto termínem skrývá?

„Je členem mezinárodní organizace IFATCA (International Federation of Air Traffic Controller's Association). Zastupuje své členy, kteří pracují na civilních stanovištích letových provozních služeb v České republice.“

Hájí práva všech řídicích letového provozu?

„Jsem odborovou a profesní organizací. Je zájemem i povinností tohoto sdružení hájit práva všech civilních řídicích v České republice, tedy členů řádných, mimořádných, ale i externích, čestných a aspirantů.“

Kdo jsou mimořádní a externí členové vaší organizace?

„Mimořádným se může stát držitel českého průkazu řp bez oprávnění tuto službu vykonávat. Externím pak zaměstnanec, který složil zkoušky, ale držitelem tohoto průkazu není, např. řidiči Follow me, FDO, pracovníci briefingu, asistentky. Aspirantem se může stát každý, kdo se připravuje na stanovištích ACC, APP, TWR, SMS, SAR, ARO, FIC a FMU v České republice na příslušné kvalifikační zkoušky.“

Taky jste se ve škole pral, když jste chtěl chránit slabšího? Je v tom zárodek „sociálního cítění“?

„Který z kluků se ve škole nepral... Hodně jsem musel bránit o třináct let mladšího brášku. Nikdy jsem ale neměl pocit, že své síly zneužívám. Tam někde možná to cítění bylo.“

Kdy jste nastoupil do našeho podniku a jak jste se k řízení letového provozu dostal?

„Vlastně jako voják. Po vojenském gymnáziu jsem dokončil vysokou leteckou v Košicích jako letovod. Se Zbyl-

kem Lomičkou (řídící APP/TWR – pozn. red.) jsme byli skoro spolužáci, byl o rok výš. V roce 1989 jsem přišel k letištnímu útvaru v Bechyni. Jako armádní řídící jsem neměl šanci na profesní růst. Rozhodl jsem se zkusit jako civilní, no a povedlo se. Ve čtyřidevadesátém jsem nastoupil jako řídící-žák do kursu APP/TWR. Od nuly.“

Muselo to být? Necítíte trochu křivdu?

„Trochu. Praxi mně podnik uznat logicky nemohl, šlo jen o platové zařazení podle tehdy platné kolektivní smlouvy.“

Kdy se ve vás narodil odborář?

„Odbory v armádě? K smíchu. Zvyšovat profesní znalosti a dovednosti v oboru? „Pane nadporučíku, na to zapomeňte,“ řekl můj nadřízený. To mi bude znít v uších ještě hodně dlouho. O nějakém hájení práv lidí v této profesi nemluvě. Co si ve mně pohnulo. Poslední kapkou byl CIAF '93. Rozhodl jsem se odejít.“

V odborech jste zapojen od samého nástupu do podniku?

„Ano. Žádost o členství v CZATCA jsem si podal už jako frekventant základního kursu. A stal se členem aspirantem.“



Domníváte se, že se CZATCA v minulém období dařilo?

„Určitě. Uhájila zájmy svých členů. Prezentovala vysoké vyjednávací schopnosti a umění rozumného kompromisu, aniž by ustoupila za přijatelnou mez.“

Zůstalo něco na jednacím stole?

„Ano. Například zákon o pracovní době.“

Byl jste favoritem na funkci prezidenta CZATCA?

„Nevím, jestli favoritem. Bylo to společné a demokratické rozhodnutí členů výkonné rady. Teprve potom hlasovala valná hromada a funkci prezidenta potvrdila.“

Kdo vás podporoval?

„Na návrh členů výkonné rady valná hromada.“

Mám chápat vaši volbu jako výsledek boje o budoucí tvář sdružení?

„Nemyslím, že je to výsledek jakéhosi boje, ale pouze změna vedení. Volbám vždycky předchází výměna názorů. Představy současného vedení se ukázaly být nejpřijatelnější.“

Jste jistě člověk pevných zásad, ale nepřijde mi, že byste vyhledával konfliktní situace. Umíte být nekompromisní?

Tvrdý?

„Každý by měl mít pevné zásady. Jedná-li se mnou někdo pod přístupnou mez, pak musím být tvrdý, to mě naučila už vojna. Mou povinností je držet pozici CZATCA jako jediného orgánu hájícího práva svých členů a ty prostě udržím.“

Děkuji vám za rozhovor. (rik)

Audit DFS umožní využít vnitřní rezervy podniku

Hlavním úkolem auditu renomované německé firmy DFS bylo odhalit a navrhnout opatření k využití rezerv ve stávajícím systému poskytování letových provozních služeb RLP ČR, s.p. „Audit, zjednodušeně řečeno, poslal rezervy v systému stanovišť ACC a APP/TWR Praha včetně doporučení a pro ilustraci provedl porovnání se stanovišti DFS v oblasti organizace práce a přestávek, sektorových kapacit, organizace směn,“ uvedl ředitel DPLR Petr Fajtl.

Audit DFS je nezávislou externí analýzou s doporučeními, která budou rozpracována do realizačního plánu včetně konkrétních odpovědností a časového harmonogramu. Úkolem pro realizační tým bude zejména připravit tzv. feasibility study na všechna doporučení, související kroky k jejich naplnění, přínos realizace doporučení pro organizaci, harmonogram implementace, včetně konkrétních odpovědností.

„Audit není v žádném případě kritikou jednotlivých stanovišť, je to zadání pro vedení organizace,“ upozornil Petr Fajtl. Podle něj vedení dlouze diskutovalo o tom, zda s auditem seznámit ihned všechny zaměstnance. „Nechceme nic skrývat, na druhé straně však – pokud

takový materiál vedení zveřejní – stane se podnikovým dokumentem a každý, koho se týká, si najde své vlastní vysvětlení a řešení, včetně dopadů. Proto jsme se rozhodli nejprve vytvořit realizační tým, který doporučení

zdroj,“ vyloučil případné obavy Petr Fajtl. Podle jeho slov se pravděpodobně změní pozice watch supervisorů, kteří zřejmě budou muset mnohem flexibilněji pracovat s otevíráním a uzavíráním sektorů.

