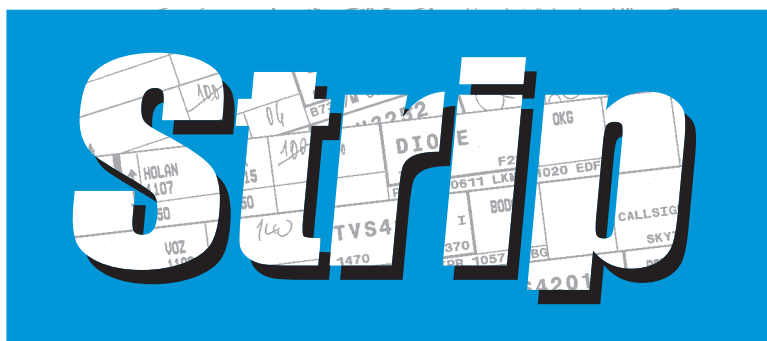




Ing. J. Sedlák:
Vždycky krok
napřed

strana 3



Vlasta Pallová:
Když je
mluvčí
sekretářkou

strana 5



**Generál
Alois Šiška**
zahájil
XI. letecký
ples
v Lucerně

strana 8

Zimní olympijské hry, okamžiky nadšení, zklamání i sportovních tragédií. Vítězové jsou oceněni a oslavováni a všichni se ptají, co udělali dobře a proč ti druzí zůstali v poli poražených. K úspěchu vede talent a naprostá profesionalita sportovce a jeho podpůrného týmu odborníků; trenéry, lékaře a techniky počínaje a řadou dalších profesí konče. Jejich jediným cílem je vrcholový výkon sportovce. Lesk medaile je potom i odrazem jejich podílu na úspěchu.

Ocenění týmu

„... a cenu v kategorii nejlepší poskytovatel služeb v Evropě „Service Provision Award“ za rok 2001 získává Řízení letového provozu České republiky,“ oznamuje paní Jenny Beechenerová, vydavatelka časopisu Jane's Airport Review, 6. února 2002 ve slavnostním foyer prostoru výstavy ATC 2002 v Maastrichtu.

Významný úspěch v konkurenci německého DFS, italské ENAV a kyprského CAA, kteří byli na tuto prestižní cenu nominováni. Co se za ním skrývá? Profesionalita a týmová práce, jejímž jediným cílem, tak jako ve sportu, je vrcholový výkon. Podnik byl hodnocen nezávislými odborníky jako celek tak, jak je na základě svých výsledků vnímán odbornou veřejností. Toto hodnocení je oceněním jednotlivců a týmů (divizí, středisek a oddělení), které i přes své často značně rozdílné názory na řešení konkrétních problémů, dané jejich profesním zaměřením, prokazují schopnost shody na základních cílech podniku, jimiž jsou kvalita a bezpečnost služby.

Výsledky, kterých ŘLP ČR, s.p. trvale dosahuje a za něž bylo oceněno v Maastrichtu, jsou důvodem k optimismu. Ne bezbřehého, ale takového, který označil prozaik Jean Dutourd slovy: „Skutečný optimismus nespočívá v přesvědčení, že všechno půjde dobře, ale v názoru, že ne všechno půjde špatně.“

IVAN HUBERT, VKŘ

ATC '02 v Maastrichtu

Mimořádného ocenění se dostalo ŘLP ČR, s.p. na nejvýznamnější evropské výstavě ATC 2002 v holandském Maastrichtu. Prestižní cenu v kategorii poskytování služeb „Service Provision Award“ převzal 6. února 2002 generální ředitel podniku Ing. Petr Materna z rukou paní Jenny Beechenerové, vydavatelky časopisu Jane's Airport Review.

Cena je uznáním vynikajících výsledků podniku především v oblasti implementace ATM systému a poskytování kvalitních a bezpečných služeb s kapacitou, která pokrývá poptávku uživatelů po vzdušném prostoru České republiky za velmi výhodných cenových podmínek a s minimálním průměrným zpožděním letů.

Nové trendy

Výstava je pro výrobce a uživatele ATM, komunikačních a tréninkových technologií ideální příležitostí zhodnotit a analyzovat nové směry vývoje v uvedených oblastech. Příležitostí k prezentaci využilo na 130 společností z 59 zemí celého světa. Potencionální zákazníci měli jedinečnou možnost získat spolu detailní informace o nabízených produktech tzv. „tváří v tvář“. Největšími vystavovateli byly tradičně Evans & Sutherland, Lockheed Martin, Northrop – Grumman a Thales. Velkou pozornost vzbudila firma Raytheon z USA, která představila prototyp nového TWR simulátoru při excelentní grafické projekci s možností 360° pohledové kapacity, simulaci nouzových situací, využití Voice Recognition System atd.

Program výstavy nabízel přednášky odborníků z oblasti ATM systémů, komunikace, lidských zdrojů a práva. Centrem pozornosti byla mj. alternativní právní podoba ANS poskytovatelů ve formě plně privatizovaných společností, státních podniků nebo podniků s částečně provedenou privatizací včetně vytváření aliancí mezi poskytovateli ANS a technologickými partnery v oboru podnikání. Zástupci Evropské unie informovali o nejnovějším vývoji programu



Single European Sky. Zajímavá byla vystoupení k problematice kooperace provozovatelů ANS a letišť za účelem zvýšení kapacity, otázky ATM produktivity a výkonnosti v Evropě, současnost a predikce ukazatelů budoucího vývoje a v neposlední řadě sociální problematika nedostatku ATC's při efektivním využívání kvalifikovaných sil.

Jednání CANSO

Maastricht se tentokrát stal i místem jednání CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation). Organizace má 25 řádných a 29 přidružených členů. Cílem jednání byla diskuse k otázkám souvisejícím s iniciativou EC označovanou jako Single European Sky. Ta předpokládá od roku 2005 uspořádání horního vzdušného prostoru nad Evropou bez ohledu na hranice států a částečnou li-

beralizaci tohoto prostoru z hlediska poskytování služeb. To vyžaduje zásadní změny legislativy zejména v oblasti regulace:

- organizace a využívání vzdušného prostoru
- poskytování ANS
- ekonomické
- interoperability systémů ATM

CANSO detailně projednalo texty příslušných návrhů připravovaných směrnice v těchto oblastech a odsouhlasilo společné stanovisko, které bude prostřednictvím sekretariátu CANSO zasíláno do EC.