„Právě odhalování a využití vnitřních rezerv umožní našemu podniku v současné celosvětově nelehké situaci v oboru udržet svou finanční rovnováhu, zajistit nezbytný rozvoj včetně zaměstnaneckých výhod i při zachování cenové úrovně poplatku za letové provozní služby z roku 2001,“ upozornil Petr Fajtl.

„Postupně se stále více dostáváme do konkurenčního prostředí, a ne každý na ně dokázal včas zareagovat. Mnoho evropských poskytovatelů ATS má potíže vyplývající z nedostatečného nárůstu provozu. To by pro nás znamenalo dopad v oblasti investic, zpomalení efektivního rozvoje a následně další znevýhodnění podniku v konkurenčním prostředí,“ varoval Petr Fajtl.

Po ukončení aplikace výsledků auditu DFS budou podle ředitele DPLR pokračovat audity dalších oblastí činnosti RLP ČR, s.p.

(vk)

Realizační tým auditu DFS

Vedoucí: Petr Fajtl, Ř DPLR

Členové:

Ing. Alois Těšitel Ř DPRO, PhDr. Alena Hrdličková Ř DPER,
Ing. Antonín Tichý DPRO, Ing. Alexandr Duda DPRO, Ivan Beneš CZATCA,
Ivan Lacko CZATCA, Ing. Miroslav Smola DPLR, Ing. Martin Lindner DPLR

posoudí a navrhne konkrétní řešení,“ uvedl ředitel DPLR. Výsledky práce tohoto týmu budou k dispozici nejpozději v květnu 2002, kdy budou také zveřejněny.

„Půjde zejména o optimální využití stávajícího fondu pracovní doby řídicích letového provozu, optimální využití a zatížení jednotlivých pracovních pozic na obou stanovištích ACC a APP/TWR Praha s ohledem na letový provoz a na řízení lidských zdrojů. V žádném případě to nebude o nějaké redukci současných lidských

Úsporný rozpočet 2002

Je příjemné zahájit dobrou zprávou, od ekonoma jich obvykle mnoho neslyšíte. Dle očekávání budeme hovořit o zisku a rozpočtu. Hrubý zisk před zdaněním za loňský rok bude více než dvojnásobný oproti původnímu očekávání. Hlavní příčinou je samozřejmě nárůst výkonových jednotek provozu, zejména u traťových služeb. V tomto směru máme prvenství v celé Evropě.

Druhým a svým významem minimálně rovnocenným faktorem tohoto úspěchu je dodržení rozpočtu nákladů. V loňském roce jsme jeho výši nemuseli měnit a v některých položkách jsme dosáhli i významných úspor. Například u služebních cest, kde zejména v posledním čtvrtletí vznikl dojem, že je prostředků nedostatek.

Ale tento článek bude především o rozpočtu na rok letošní. Zahájíme čísly. Náklady dosáhnou maximálně 1 785 mil. Kč, výnosy očekáváme ve výši 1 880 mil. Kč a hrubý zisk ve výši 95 mil. Kč. Tato čísla vypadají stroze a nezajímavě, ale jejich sestavení bylo velmi komplikované a probíhalo za podmínek, které se od předchozích let značně lišily. Souvisely a souvisely samozřejmě s tolikrát skloňovanou krizí civilního letectví. Od podniků poskytujících letové provozní služby zákazníci očekávají nezvyšování cen a maximální hospodárnost. Státy EUROCONTROL zmrazily ceny traťových služeb roku 2001 pro první čtvrtletí letošního roku. ŘLP ČR, s.p. je jedním z evropských podniků, které loňské ceny traťových služeb i přibližovacích služeb ponechaly na celý rok 2002. Nárůst obrátu podniku bude tedy záviset pouze na nárůstu výkonů letecké dopravy. Ziskat seriózní prognózu vývoje provozu na tento rok bylo loni v říjnu téměř nemožné, ale bohužel nezbytné. Po dohodě s DPLR a na základě dostupných údajů agentury EUROCONTROL jsme náš rozpočet postavili na meziročním nárůstu traťových výkonů o 5 procent a letištních výkonů o 3,5 procenta.

Rozpočet nákladů pro podnik a jeho jednotlivá střediska bylo nutné podstatně zredukovat. Asi 83 procent nákladů podniku můžeme označit za fixní, což znamená, že jejich výši lze ovlivnit jen v delším časovém období a v omezené míře. Patří sem například odpisy majetku, členské poplatky EUROCONTROL, cena za meteo služby, pojistné (pro zajištění podniku za odpovědnost z hlavní činnosti vyrostlo v důsledku

záříových událostí o 87 procent), daně atd. Prostor pro úspory bylo nutné hledat především ve zbývajících 18 procentech nákladů.

Rozpočet každého střediska byl detailně konzultován s každým vedoucím. Setkali jsme se bez výjimky se vstřícným přístupem, za což patří všem uznání, přestože námi navrhovaná opatření nebyla ani trochu populární. Nedostatečně zdůvodněné návrhy nebo akce, o jejichž realizaci nebylo definitivně rozhodnuto, byly z návrhů rozpočtu vyškrtány. Vyloučili jsme tvorbu střediskových rezerv. Prostředky na zahraniční pracovní cesty byly ponechány na úrovni loňského roku. Po projednání redukováného rozpočtu s generálním ředitelem podniku došlo ještě k následným redukcím položek variabilních nákladů o 15 procent. Tyto náklady byly přesunuty do rezervy podniku a o jejich osudu bude rozhodnuto ve druhé polovině roku.

I tak je hrubý zisk minimální, vzhledem k předchozím letům i vzhledem k objemu aktiv podniku. Ze zisku po zdanění musíme hradit minimálně zákonné odvody do fondů, například FKSP. Zisk po zda-

nění je jedním z hlavních zdrojů financování investic, včetně projektu ATCC 2006. Jeho dosažení tedy není jen vyplnění jedné kolonky v mnoha výkazech, záleží na něm, jakou cestou se podnik bude ubírat v následujících letech. A to jistě leží na srdci nejen podnikovým ekonomům.

Co z toho plyne pro letošní rok? Dodržení rozpočtu a dosažení maximálních úspor je hlavní prioritou a bude se citelně dotýkat všech středisek. Položíte-li nám otázku, zda je možné posílit střediskový rozpočet z podnikové rezervy, uslyšíte po celé první pololetí zápornou odpověď. Jak odpovíme v pololetí druhém, prozatím nevíme. V každém případě bude ve velké míře záležet na vývoji provozních výkonů. Výkony letového provozu v posledních třech měsících loňského roku nedávaly příliš důvodů k optimismu. My se ale díváme do roku letošního. Informace leteckých společností hovoří o tom, že dochází k jistému zlomu a zájem cestujících o leteckou dopravu narůstá. Největší nárůst v prvním týdnu letošního roku, alespoň podle údajů AEA (Asociace evropských leteckých dopravců), byl zaznamenán právě v evropském regionu. Věříme, že se tento trend projeví i u nás, a že na prahu příštího roku budeme o tom letošním psát opět dobré zprávy.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, DFIN

Sekretářka...

Sekretářka par excellence je spolehlivou oporou svého nadřízeného, protože umí zpracovat každou informaci, má dokonalý přehled, má vystupování a styl. Proto je půvabná na pracovišti i ve společnosti, proto v konkurenci obtočí.

Loni proběhla v podniku vzdělávací akce „Dokonalá sekretářka – efektivní osobní asistentka“. Jejím cílem bylo předat našim sekretářkám takové znalosti a dovednosti, aby profesionálně zvládaly nelehkou roli nejbližšího spolupracovníka – svého nadřízeného. Frekventantky hojně diskutovaly a na závěr vyplnily i zajímavý dotazník. Vyplnul z něj velký zájem o prohlubování vědomostí zejména tréninkem sekretářských dovedností, spokojenost s programem kurzu i s metodami výuky včetně využívání videokamery.

Účastnice kurzu společnosti INVENTA MANAGER PROGRAM, s.r.o. a DPER se nechaly slyšet, že akce cíl splnila. Jako taková však byla teprve začátkem cílevědomé a trvalé péče o sekretářský personál. Získané zkušenosti budou napříště prohlubovány např. 1–2 denními pravidelnými tematicky zaměřenými semináři (1x ročně), které budou zajišťovány už z vnitřních zdrojů DPER.

Neboť každé profesi, tedy i sekretářce v ŘLP ČR, s.p., k dokonalosti pořád cosi chybí...

(di)

JE TO STOPRO!

Rozhodnutí padlo 18. ledna 2001.

Na základě doporučení výběrové komise a řídícího výboru ATCC 2006 generální ředitel Ing. Petr Materna určil vítězný návrh nového střediska ŘLP ČR, s.p. v Jenči (na snímku). Jeho autorem je projekční kancelář STOPRO, s.r.o. a stává se tak generálním dodavatelem projektové dokumentace pro výstavbu.

Sedm architektonických kanceláří odevzdalo 17.12.2001 návrhy na řešení jenečského areálu ve dvou variantách. Podkladem pro druhé kolo výběrového řízení bylo zadání investora, který podrobně specifikoval požadavky na vnitřní dispozici objektu a jeho jednotlivé části. Tento „Uživatelský záměr pro výstavbu nového národního střediska řízení letového provozu České republiky ATCC Praha“ se stane základním dokumentem pro zpracování všech stupňů projektové dokumentace.

Při individuálních jednáních se zastupci všech projekčních kanceláří se u jednoho stolu sešli experti, kteří mají



jasnou představu, jak by měly prostory v novém středisku vypadat (navíc dobře ví, jak by naopak vypadat neměly...) spolu s těmi, kteří tyto představy ztvární do jednoho harmonického celku a přidají navíc nezbytnou dávku invence a schopnosti empatie. A že nebylo vždy jednoduché najít rovnováhu mezi požadavky a návrhem řešení je nabitelné. Ale stojí jistě za zmínku, že většina projektantů projevila velké pochopení pro budoucí účel střediska při dodržení funkčních vnitřních vzev a současně atraktivního vzhledu celého objektu.

Všechny návrhy a jejich varianty byly podrobně posouzeny z hlediska míry

zohlednění požadavků Uživatelského záměru, způsobu řešení částí interiéru a vzájemné provázanosti technických, provozních a administrativních prostorů. Velmi důležitá byla i ekonomická hlediska, jakož i profesní způsobilost projekčních kanceláří ke zpracování požadované dokumentace.

Do užšího „finále“ šly tři návrhy. Jejich detailní hodnocení a závěry výběrové komise byly předmětem podrobné prezentace členům vedení podniku. Následoval akt jmenování generálního projektanta ATCC 2006.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR/ATCC

† Bohuslav Maisner

Zemřel ve věku 68 let po dlouhé nemoci. V podniku působil jako instruktor a vedoucí směny APP/TWR po dobu 35 let do roku 1994.

Smutná zpráva

přišla z EUROCONTROLu. Henri Blunier, krátce po odchodu do důchodu po téměř pětiletém působení ve funkci ředitele Institutu ANS v Lucembursku, zemřel ve věku 60 let. Henri Blunier navštívil ŘLP ČR, s.p. v září 2001.



Stanislav Černý: Na Zemi je již tma...

Galerie vítězů fotosoutěže „3L“

Pánové PhDr. Stanislav Černý a Jaroslav Vlasák se podělili o hlavní ceny ve vyhlášených kategoriích fotosoutěže Stripu (Lidé, letadla, létání, volné téma, zvláštní cena poroty). Galerii jejich vynikající fotografií vám nabízíme.

Odborná porota určila pořadí autorů.

Lidé, letadla, létání: 1. Stanislav Černý: Na Zemi je již tma...; 2. Martin Křiklan: Letištní ostraha; 3. Milan John: Start. **Volné téma:** 1. Jaroslav Vlasák: Srpen 2001 v Řecku; 2. Roman Nedbal: Akt; 3. Ivan Holobradý: Lilie. **Zvláštní cena poroty** byla udělena fotografii „Prezentace Rafale“ Stanislava Černého. Osobnosti mezi fotoreportéry ocenili u těchto snímků jejich vysokou technickou i uměleckou úroveň.