Jane's konference

Součástí výstavy ATC 2002 byla konference s názvem „Nové strategie a instituce pro ATM“. Řečníky byli zástupci (pokračování na straně 4)

Výkony našeho podniku v roce 2001

Navažme na údaje za první pololetí 2001 uveřejněné ve Stripu 6/2001 a ohlédněme se za celým kalendářním rokem 2001. Meziroční růst počtu IFR pohybů dosáhl 10,8 %, zatímco v roce 2000 to bylo 5,9 % (tabulka 1).

Až do října loňského roku se počty IFR pohybů vyvíjely velmi dobře. Ve čtvrtém kvartálu je zřejmý dopad událostí z 11. září, kdy zejména v listopadu a prosinci dochází k prudkému poklesu růstového trendu. Místo očekávaného růstu mezi 12–15 % to je 2,1 % v listopadu a pouhých 0,5 % v prosinci. Přesto však rok 2001 znamená téměř jedenáctiprocentní růst IFR pohybů na konečný počet 341 666.

Z tabulky 2 je patrné, zejména na letišti Praha, přerušení růstového trendu vlivem útlumu poptávky po letecké dopravě v důsledku teroristických útoků v USA.

Přes neočekávaný pokles zájmu o leteckou dopravu v závěru roku 2001 lze hodnotit uplynulý rok z hlediska výkonů našeho podniku jako úspěšný. Podařilo se splnit nebo překročit plánované ukazatele. Na podrobná čísla si ale počkejme na výroční zprávu za rok 2001.

Z materiálů DPLR připravil – os

Tabulka 1

	Počet pohybů IFR ACC			Průměr zdržení/ACFT v min.	
	2000	2001	% nárůst 00–01	2000	2001
Leden	20 864	23 026	10,4	0,55	0,46
Únor	20 490	21 012	2,5	0,60	2,20
Březen	22 487	25 276	12,4	1,60	0,88
Duben	23 702	27 354	15,4	0,29	0,81
Květen	27 122	31 190	15,0	0,59	1,17
Červen	28 461	32 459	14,0	0,57	1,40
Červenec	30 346	35 099	15,7	0,40	1,44
Srpen	30 591	34 712	13,5	0,60	0,55
Září	30 211	33 792	11,9	1,00	1,03
Říjen	28 494	31 463	10,4	0,50	0,92
Listopad	23 848	24 357	2,1	2,00	0,58
Prosinec	21 812	21 926	0,5	1,80	0,55
Celkem za rok	308 428	341 666	10,8	0,875 *	0,9875 *

*(Údaj převzat z statistiky CFMU EUROCONTROL)

Tabulka 2

Počet pohybů CTR/TMA (průlety CTR/TMA + pohyby na RWY)

	LKPR			LKTB			LKMT			LKKV		
	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %	2000	2001	změna %
Leden	6 588	6 862	4,2	588	615	4,6	742	483	-34,9	74	200	170,3
Únor	6 868	6 417	-6,6	990	1 143	15,5	713	576	-19,2	227	332	46,3
Březen	7 323	7 896	7,8	1 102	982	-10,9	663	661	-0,3	186	269	44,6
Duben	8 352	8 913	6,7	1 476	1 386	-6,1	825	885	7,3	851	467	-45,1
Květen	9 187	9 896	7,7	1 927	2 927	51,9	884	1 041	17,8	1 180	1 225	3,8
Červen	9 706	10 006	3,1	2 851	2 150	-24,6	1 096	994	-9,3	1 201	949	-21,0
Červenec	9 163	10 251	11,9	1 770	2 013	13,7	918	1 074	17	683	669	-2,0
Srpen	9 681	10 314	6,5	2 307	2 328	0,9	1 073	1 138	6,1	1 285	730	-43,2
Září	9 668	9 653	-0,2	2 004	1 755	-12,4	965	735	-23,8	782	305	-61,0
Říjen	8 830	9 040	2,4	1 444	1 352	-6,4	884	959	8,5	605	619	2,3
Listopad	7 882	7 685	-2,5	1 097	952	-13,2	657	818	24,5	351	307	-12,5
Prosinec	7 227	6 831	-5,5	660	617	-6,5	439	419	-4,6	170	93	-45,3
Celkem	100 898	103 944	3	18 216	17 920	-1,6	9 859	9 813	-0,5	7 595	6 165	-18,8

Telegraficky

- JUDr. Josef Turecký byl k 1. 3. 2002 jmenován ředitelem odboru civilního letectví MDS.

Platební karty

Počátkem února byl v hlavní pokladně RLP ČR, s.p. nainstalován terminál pro platby pomocí vybraných platebních karet, mezi které patří Eurocard/Mastercard, MasterCard Electronic, MAESTRO, VISA a Visa Electron. Tento terminál je určen pro úhradu závazků našich zákazníků za letové provozní služby. Kromě těchto plateb lze hradit závazky zaměstnanců vůči podniku (např. doplatky ZPC). Doplatky FKSP tímto způsobem hradit nelze, odborové organizace s tím nesouhlasí.

Divize finanční

Slavnostní dovětek projektu RVSM



UŽŠÍ TÝM RVSM pro Českou republiku. Stojící (zleva): Ing. František Vlček, Ing. Miloš Komjati (oba ÚCL), Jiří Řehoř (ŘLP ČR, s.p.), Ing. Karel Kračmer (ÚCL), Pplk. PhD Ing. Petr Rudolf (ŘLP AČR). – Sedící (zleva): Ing. Vladimír Tesař, Ing. Jiří Kaňák (oba ÚCL), Petr Štrnad (ŘLP ČR, s.p.). Na snímku chybí Ing. Vladimír Čížek (ŘLP ČR, s.p.).
Snímek pro Strip: Ing. JIŘÍ VITÁSEK (ÚCL)

RVSM je v provozu 44 dní. Počátkem února pozval Ing. Jiří Kaňák, národní manažer RVSM, členy užšího týmu RVSM pro Českou republiku, aby při malé oslavě ocenil jejich čtyřletou obětavou a profesionální práci, kterou věnovali přípravám projektu. Ing. Boleslav Stavovčík, ředitel ÚCL, poděkoval přítomným za vynikající výsledky a úspěšné dokončení úkolu. Vyzdvihl spolupráci mezi civilní a vojenskou složkou řízení letového provozu. „Příprava pro RVSM proběhla v klidné pracovní atmosféře, přestože se jedná o projekt prvořadého celoevropského významu,“ konstatoval ředitel ÚCL.