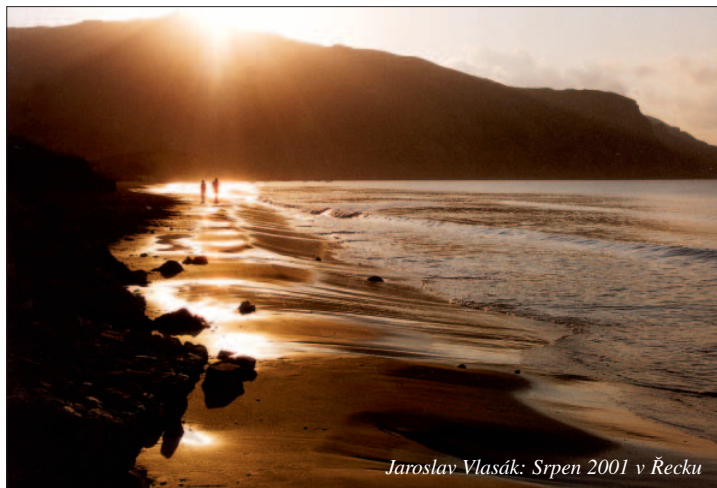
Všechny oceněné fotografie postupně otiskneme.

(rik)



PAMĚTNÍ DIPLOMY a věcné ceny autorům nejlepších fotografií předal předseda odborné poroty Ing. Ivan Hubert. Na snímku s držiteli hlavních cen PhDr. Stanislavem Černým (vlevo) a Jaroslavem Vlasákem (vpravo).

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ



Jaroslav Vlasák: Srpen 2001 v Řecku



Stanislav Černý: Prezentace Rafale

Strip se zeptal

PhDr. Stanislava Černého a Jaroslava Vlasáka:

Co na svém díle zvlášť oceňujete?

SČ: „Počasí, průběh západu Slunce, trasa letu v poloze směrem ke Slunci. Řada příznivých faktorů se promítla do správného okamžiku – a na správné místo. Prakticky totéž platí o 'Rafale'.“

JV: „Vyrovnaný podíl světla a stínu.“

Popište okamžik „šťastné“ expozice?

SČ: „Západ slunce jsem pořídil před asi pěti lety za letu s L-410 z Pardubic do Prahy. Rafale pak v září 1998 při předváděčce na aerosalónu ve Farnborough.“

JV: Ranní koupání v moři při východu slunce má vždycky své kouzlo.“

S jakou technikou pracujete?

SČ: „Canon EOS 500.“

JV: „Nikon F80.“

Jste fotografováním posedlý nebo čekáte na náhodu?

SČ: „Posedlost v tom není. Fotografování v pořadí mých koníčků a zájmů není na prvním místě. Jsem spíš potrefený modelář a amatérský letecký historik.“

JV: „S posedlostí čekám na náhodu.“

(rik)

Inspirovat

„U nás zatím cestující nezouíváme.“
Vlasta Pallová, mluvčí České správy letišť, ČTK 27. 12. 2001

„U letů do New Yorku se musí zouívát každý cestující, lety jinam prověřujeme podobně, ale jen namátkou.“

Vlasta Pallová, Lidové noviny 8. 1. 2002

„Někdy se zabavují i kovové propisky.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA

„Asi 11 miliónů korun stála Českou správu letišť sněžová kalamita v závěru roku.“

Vlasta Pallová, mluvčí ČSL, s.p.

„Ne, do Žatce se už Tygří letka se stroji MIG-29 nevrátí.“

Jaroslav Tvrđík, ministr obrany ČR

„Před nebezpečím a hrozbou se nestupuje, těm se čelí. Po 11. září nikdo ve spojených státech nenavrhol, abychom přestěhovali Pentagon.“

Thomas Dine, generální ředitel Rádía Svobodná Evropa a Rádía Svoboda

„Nevíme, proč Charles Bishop odstartoval. Nevíme, proč narazil do budovy. A nikdy se to možná nedozvíme.“

Greg Tita, policista z úřadu šerifa Tampy

„Jeho chování bylo značně nestandardní, nikoli však agresivní.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA, k počinání Araba na palubě ČSA z Dubaje do Prahy

„Je lepší být u toho.“

Slogan, který má zvrátit krizi British Airways

„Je to na ukázkú. Mnoho povyku pro nic.“

Steven Werski, cestující, k novým bezpečnostním kontrolám na letištích USA

„Dlouhé fronty odradí ještě více lidí od cestování letadlem.“

David Stempler, prezident Americké asociace leteckých cestujících

„Generální stávka byla svolána, aby vyzvala vládu k mimořádným opatřením v odvětví letecké dopravy, které od loňského září čelí nevídané krizi.“

CGIL, italská odborová ústředna

„Jsme si na sto procent jisti, že bude osvobozen.“

Muhammad Magdamy, švagr Muhammada Midžrahiho, odsouzeného na doživotí za atentát na americký Boenig 747 nad skotským Lockerbie

„Pro nás je důležitý rozsudek, ale i to, aby se zvýšila efektivita bezpečnostních opatření, což je po 11. září velmi aktuální.“

Jim Swire, mluvčí pozůstalých z Lockerbie, před zahájením odvolacího procesu v Camp Zeistu.

„Salt Lake City bude v době zimní olympiády nejbezpečnějším místem na světě.“

Mitt Romney, předseda organizačního výboru ZOH 2002

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Dobří orlové se vrací

Ve středu 2. ledna sokolníkům České správy letišť uletěl cvičený orel skalní jménem Bony. Ke všemu ještě přestala fungovat miniaturní vysílačka, která vydává signál pro dohledání dravce v podobných vzácných případech, kdy se cvičený dravec po vypuštění na lov nevrátí na ruku svého pána – sokolníka. Po několika dnech nejistoty a pátrání byl dravec vypátrán v neděli 6. ledna odpoledne na stromě v polích u Hostovic.

Možná si orel řekl, že má také nárok na víkend a na ruku svého pána se v inkriminovaný den nevrátil. V přírodě mu docela svědčilo, vlastními úlovky se dobře zasytil. Sokolník ho lákal celou noc, ale teprve v pondělí v 7 hodin ráno se Bony rozpomněl na pracovní povinnosti a přistál na ruku svého pána. Teď už opět zařezává v pracovním poměru, poslouchá jako dřív a plaší ptactvo, které by mohlo ohrozit letový provoz letiště. Letištním sokolníkům spadl kámen ze srdce, protože ztráta cvičeného dravce se dá jen těžko vyčísřit v korunách.



ŽÁLETNÍK Bony už zase spočívá na paži sokolníka Václava Šeny.

Snímek: IVANA PLCHOVÁ

Proč vlastně drží letiště dravé ptáky? Provozovatel ČSL je odpovědný za ochranu letiště před volně žijícími živočichy. A nejedná se jen o drobné savce jako jsou zajáci či králíci. Dříve, dokud nebylo letiště kompletně oploceno, mohl na runway zabloudit i divoček nebo srna. A střet s takovým zvířetem už je velmi nebezpečný i pro velké letadlo.

Jenže na volně žijící ptactvo žádný plot neplatí. Letiště musí vytvářet takové podmínky, aby ptactvo nepovažovalo rozlehlé zelené plochy letiště za příhodné k hnízdění či vyhledávání potravy. Také proto se letištní trávníky udržují posekané skoro jako golfové hřiště. V takové trávě není vhodný úkryt ani pro hlodavce, kteří by zase jako potrava lákali dravce, hlavně káněta a poštolky. Podle možností se projednává i zemědělské využití těsně sousedících polí. Například vysetí hrachu v okolí přiblížení na dráhu 24 vyvolalo před lety vážné problémy. Při sklizni nebylo možno odehnat ohromná hejna městských holubů z Prahy, která se krmila na polích na vysypaných hráscích a byla hrozbou pro letadla na finále.

Průlet letadla takovým hejnem nemusí končit dobře, při střetu s ptáky dojde k poškození potahu letadla, může prasknout a případně vypadnout okénko pilotní kabiny, při nasátí do motoru dojde k poškození lopatek kompresorů s možnou destrukcí motoru. Před asi 15 lety jsem byl svědkem startu dvoumotorového TU-134 Československých aerolinií z VPD 24. Během vzletu do pravého motoru vletělo káně lesní. Tenkrát jich několik desítek přiletělo lovit přemnožené myši ve staré trávě, která se nestihla uklidit na podzim. Že se káně trefí přesně do motoru, je šance snad jedna k milionu, ale stalo se. Motor zakuckal, pak se z něj vyvalil oblak kouře a úlomků. Pilot však už musel letoun zvednout na jeden motor, protože překročil kritickou rychlost pro přerušení vzletu. Letadlo velmi neochotně stoupalo, opsalo nouzovou zatačku a se štěstím přistálo na VPD 31. VPD 24 byla celá poseta stovkami úlomků lopatek motoru. Ne vždy to však končí takto šťastně. Jsou všeobecně známy případy leteckých katastrof způsobených střetem s ptáky.

Proto má letiště vybudován systém ochrany, jehož nejdůležitější složkou je biologická ochrana letiště, založená na využití cvičených dravců. Výskyt dravých ptáků v lokalitě letiště, jako přirozených nepřátel volně žijících opeřenců, je hrozbou, která je odrazuje od zdržování se v okrese letiště. Už pouhý zjev siluety dravce na obloze je výstrahou, ale realita lovu, kdy dravec v letu kořist srazí, je pro ostatní ptactvo nezapomenutelnou lekcí. Systém biologické ochrany je považován za ekologický a nejúčinnější ze všech známých způsobů plašení (vysílání skřeků amplyony, plašení akustickým hlukem a světelnými efekty, ostrá střelba z brokovnic). I na letišti Ruzyň je doplňován použitím akustických a světelných nábojů.

V současné době se k biologické ochraně letiště využívá osm dravců, kromě jednoho orla skalního jsou zde i sokoli a rarozi velcí.

OLDŘICH STANĚK, AI

Analýza

Posilujeme CANSO

Christoph Baubin

Mám za to, že můžeme s jistým uspokojením říci, že jsme učinili rozhodující kroky k tomu, dostat projekt CEATS (Central European Air Traffic Services) na správnou cestu. V roce 2000 jsme připravili strategický záměr vytvořením CEG (CEATS Executive Group) a loni se nám podařilo toto směřování upevnit dalším počinem – vytvořením CAPA (CEATS ANS Providers Association) a CAPS (CEATS ANS Providers Support) jako institucionálních zbraní v rámci naší strategie CEATS (a jsem přesvědčen, že se k nám naši italská přátelé v této záležitosti připojí jako partneři CEATS). Tuto strategii potvrdili v červnu svými usneseními také ministři dopravy a ve svém účinku rovněž iniciativa Evropské komise nazvaná „Single European Sky“ (Jednotné evropské nebe).

I přes působení nových opozičních sil se potvrdilo, že nezbytná zvyšující se úloha poskytovatelů letových navigačních služeb (ANSP) a rostoucí význam nadnárodních leteckých navigačních služeb prostřednictvím konverze vzdušných prostorů a příslušné infrastruktury představuje úspěšnou cestu do budoucna. Pokud jde o CEATS, je široce chápáno, že původní zdvojení maastrichtské UAC – která je sama předmětem nejdůležitějších diskusí – není již s ohledem na změněnou situaci po zpracování dohod CEATS v devadesátých letech optimálním řešením.

Všechny nás silně zasáhly zářijové teroristické útoky a dosud pokračující hluboká krize odvětví letecké dopravy. V oblasti poskytování služeb nejde pouze, ale dokonce ani většinou, o značný význam ušlého zisku a o nedostatek peněz. Výrazná restrukturalizace letecké dopravy (například těsnější spolupráce nebo fúze aerolinií, snížení veřejného a národního charakteru letecké dopravy, zvýšení úlohy levných dopravců atd.) a další tlak na náklady ANS a efektivitu budou mít dlouhodobé účinky.