„Všechny požadavky plánu a manažera projektu Joe Sultany (EUROCONTROL) byly splněny v termínech,“ připomněl Ing. Jiří Kaňák. „Kromě provozního přínosu má naše účast na projektu i morální význam, neboť Česká republika prokázala, že v oblasti civilního letectví je spolehlivým partnerem pro perspektivní ce-

loevropské projekty,“ zdůraznil národní manažer RVSM.

Petr Štrnad, manažer RVSM pro ŘLP ČR, s.p., zmínil vysokou úroveň spolupráce podniku s Úřadem civilního letectví při realizaci projektu a vyslovil přání, aby se kolegiální vztahy mezi oběma organizacemi rozvíjely v tomto duchu i v budoucnu.

Ing. JIŘÍ KAŇÁK, ÚCL

Z dopisu V. Aguada

„Projekt RVSM byl jednou z nejtěžších změn, kterou jsme společně zavedli. Chci poděkovat za vynikající přístup Vašeho podniku. Vyřídíte, prosím, moje poděkování Ing. Jiřímu Kaňákovi a jeho týmu, bez jejichž obětavosti by byla naše práce mnohem složitější,“ píše ve svém dopise generálnímu řediteli ŘLP ČR, s.p. Ing. Petru Maternovi Víctor Aguado, generální ředitel EUROCONTROL.

Ing. Jan Sedlák: Centrum logistiky naši činnost přesně charakterizuje

Vždycky krok napřed



Jsou všude a nevíme o tom. Je v tom trochu nadsázky a hodně logiky činnosti zaměstnanců-specialistů sídlících ve „vagonu“ Letištního objektu. „Zajišťujeme běžný každodenní život všech útvarů podniku a čím méně to zaměstnanci tuší, tím lepší vysvědčení pro nás,“ pravil lapidárně Ing. Jan Sedlák (42), vedoucí Centra logistiky.

Například: Parkujeme (pravda, někdy také ne), protože máte parkovací kartu, vcházíme vstupním systémem do budovy s ID kartou, jedeme výtahem, usedáme k počítači v zařízení (a uklizené) vytopené kanceláři, svítíme, faxujeme, kopírujeme, zkrátka pracujeme. Pak popadneme stravenku, dáme si oběd a po něm zpravidla druhou kávu.

Výčet služeb, které podniku poskytujete, je na rozsáhlou stáť. Váš útvar má nezastupitelnou pozici. Dá se říci centrální?

„Ve smyslu poskytovaných služeb do firmy ano.“

Ze Střediska provozně technických služeb se přes noc stalo Centrum logistiky. Proč?

„Přešly k nám některé služby Střediska podnikových služeb, např. informatika. Tím jsme se stali dodavatelem komplexních podpůrných služeb a jejich permanentním kontrolorem. Centrum logistiky je mezinárodně srozumitelným pojmem, který naši činnost přesně charakterizuje.“

Nebudete-li, vrátím se k psacímu stroji, budu pracovat v kožichu a jen do soumraku, pokud vůbec.

„Nevrátíte se ani k psacímu stroji, protože bychom vám ho museli dodat. Kdybychom ovšem byli.“

A co třeba technický blok?

„Pokud nepůjde elektrika, nepůjde řídit letový provoz. Nemluvě o dalších detailech provozuschopnosti technického bloku.“

A přesto, nezavdčíte se lidem všem. Myslíte si, že se najdou mezi námi tací, kteří vaši práci nedoceňují, či přímo poodeňují?

„Určitě. Všude se najdou lidé, kteří nedoceňují práci druhých. Kromě své.“

Středisko LIS

Letecká informační služba ve spolupráci s oddělením Správy informačních systémů pro vás připravila snadnější přístup k datům prezentovaným LIS. Na úvodní stránce Intranetu nyní naleznete samostatnou záložku „Středisko LIS“ a v ní naši komplexní nabídku. Vaše názory a připomínky nám pomohou naše služby dále zlepšovat. Kontaktujte nás písemně, telefonicky, nebo na mailové adrese **Podpora LIS**.

(id)

Není to i tím, že od vás bereme jaksí samozřejmé a zapomínáme, že v životě není samozřejmé zloha nic?

„Je naším krédem být co nejméně vidět. Leckomu to možná přijde spíš jednoduché než samozřejmé, ale za prezentaci našich služeb je systematická non-stop práce více než stovky lidí. Pokud to někdo nevidí, nerespektuje samozřejmě souvislosti. ŘLP ČR, s.p. odvádí vysokou úroveň služeb a my se musíme umět přizpůsobit. Znamená to být vždycky krok napřed.“

Proslýchá se, že jste mužem na svém místě. Mistrem věcné, řekl bych až stroze logické argumentace. Je to pravda?

„Musím být hlavně obchodník, všechno má svou cenu. I čas. U předcházejícího zaměstnavatele jsem se jako vedoucí technického oddělení leccemu naučil. Nervy mi berou rozsáhlé diskuse o ničem. V našem útvaru platí mňí řeči, víc práce. Rozhodně své zaměstnance za ruku nevodím. U nás jedeme na jedné vlně.“

A doma?

Moje žena a tři dcery vám ochotně odpoví, že sem tam přeorganizovávám i je, ale jenom sem tam.“

Kdy jste k podniku přišel a proč právě k němu?