Zároveň budeme my, ANSP, vedle svého prioritního cíle – „bezpečnosti“, muset splnit další požadavky a předpisy v oblasti „zabezpečení“. Jedná se především o ochranu proti vniknutí do našich provozních systémů nebo proti útokům na naše zařízení, bezpečnostní prověrky našeho personálu, organizované podobně jako lékařské prohlídky nebo přezkuvání odborných dovedností. Naplnění těchto úkolů samozřejmě zvýší naše celkové náklady, případně povede ke kapacitním omezením a nakonec vyvolá potíže v oblasti pracovních vztahů. Letecké

společnosti rozšíří svůj vliv a schopnost ovlivňovat úřady (a/nebo naše akcionáře), aby buď poskytovaly příspěvky na úhradu nákladů ATM, nebo působily na vedení ANSP s cílem snižovat provozní náklady (prakticky především náklady na pracovní síly) a zvyšovat produktivitu svých organizací. Protože není velmi pravděpodobné, že by státy vynakládaly další prostředky do oblasti leteckého průmyslu prostřednictvím ATM nebo na zvrát tendence ke komercionalizaci ANS, lze očekávat pouze větší tlak na vedení ANSP.

Myslím si, že jen velmi těsná spolupráce mezi komercionalizovanými ANSP nám za těchto okolností poskytne potřebnou sílu, abychom našli optimální rovnováhu mezi zájmy leteckých společností, nadnárodních organizací jako je Evropská komise nebo organizace EUROCONTROL, národních úřadů pro civilní letectví a – v neposlední řadě – odborových organizací. Silná a účinná evropská skupina CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation) mi připadá jako nejlepší a jediná platforma pro koordinovaný a konečně úspěšný postup. Naším schopnostem a nezanedbatelné úloze poskytovatele služeb letecké dopravy v této oblasti dodá váhu a vliv, jež jsou nezbytné pro přijetí a zpracování předpisů podle požadavků budoucnosti v našem prostředí, kde právě předpisy hrají tak významnou úlohu. Nepochybuji, že my, skupina CEATS, můžeme a měli bychom značně přispět k posilování CANSO a k jejímu pozitivnímu vývoji v nejlepší záměru vedení naší skupiny i plnění našich strategických cílů, a to také úspěšným plněním našeho projektu CEATS, který je vzorovým a pilotním projektem při realizaci iniciativy Single European Sky (a zároveň přispíváním k užší spolupráci mezi organizacemi současných a budoucích členských států Evropské unie).

Rok 2002 bude bezpochyby pro nás všechny rokem rozhodujícím. Musíme prokázat svou pružnost v reakci na krizi letecké dopravy, musíme upevnit svou partnerskou úlohu vůči organizaci EUROCONTROL při efektivním a účinném plnění projektu CEATS a musíme přispět k určení a potvrzení úlohy CANSO jako vážné pojmávané partnera při vytváření struktury odvětví letecké dopravy, která bude vhodná pro plnění úkolů tohoto desetiletí a dalších let.

V tomto smyslu přejí nám všem úspěšný a šťastný nový rok!

Autor je výkonným ředitelem
Austro Control GmbH.

Průjezd zakázán!

Zvýšená bezpečnostní opatření na ruzyňském letišti přinutila ČSL, s.p. k úpravě průjezdu vozidel na komunikaci mezi letišti Sever a Jih (ulice K Letišti).

S účinností od 1. 1. 2002 je průjezd umožněn autobusům MHD, ČSAD Kladno, Exprescar a vozidel s vjezdovým povolením ČSL, s.p. Platnost režimu, kdy se řidiči mohli prokázat identi-

fikační kartou zaměstnance, byla ukončena 31. 1. 2002. Za vjezdové povolení ČSL na průjezd touto komunikací budou považována povolení do modré a červené bezpečnostní zóny letiště, nově pak zvláštní vjezdové povolení v barvě bílé, určené pouze k průjezdu této komunikace s uvedením SPZ vozidla. Povolení bude vydáváno výjimečně za poplatek 85 Kč na jeden rok. (r)

Lidský faktor a systém ATM

EATMP Human Resources Team EUROCONTROL (HRT) má za úkol připravit zásady a doporučení k navrhování systémů ATM a k přechodovému výcviku na nová zařízení, zohledňující pokračující automatizaci v ATM. Cílem je napomoci přechodu na nové technologie a zároveň tento přechod řídicím letového provozu usnadnit.

K tomuto účelu HRT připravil dotazník pro řídicí letového provozu, který se zabývá vztahy mezi věkem, zkušeností a výkonností. Dotazník je určen pro všechny řídicí letového provozu ve státech ECAC. Výsledek hodnocení dotazníku vytvoří objektivní pohled na lidský faktor v systému ATM. Je jisté, že čím více řídicích letového provozu se do dotazníkové akce zapojí, tím objektivnější tento pohled bude.

Dotazník je anonymní a je ho možno vyplnit několika způsoby. Bližší informace i samotný dotazník jsou k dispozici na podnikovém Intranetu.

Co nejširší zapojení našich řídicích letového provozu nejen že přispěje k objektivizaci výsledků šetření, ale zároveň zajistí zohlednění jejich specifických potřeb a kvalit v rámci následných zásad a doporučení HRT EUROCONTROL.

STANISLAV ČERNÝ, VRLZ/DPER

People
make it
happen

We need your input!

For the questionnaire

**Age, Experience and
Automation
in European ATM.**

For more information contact:
aea.survey@eurocontrol.int

Feedback from your colleagues
on the AEA questionnaire:

- "Use this kind of questionnaire more frequently to get a better idea of the real problems!"
- "It is clear and simple to understand."
- "All important aspects related to this issue are covered."

See also the electronic version at: <http://www.eurocontrol.int/eatmp/humfactors/index.html>

European Air Traffic Management Programme
EATMP
Human Factors & Manpower Unit

Listujeme v letištních archivech

*V Leteckém odboru ministerstva veřejných prací bylo 1. března 1931 zřízeno oddělení pro výstavbu letišť.
Pod vedením Ing. J. Flory vypracovalo program výstavby.*

Praha – Ruzyně včera a dnes I.

Tento program se stal podkladem pro vypsání veřejné anonymní soutěže, která proběhla v červenci 1931. Ve lhůtě pěti měsíců bylo předloženo 25 návrhů, přestože soutěžící neměli s letištní architekturou žádné zkušenosti. Hodnotící porota také žádný z návrhů k realizaci nedoporučila, ale v další přípravě byla některá řešení objektů využita a v souvislosti s tím upřesněn rozpočet výstavby na 110 milionů korun. Členy přípravného výboru se stali mj. Ing. B. Trnka, první ředitel ruzyňského letiště a Ing. F. Stočes, ředitel ČSA. Výbor vytvořil celkovou koncepci letiště na základě asi 30 předchozích studií a zajistil realizaci výsledného projektu.

Předběžné úpravy ruzyňské pláně, vybrané z řady možných lokalit jako nejvhodnější, byly zahájeny v roce 1930 konsorciem Konstrukтива-Lanna-dr. Ing. Čapek. Celosvětová hospodářská krize odsunula definitivní výstavbu i přes její uznávanou náležitost do roku 1933. Vláda podminila finanční půjčku minimálním používáním mechanizace, aby převažující ruční stavební práce poskytl výdělek nezaměstnaným po dobu několika let. Definitivní úpravy plochy začaly 24. července 1933 a skončily za jedenáct měsíců.

Letištní areál byl situován ve vzdušné vzdálenosti 10 km na západ od centra Prahy v průměrné nadmořské výšce 363 m. Z celkové rozlohy 108 ha připadlo 35 ha na část letiště zastavěnou provozními objekty, komunikacemi a ostatním zařízením. Dráhový systém tvořily travnaté vzletové a přistávací směry. Základní výstavba letiště s průměrně 350 dělníky (bez subdodavatelů) byla dokončena

1. 3. 1937. Ještě před zahájením provozu bylo rozhodnuto o výstavbě zpevněné RWY, neboť dráhový systém tvořily dva travnaté pásy o použitelné délce 950 a 800 m. Zpevněná odbavovací plocha měla rozměry 110 x 140 m.

Po dokončení výstavby bylo ruzyňské letiště jedním z nejlepších v Evropě. Vysoké ocenění získala odbavovací hala podle projektu Ing. arch. Adolfa Benše na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži v roce 1937 u příležitosti Světové výstavy. Diplom a zlatou medaili tehdy převzal vedoucí stavební správy Ing. J. Kancný.

Tehdejší dispečerské služby disponovaly telefonním spojením s letišti Brno a Bratislava a dálkopisem přes Norimberk s hlavními německými letišti. Spojení s letadly a zjišťování jejich polohy umožňoval dálkový

zaměřovač „OKL“ a okrskový zaměřovač „OKP“, oba pracující na středních vlnách. Radiové spojení s letišti zajišťoval vysílač „OKP 2“. Pokrok v komunikaci mezi letadly a zemí přineslo nové vysílací ústředí v Jenči, jehož 80 m vysoké anténní stožáry měly konfiguraci pětiúhelníku. U obce Středokluky byl nainstalován středovlnný radiový zaměřovač „Adcock“ pro noční a dálkové zaměřování letadel.

Slavnostní zahájení provozu letiště nastalo 5. dubna 1937. Úderem deváté hodiny přistálo první letadlo Čs. letecké společnosti z vnitrostátní trati Piešťany – Zlín – Brno – Praha. Krátce po desáté dosedl na dráhu letiště třímotorový letoun Savoia Marchetti SM-73 (00-AGX) belgické Sabeny z Bruselu. Na palubě byl belgický ministr dopravy M. H. Jasper, vyslanec dr. Slavík a legislativní rada dr. Dittrich. Letoun na operační stání naváděl pan O. Doktor. Hosty uvítal ministr Ing. Dostálek, poslanec Ing. K. Srba, gen. Procházka, sekční šéf Ing. E. Syrovátka aj.

Anglický časopis The Aeroplane píše o ruzyňském letišti jako o nejmodernějším a provozně nejvýhodnějším ve střední Evropě, mnoho zahraničních leteckých odborníků čerpá z československých zkušeností nejen z hlediska stavebního a výtvarného, ale i po stránce technologie provozu, světelného, radiokomunikačního, radionavigačního a technického vybavení letiště...

Ing. Lubomír Dudáček, CSc.



Čerpání paliva 1937–1938.

Snímek: archiv autora



SALT LAKE 2002



Dnes, 8. února

zahájí americký prezident George Bush XIX. zimní olympijské hry v Salt Lake City. Nad městem je uzavřen prostor pro civilní dopravu. Detektory kovů, stovky psů, kontroly... Mezi sportovce a diváky se rozptýlí příslušníci národní gardy, policisté, vojáci, dobrovolníci – a agenti FBI. Jejich počet jde do desítek tisíc.

A stejně jako při cestě do dějiště ZOH, projdou účastníci pečlivým odbavováním na letišti v Salt Lake, až uhasne olympijský oheň.

Na nejrůznější bezpečnostní opatření v historii olympismu vyčlenili pořadatelé 330 milionů dolarů. (rik)

Má kyčel z kovu

Zvýšené bdělosti hlídek na amerických letištích neunikl ani pětasedmdesátiletý poslanec Sněmovny reprezentantů amerického Kongresu John Dingell. Při prohlídce na washingtonském letišti Reagan National Airport ho svlékli až do prádla. Nevěřili mu, že detektor reaguje na kov v jeho kyčli, který mu byl voperován před dvaceti lety, když na něj spadl kůň.

„Osahávali mě odshora dolů jako vystavňho býčka,“ pravil roztrpčený Dingell. „Byl jsem velmi zdvořilý, ale myslím, že jsem dal najevo, že se mi to nelíbí.“

Americký ministr dopravy Norman Mineta okamžitě zvedl sluchátko, aby se svému dlouholetému příteli omluvil.

(a)



Nápad řídit letadla v případě únosu ze země se zrodil po teroristických útocích na USA 11. září, ale pařížská firma Thales se pro něj nenadchla. Je to „proveditelné“, ale „nedoporučitelné“, zní její jasné ne.