„Vyhrál jsem konkurs na vedoucího SPTS a 1. ledna 1996 nastoupil. Táhl mě to k letadlům, od klukovských let stávím radiem řízená letadla poháněná elektromotorem. Původně jsem chtěl studovat ČVÚT konstrukci vozidel, ale včas jsem dal přednost provozní spolehlivosti strojů na VŠZ Suchdol.“

Vedoucím střediska, resp. Centra logistiky, jste sedm let. Kde bylo tehdy a kde je dnes?

„Od čistého provádění služeb jsme přešli k jejich částečnému zajišťování

externími firmami. Je to zdravý a efektivní trend, na tom trvám.“

Vy sám jste členem týmu ATCC 2006. Odtud plyne v příštích čtyřiatřiceti měsících patrně penzum nejtvrší práce.

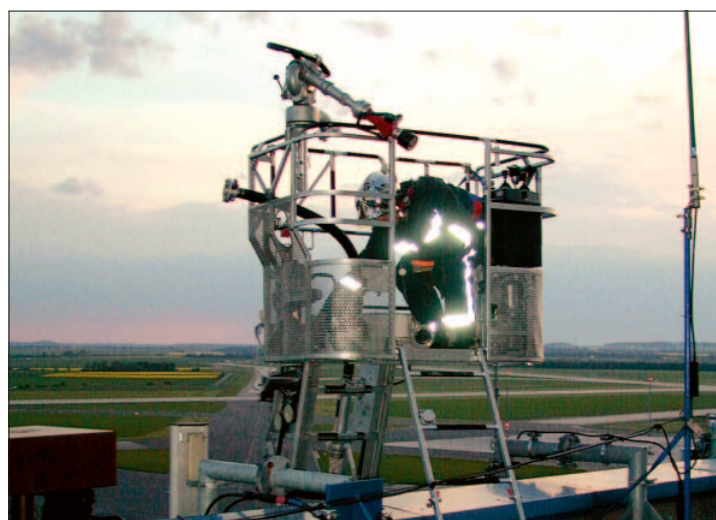
„Zúčastňujeme se řady projektů podniku. V týmu ATCC 2006 jsem vedoucím podprojektu stavba. Za předání objektu k montáži techniky ATM přímo odpovídám.“

Spíte zdravě?

„Dá se říct. Když si ale uvědomím, jak málo času k otevření nového ATCC zbývá, je to občas i k nespání.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)



Cvičení hasičů na TB organizované Centrem logistiky.

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ a archiv CL

Proběhlo redakčním e-mailem

Ráda bych Vás upozornila na chybu ve Stripu č. 2/02, jedná se o článek Ing. Staňka o znovunalezení cvičného orla.

Chybně je tu používána zkratka VPD (vzletová a přistávací dráha). Náš podnik se musí řídit zkratkami uvedenými v předpisu L8400 a v části GEN našeho AIPu. Tam se již vyskytuje je zkratka RWY (runway). Myslím, že by se i podnikový časopis měl řídit těmito pravidly. Zkratka VPD se již oficiálně nesmí používat mnoho let.

Zdraví

Eva Sovová LIS – NOTAM

Nedomnívám se, že jde o tak velkou chybu. STRIP je podnikové periodikum a články v něm mají za cíl seznámit všechny zaměstnance podniku srozumitelnou formou s děním u podniku i na letišti. Je jistě pravda, že zkratka VPD se již celou řadu let nepoužívá a jedinou oficiální zkratkou je RWY. Zaměstnanců ŘLP ČR, s.p., kteří ale podrobně znají a striktně dodržují Doc. 8400 je pouze několik. Já osobně se domnívám, že podnikový časopis není tím zcela správným místem, kde by měli

jednotliví autoři dokazovat a uplatňovat své vysoké profesní schopnosti.

To, že Oldřich Staněk je má, již dokázal mnohokrát i přes použití zastaralé zkratky v článku a zoufalém ptákoví! (Navíc, použil ji při vyprávění o něčem, co se stalo před 15 roky – a v té době se zkratka VPD používala zcela běžně).

Zdravím.

Jaroslav Vlasák DPLR/ATCC

Irena Doubravová reaguje na vyjádření Jaroslava Vlasáka:

I já si to myslím, i když je pravda, že i v předpisech řady L se dnes používá zkratka RWY. Upozornění na chybu jsem nepsala já, ale moje kolegyně. Pokud bych já uznala za nutné na to upozornit, zavolala bych rovnou panu Staňkovi, jehož práce na psaní článků pro Strip si velmi vážím.

Hezký den.

Irena Doubravová, ved. DPRO/LIS

Právě pracuji na projektu výcviku pro resektorizaci FIRu České republiky, a to je podle mého názoru více důležitější, než zpětný návrat k děkovačce akci, která proběhla (píšeme o ní pod titulkem Slav-

nostní dovětek projektu RVSM na straně 2 – pozn. red.).

Tím nemyslím, že bych si poděkování od Úřadu civilního letectví nevážil.

Problém je asi v tom, že mi Váš plátek STRIP připomíná bulvár z 80. let.

Děkovat kolegům v plátku, který se zaobírá i problémy nejmenované stewardky na WC, je pro mne nedůstojné.

O poděkování je mňí POSTŘEH a je škoda, že STRIP není určen i pro (rádoby) intelektuály, protože fejetony, úvodníky či glosy jsou pro mnohé stále vyhledávanější literární formou, než „reporty“ alá povedlo se, postavilo se.

Nebývám sobec, podělim se s vámi o fejeton **POSTŘEH**.

JR

(redakčně kráceno)

Fejeton **POSTŘEH**, podobně jako zdražil úvodník Na nebi rychleji ve Stripu 2/2002, svědčí o Vaší stylistické obratnosti. Děkuji za něj. Jeho zveřejnění v některém z příštích čísel bude premiérou tohoto psavce nelehkého publicistického žánru na stránkách Stripu.

rik

ATC '02 v Maastrichtu

(dokončení ze strany 1)

EC, EUROCONTROL, úřadů civilního letectví, poskytovatelů služeb, profesního sdružení řídicích letového provozu i průmyslu. Přestože má konference globální charakter, většina příspěvků zejména v oblasti institucionálního uspořádání se zabývala oddělením role regulátora a poskytovatele letových navigačních služeb v evropském prostředí. Na jedné straně jsou zastánci modelu funkčního oddělení, v němž jsou funkce regulační a poskytování součástí jedné organizace, na druhé straně pak ti, kdo preferují model organizačního oddělení, kde tyto funkce zajišťují samostatné instituce. Strategickou vizi evropského ATM prezentoval ve svém vystoupení i generální ředitel Ing. Petr Materna. Dalším tématem byla již tradičně privatizace poskytování služeb. Snad ještě vyhraněnější jsou názory zastánců a zejména poskytovatelů, kteří v této formě již fungují (např. NATS) a svými výsledky prokazují vhodnost tohoto uspořádání, a stanoviska jejich principiálních odpůrců (např. IFATCA), kteří v tomto procesu vidí riziko snižování bezpečnosti na úkor podnikání. Jednotlivé příspěvky budou po jejich zpracování zveřejněny na stránkách Jane's Airport Review (www.janes.com).

Očima vystavovatele

Letecká škola se opět zúčastnila jako vystavovatel. ATC 2002 je především příležitostí k setkání se „starými“ přáteli a k navázání nových kontaktů.

Stánek jsme využili jak k prezentaci aktivit nově přichozím, tak jako improvizovanou jednací místnost k setkání s našimi stávajícími klienty. Plánovali jsme kurzy pro Ukrajinu, Ázerbajdžán, Estonsko, Gruzii a Albánii. Opětovně jsme diskutovali možnosti výcviku se zástupcem Královského dánského letectva. Zájem o naše výcvikové kurzy projeví i návštěvníci z poněkud exotických zemí – Tanzanie, Angoly a Mongolska. Navštívili nás ovšem i naši konkurenti – většinou s blahopřáním k získání zakázek na výcvik řídicích z Islandu, ale také

s návrhy na možnou spolupráci. Na toto téma jsme vedli jednání s představiteli výcvikových zařízení v Británii (NATS) a se zámořskými kolegy ze Spojených států (UND Aerospace).

Letecká škola může být se svou prezentací spokojena. I přes ztrátu výhody nově přichozího, z níž jsme hojně těžili v roce 2001, se nám opět podařilo o trochu více rozšířit povědomí o existenci LŠ ŘLP ČR, s.p. v celosvětovém měřítku. Zkrátka, ukázali jsme, že především v tom evropském se s námi musí rozhodně počítat.

(rk1, ih, jh)

PŘED STÁNKEM LŠ: zleva Kurt Hilden, Ing. Jana Hochmanová, Jiří Troníček, PhDr. Radka Blaháková, Ing. Karel Kouklík a Bohumil Sedláček.

Snímek: archiv LŠ



Otázky Stripu pro

Ing. Petra Materna, generálního ředitele ŘLP ČR, s.p.

Očekával jste, že prestižní cenu přezve právě náš podnik?

„V okamžiku, kdy se ukázalo, že jsme součástí užšího výběru, jsem pokládal vítězství v této kategorii za více než pravděpodobné.“

V čem jsme lepším poskytovatelem služeb než ti ostatní?

„Naše výhoda spočívá v tom, že jsme udrželi dynamiku rozvoje zahájenou v roce 1992. To nám umožnilo dosahovat vysoké kvality služeb a přiměřené ceny.“

Ocenění bývají zavazující...

„Při profesionalitě našich zaměstnanců a jejich schopnosti týmové spolupráce je to výzva kterou se nebojíme přijmout.“

(rik)

Gratulace MDS

Ing. Jan Machytka, zástupce ředitele odboru civilního letectví MDS, zaslal blahopřejný dopis Ing. Petru Maternovi, generálnímu řediteli ŘLP ČR, s.p., k získání prestižní ceny Service Provision Award. „Hodnota této ceny je ještě vyšší, při přihlednutí ke složitým podmínkám v civilním letectví v roce 2001. Věřím, že tento trend kvality a bezpečnosti řízení letů v ČR bude pokračovat i v příštích letech. Upřímnou gratulaci všem,“ píše Ing. Jan Machytka.

Běží kolektivní vyjednávání

První kolo kolektivního vyjednávání pro příští období s oběma odborovými organizacemi našeho podniku (s každou samostatně) zahájilo 4. února 2002.

Úvodní jednání proběhla nad návrhem zaměstnavatele, jež odboráři dostali k dis-

pozici koncem letošního ledna. V následujících dvou kolech, která jsou k dnešnímu dni za námi, se vyjednávání pohybovalo v rovině dílčích změn či posunů v obecných částech kolektivních smluv, zejména ale v rovině vyjednávání o mzdovém nárůstu a o sociálních výhodách zaměstnanců.

Jako v minulých letech, i letos odráží kolektivní vyjednávání řadu širších a mnohdy určujících souvislostí, které je třeba si na obou stranách stolu nejen uvědomit, hovoříme-li o nárocích, právech, povinnostech apod., ale i respektovat.

(ah)

„Našeho partnerství

si vážíme, pro nás je spolupráce s vaší silnou a úspěšnou organizací posílením dobrého jména české atletiky,“ řekl na okraj halového mistrovství ČR v pražské Stromovce dr. Libor Varhaník, ředitel České atletiky, s.r.o. Na snímku stupně vítězů po prvním duelu Tomáše Dvořáka a Romana Šebrleho na 60 m překážek od rozdělení tréninkové skupiny. Vyhrál si Dvořák (vlevo), oba se však museli sklonit před osobním maximem 7.75 vt. Ladislava Burdela (všichni Dukla Praha).

(rik)

Snímek pro Strip: ČAS



Pracovně právní poradna

Dokdy musí zaměstnanec vyčerpat dovolenou z předcházejícího roku? Může její čerpání vedoucí zaměstnanec zaměstnanci nařídit?