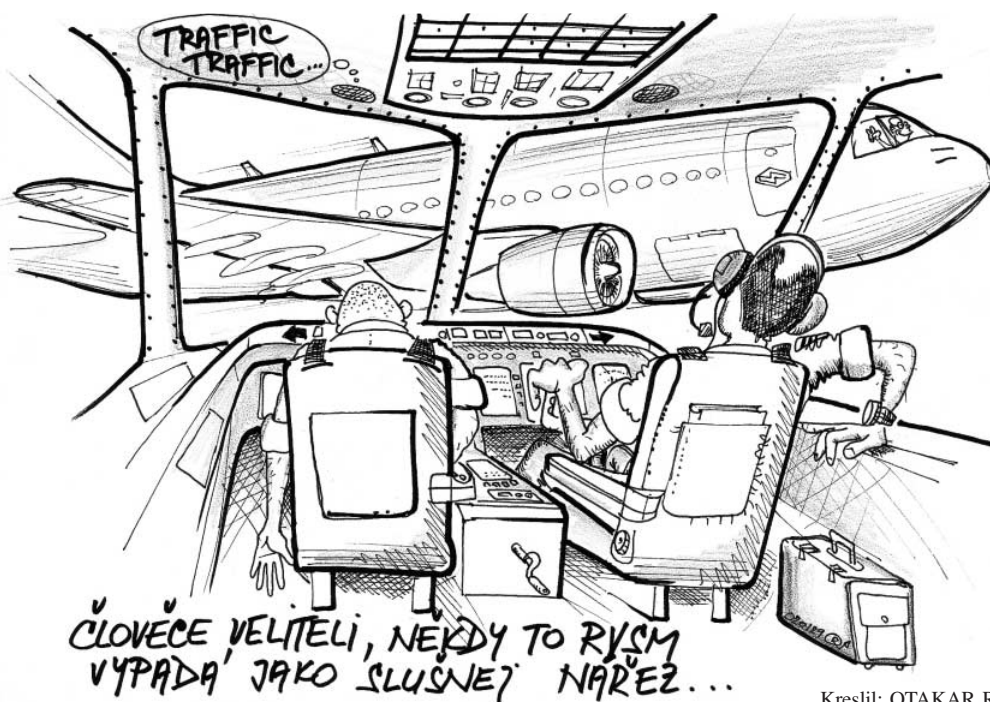
Francois Lureau odpovědný za vzdušný prostor připomíná, že cestující by se zdráhali létat, kdyby věděli, že by mohli být řízeni ze země. „Ano, je to zcela proveditelné, ale musíme se ptát, je-li to rozumné a přijatelné. Nemyslím si, že by zákazníci tuto situaci přijali snadno,“ říká. „Zavedení takových systémů by s sebou mohlo přinést další citlivé místo. Jestliže totiž dáváte příkazy ze země, pak tuto možnost má na zemi i někdo jiný,“ tvrdí Francois Lureau.

Nedoporučitelné

Boeing požaduje na odbornících vyvinout způsoby monitorování prostoru pro cestující z pilotní kabiny. Thales reaguje a nabízí svůj již existující systém kamer na palubě, který je rovněž součástí softwareového řešení bránící únosům vypnout radarový odpovídač. Divize informační technologie a služeb firmy Thales rovněž věří, že do dvou let bude disponovat životaschopným systémem rozpoznávání obličejů, který bude před nástupem do letadla pomáhat vyhledávat známé podezřelé. Zatím se spoléhá na příslušnou dokumentaci, nicméně zdůrazňuje, že kvalitnější výměna informací pro zajištění maximální bezpečnosti je na pořadu dne.

„Čím vyšší bude kvalita výměny informací, tím ochotněji nám technologie rozpoznávání obličejů pomůže přirovnat původně imaginární totožnost ke konkrétnímu teroristovi,“ podotýká John Huges, vicepresident ITS a dodává: „Očekáváme, že odpovědné letecké úřady už podnikly kroky k prohloubení znalosti této věci.“

Ze zahr. pramenů – hh



Kreslil: OTAKAR RADA

ZOH: Obhájíme zlato?

Se střídavými úspěchy hrají hokejisté ŘLP ČR, s.p. ligu neregistrovaných oddílů středočeského kraje ve Slaném. Tým doplnil kádr několika mladíky z řad našich zaměstnanců a už vyhlíží boje v Play off. V závěru sezóny bude už tradičně hrát na ATC Ice Hockey Cup Slovakia 2002 v Bratislavě, jehož se zúčastní osm mužstev z pěti zemí. Cílem je přinejmenším obhajoba bronzových medailí z loňského ročníku. „Jsme posíleni, snad dopademe lépe,“ věří šéf týmu Josef Valenta.

Mimochodem, obhájí náš národní tým zlato z Nagana?

Ladislav Hájek: „Bude to velmi těžké, mými favority jsou týmy USA a Kanady. V medaili věřím. Pokud bude zlatá, bude to velice milé překvapení.“

Tomáš Horák: Šanci vyhrát má šest týmů. Jsem přesvědčen, že naši hokejisté přivezou medaili. Obhajoba zlata nebude jednoduchá, ale není nereálná.“

Josef Valenta: „Úspěchem bude každá medaile. Nebude však žádnou tragédií, pokud cenný kov nezískáme. Soupeři se na nás chystají a chtějí nás konečně porazit.“

(th)

Trable na WC...

Americká pasažérka společnosti SAS na sklonku loňského roku strávila nechtěně téměř celý let z Osla do USA na toaletě Boeingu 767. Nejmenovaná žena byla vtlačena obrovskou silou do toaletní mísy a nemohla se z ní vlastními silami vyprostit až do přistání.

Ještě v sedě zmáčkla tato splachovací knoflík, který uvedl v činnosti systém vakuového čištění toalety. Podtlak do slova vtáhl neobohou do mísy, z níž se jí podařilo vstát až za pomoci letištních techniků.

„Poseděla si tam pěkně dlouho,“ konstatovala mluvčí SAS. Společnost teď čelí obžalobě pasažérky.

(a)