Nevyčerpaná dovolená je dovolená, na niž zaměstnanci vznikl v určitém kalendářním roce nárok, ale kterou si nemohl ze zákonných důvodů v tomto období vyčerpat. Je potom povinností příslušného vedoucího zaměstnance umožnit zaměstnanci její čerpání tak, aby skončila nejpozději do konce příštího kalendářního roku. To znamená, že např. dovolená z roku 2002 musí být zaměstnanci poskytnuta do konce roku 2003. Náhrada mzdy za nevyčerpanou dovolenou přísluší zaměstnanci teprve tehdy, jestliže mu příslušný vedoucí zaměstnanec neurčil dobu jejího čerpání (případně určil její nesprávnou délku), nebo pro překážky na straně zaměstnance. V takovém případě se mu vyplátí náhrada mzdy v lednu následujícího roku (v našem případě v roce 2003), a to se mzdou za prosinec 2002.

Dobu čerpání dovolené určuje příslušný vedoucí zaměstnanec podle plánu dovolených vypracovaného v dohodě s příslušným odborovým orgánem. Plánovaná musí být jak nevyčerpaná dovolená, tak i ta, na kterou vznikne nárok v příslušném kalendářním roce. Plán dovolené musí být sestaven s přihlédnutím k úkolům zaměstnavatele, ale i s ohledem na oprávněné zájmy zaměstnanců. V kalendářním roce musí vedoucí zaměstnanec určit čerpání dovolené minimálně v rozsahu 4 týdnů a nezáleží na tom, zda zaměstnanec čerpá „starou“ nebo „novou“ dovolenou. A pokud zaměstnanec souhlasí nebo to dokonce žádá, může si ji čerpat i v kratších úsecích, či po dnech. Ale to se už potom vytrácí účel, pro nějž je dovolená poskytována.

(jk)



Siluetu postav

charakterizují vynikající kompoziční vidění autora snímku „Letištní ostraha“ oceněného druhou cenou kategorie „Lidé, letadla, létání“ ve stejnojmenné fotosoutěži.

„Podařilo se mi zachytit mimořádnou situaci na pražském letišti v mimořádném čase,“ podotkl Martin Křiklan (DPRO/OS), který na chystané putovní výstavce vybraných prací našich fotografů představí kromě „Letištní ostrahy“ snímek s názvem „Řidičí“.

Výstavka 30 nejlepších soutěžních fotografií, jejíž vernisáž proběhne pravděpodobně v průběhu května v Praze, „poputuje“ i po regionálních letištích v Karlových Varech, Ostravě a v Brně. Bližší informace přinese březnové číslo Stripu.

(rik)

Naše vztahy jsou korektní, říká Vlasta Pallová Když je mluvčí sekretářkou

Je něco ve zdech České správy letišť, o čem byste nevěděla?

„Snažím se, aby mně nic podstatného neuniklo. Ale letiště se stále rozrůstá, takže se to někdy může stát.“

Jste mluvčí a šéfkou sekretariátu generálního ředitele, nebo naopak?

„Nejdřív sekretářkou a pak teprve tiskovou mluvčí.“

Jde to dohromady?

„Ano, mám informace takřka jak z první ruky. Pravdou je, že jako sekretářka se nezřídka dostávám do časové tísně. Zvlášť když musím komunikovat s médii.“

Doma vás nepostrádají?

„Nikdo neví, kdy přijdu a velmi často to nevím ani já. Museli si zvyknout.“

Býváte účastníkem v redakční rubrice Inspiromat. Všimla jste si toho?

„Nemohu si nevšimnout a docela se některými výroky bavím.“

Být dlouhodobými partnery nebývá v životě jen tak. Jaké jsou vztahy České správy letišť s naším podnikem?

„Korektní a bezproblémové. Významně nám například pomohla realizace projektu kategorie III.b ICAO, možnost startu a přistání za téměř nulové viditelnosti.“

Co je momentálně na společném stole?

„Mezinárodní projekt BETA o využití pozemního radaru.“

Prozradíte mi horkou informaci z ružňského letiště?

„Rádi bychom letos položili základní kámen nového terminálu. Čekáme jen na zprovoznění nové budovy ČSA a začneme s bouráním jídelny, budovy posádek ČSA a terminálu C.“

Budete letos privatizovat?

„K privatizaci dojde, ale zda to bude letos, nelze zatím říci. Karty jsou ale teď v rukou ministerstva dopravy.“

Vlasta Pallová, vedoucí sekretariátu generálního ředitele a tisková mluvčí ČSL, s.p. Po maturitě na kladenském gymnáziu nastoupila k ČSA jako referentka do odd. Cargo. V roce 1991 je přijata do sekretariátu ředitele Letiště Praha Ing. Miloše Štátního a v sekretariátu setrvává i po jeho jmenování generálním ředitelem ČSL, s.p. Tiskovou mluvčí podniku je od roku 1995.

Snímek:
archiv ČSL, s.p.

Inspiromat

„Kdybych měl při skoku kontrolovat tolik věcí, co oni, přistál bych na břiše.“

Aleš Valenta, olympijský vítěz v lyžařské akrobacii po přistání na letišti v Praze, které na pozvání pilotů strávil v kokpitu

„Vyhlaste referendum o letišti! Přesuňte letiště do jiného města! Zrušte letiště!“

Hlasy z pléna besedy o provozu na pardubickém letišti

„Nejdůležitější věcí, která v Hradci chybí, je systém řízení letového provozu.“

František Padělek, velitel vzdušných sil Armády České republiky

„Bez tohoto zabezpečení, ke kterému patří i laboratoř pro zjišťování kvality paliva, není možno CIAF pořádat, ale všechno lze zajistit.“

Aleš Cabicar z leteckého fondu, který CIAF v Hradci Králové pořádá

„Myšlenku zřídít nezávislý úřad považuji za rozumnou. Alespoň odpadnou podezření, že při šetření havárií něco tajíme.“

Jiří Kubík, ředitel letového provozu Letecké amatérské asociace (LAA) k návrhu novely zákona o civilním letectví

„Díky novele by mohla ČR v oblasti civilního letectví přistoupit k EU bez jakýchkoli přechodných opatření.“

Libor Rouček, mluvčí vlády ČR ke schválené novele zákona o civilním letectví.

„Duhovka je dokonce jedinečnější než daktyloskopický otisk.“

Evan Smith, viceprezident společnosti EyeTicket Corporation, jejíž systém kontroly totožnosti zavedlo britské letiště Heathrow.

„Pokud může kdokoli projet do letiště tak důležitého jako je Heathrow, je nutné se velmi vážně ptát v jakém stavu jsou bezpečnostní opatření v Británii.“

Chris Yates, expert na zabezpečení letecké přepravy

„Poptávka ve srovnání s loňským rokem vzrostla o více než 15 %.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA

„Děláme vše pro zákazníka.“

Názor leteckých společností

„Já si myslím, že létání nikdy nebylo bezpečnější.“

„Kdybychom kvůli strachu nenaštoupili do letadla, nečestný boj s teroristy bychom tak prohráli.“

Hlasy cestujících

„Jediné, co dosud v civilní části přerovského letiště schází, je provozní budova a terminál, jejichž vybudování je nad síly Olimexu.“

Petr Navrátil, ředitel Olimexu, zajišťující leteckou přepravu na letišti v Přerově.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

ČSA: „Čočka“ APC finišuje

Rok se seje s rokem 29. března 2002. Toho dne, v březnu 2001, poklepem základního kamene ministr dopravy Ing. Jaromír Schling a prezident ČSA, a.s. Ing. Miroslav Kůla zahájili výstavbu nového administrativně-vozovného centra vlaškového leteckého dopravce České republiky. „Těším se, že se na tomto místě setkáme znovu za rok, ale již před zcela novou budovou, která otevře brány do důstojných pracovních a sociálních podmínek létajícího personálu a dalších zaměstnanců ČSA,“ řekl tehdy Ing. Miroslav Kůla.

Jeho slova se naplnila. Stavba objektu APC tvaru konvexní čočky ze skla, oceli a hliníku o osmi nadzemních a jednoho podzemního podlaží západně od Cateringu ČSA finišuje a stává se jednou z dominant ruzyňského letiště 21. století.



Snímek pro Strip: ZDENĚK HRABÁNEK (ČSA)

Vysokou prioritu při projekčních pracích měla optimalizace jak sociálního zázemí pro posádky letadel, tak i jejich provozního zázemí (hala posádek s informačním pultem, schránkami a počítačovými kójemi, briefingová hala, hoto-vozní místnost, studovna). Nejen létající personál, ale i ostatní zaměstnanci budou moci využívat „suchou“ saunu, posilovnu, ordinaci lékaře, výdej uniform apod. V přízemí je jídelna s cca 92 místy a s kapacitou cca 400 jídel, parkoviště má kapacitu 360 stání, z toho 60 v suterénu objektu.

Už za měsíc, v dubnu 2002, má být Administrativně-provozní centrum ČSA uvedeno do provozu. Bude? O aktuální informace jsme požádali odpovědného pracovníka ČSA, a.s. Ing. Rudolfa Biegla, vedoucího útvaru Investice a správa.

„Bude, a sice ve dvou etapách. V té první, zhruba v polovině měsíce, dojde k přenesení všech složek letového provozu, včetně létajícího personálu a centrálního dispečinku, do nové budovy. Druhá etapa na konci dubna a v květnu se bude týkat administrativních složek. Do budovy přesídlí prezident ČSA a jeho útvary, administrativní letového a provozního úseku, úsek personální atd. Slavnostní otevření objektu se plánuje v posledních dubnových dnech.“

(rik)

ČSL: Testry míří do Prahy!

Od 4. 3. do 8. 3. bude letiště Praha dějištěm významné mezinárodní akce. Pět dnů se bude po části RWY 04 prohánět na dvě desítky speciálních vozidel nebo přívěsů s měřicími zařízeními pro měření brzdných účinků (viz Strip 1/2002). Bude tak pokračovat práce na mezinárodním zkoumání měření koeficientu tření, která je organizována mezinárodním programem JWRFMP (Joint Winter Runway Friction Measurement Program). Tento program je zastřešen organizací Transport Canada, NASA a FAA se spoluúčastí norských, francouzských a německých organizací civilního letectví. Program má sjednotit měřicí procedury, kalibrační postupy zařízení různých výrobců a prozkoumat závislost mezi naměřenými údaji a chováním různých typů letadel v různých podmínkách na povrchu dráhy. Cílem je stanovit International Runway Friction Index (IRFI). Globální zavedení a používání IRFI by mělo učinit zimní letecký provoz bezpečnější pro piloty i provozovatele letišť. Výzkum má přinést i nové poznatky pro stanovení zastavovacích vzdáleností různých druhů letadel včetně velkokapacitních NLA (New Large Aircraft).

Měřicí zařízení mnoha typů budou na dráze 04 testovat několik druhů povrchů (mokřý vodou, mokřý různými druhy odmrázovacími kapalin, pokrytý pískem a pokud dovolí počasí i sněhem a ledem).

Díky aktivitě specialistů ČSL s.p. tak Praha-Ruzyně uvítá většinu světově známých odborníků na tuto problematiku z USA, Kanady, Norska, Švédska, Dánska, Británie, Francie, Itálie, Německa, Rakouska a Maďarska.

S použitím materiálů ČSL, s.p. – os

Analýza

Pohled jina- (UAC Maastricht)

Richard Klíma

Neustále se zvyšující trend rostoucích požadavků na kapacitu a kvalitu poskytovaných letových navigačních služeb v evropském vzdušném prostoru se odráží v iniciativách, které mají za cíl situaci v tomto segmentu na trhu služeb radikálně změnit. Ať již řešení předkládají samotní poskytovatelé ANS, kteří se aktivně účastní prací v rámci projektu CEATS na úrovni regionální, nebo se jedná o pan-evropskou činnost Evropské komise při realizaci programu Single European Sky, sledují uvedené programy společné zájmy. Tím je vytvoření jednotného vzdušného prostoru, ve kterém budou poskytovány letové navigační služby bez ohledu na hranice jednotlivých států, zvýšení kapacity při zachování maximální míry bezpečnosti a efektivnosti letového provozu a zajištění legitimních požadavků jak civilních tak i vojenských uživatelů vzdušného prostoru.

Maastrichtské Upper Area Control Centre (UAC), které pracuje v rámci organizace Eurocontrol, poskytuje letové provozní služby nad FL 245 ve vzdušném prostoru Belgie a Lucemburska (Brusel UIR), Nizozemí (Amsterdam FIR) a severozápadu Německa (Hannover UIR) ve třinácti sektorech při plánovaném zavedení čtrnáctého v období březen–duben 2002. Výkonný, plně automatizovaný systém datového zpracování MADAP (Maastricht Automatic Data Processing and Display System) analyzuje a zpracovává všechny požadované informace poskytující spolehlivý přehled o aktuálním letovém provozu. Informační síť RADNET/RAPNET poskytuje radarová, letová a meteorologická data mezi systémem MADAP a obdobnými zařízeními v partnerských zemích. Od zahájení činnosti v roce 1972 UAC Maastricht zajišťuje efektivní poskytování LNS bez omezení hranicemi jednotlivých států a představuje tak žádoucí model řízení letového provozu, který vychází vstříc budoucím požadavkům leteckých dopravců.

S ohledem na blízkost nejvytíženějších evropských letišť (Londýn, Paříž, Frankfurt, Brusel, Amsterdam a Hannover) a množství vojenských omezených vzdušných prostorů je komplexní zvládnutí letového provozu vysoce náročné. Po ATCC Londýn je UAC Maastricht druhé nejvytíženější středisko řízení letového provozu v Evropě. Kromě letů nad FL 245 řídí UAC Maastricht nezanedbatelné množství klesajících a stoupajících letů. Od roku 1975 jsou vojenské lety v prostoru severozápadního Německa řízeny z UAC Maastricht specializovaným stanovištěm–Deutsche Flugsicherung (DFS). Intenzivní koordinace s vojenskými složkami v Belgii a Nizozemí je zajišťována prostřednictvím automatického sdílení radarových a letových dat.

V období let 1987–2001 vzrostl letový provoz v UAC Maastricht z 575 509 na téměř 1 200 000 pohybů ročně, což je

nárůst o více než 100 %, s průměrným ročním nárůstem o 6 % (8,1 % v roce 1999 a 6,7 % v roce 2000). Na jednoho řídicího letového provozu v UAC Maastricht tak ročně připadá více než 6400 pohybů, přičemž řídicí dosahují jedné z nejvyšších hodinových kapacit v Evropě, která činí 50 pohybů za hodinu. Stejná míra růstu je očekávána i v příštích pěti letech, a to i přes negativní dopad událostí z 11. září 2001 a následné recese v oblasti civilního letectví. Velká pozornost je proto věnována intenzivnímu náboru a rozvoji lidských zdrojů a tvorbě vhodných sociálních programů pro řídicí ve všech fázích jejich profesního vývoje.

V zájmu vyrovnat se se stále rostoucími požadavky na kapacitu vzdušného prostoru při zachování bezpečnosti byla v UAC Maastricht podniknuta řada účinných kroků, především výstavba nového operačního střediska (New Operations Room) a zahájení intenzivní přípravy konceptu volných letových tratí (The Free Route Airspace Concept). Nové operační středisko bude uvedeno do provozu na přelomu dubna a května roku 2002 a zajistí lepší zvládnutí požadavků leteckých dopravců. Bude garantovat sofistikovanější Human Machine Interface (HMI), účinnou podporu nově zavedeného RVSM nebo efektivnější využívání nástrojů pro řízení letového provozu jako je Medium Term Conflict Detection. Uspořádání nového operačního střediska je flexibilně konfigurováno, aby umožnilo doplňování a přesun sektorů, sektorových skupin a individuálních pozic podle aktuálních provozních požadavků. Sociální zázemí nového střediska poskytuje řídicím maximální komfort a splňuje všechny požadavky na potřebnou relaxaci.

Úspěšná realizace The Free Route Airspace Concept může hrát klíčovou roli v novém pojetí uspořádání a využívání evropského vzdušného prostoru. V souladu s tímto konceptem budou letečtí dopravci schopni plánovat letové tratě mezi místem vstupu a výstupu z tohoto vzdušného prostoru, bez ohledu na současný fixní systém existujících tratí ATS. Jako multinárodní centrum odpovědné za poskytování ANS, UAC Maastricht bude mít výsadní postavení při tvorbě a implementaci European Free Route Airspace Project, zahrnující země Beneluxu, Německa a Skandinávie.

UAC Maastricht je typickou pan-evropskou organizací, na jejíž činnosti se podílejí experti v oboru ATC z celé Evropy, včetně České republiky. Je však také důležitým příkladem a inspirací pro úspěšnou a v současnosti tolik potřebnou nadnárodní a civilně-vojenskou spolupráci v oblasti využívání evropského vzdušného prostoru.

Autor je asistentem generálního ředitele RLP ČR, s.p.

Izraelští bezpečnostní experti varují v Aviation Week:

Technologie není všechno

Izraelští bezpečnostní experti, kteří již 33 let úspěšně chrání národního přepravce El Al Airlines proti teroristickým útokům, reagují na události z 11. 9. 2001 ve stejnojmenném článku Aviation Week z 26. 11. 2001. Tvrdí, že bezpečnostní model USA zabezpečený špičkovými technologiemi – detekčními přístroji odhalujícími zbraň, výbušniny a další nebezpečné látky a prostředky – musí být změněn.

Na první místo kladé Joel Feldschuh, bývalý šéf bezpečnosti Israel Air For-

ce a generální ředitel El Al Airlines, zejména preventivní systémy odhalující, jaký pasažér (a s jakou např. kriminální minulostí) má vlastně zájem letět. Dalším krokem je vytvořit jednotný bezpečnostní systém zahrnující všechny procesy na letišti a přípravu na let, včetně speciálních kontejnerů odolných vůči výbuchu bomby, neproniknutelných dveří do kokpitu a bezpečnostních expertů doprovázejících lety.

Model USA sice obsahuje mnoho, ale ne všechny tyto prvky, uvádějí

izraelští experti s tím, že klíčovým prvkem je zároveň vysoká profesionalita nejen těch pracovníků, kteří odpovídají na letištích za bezpečnost. V této souvislosti upozorňují především na nedostatečné platové podmínky, odbornou přípravu a požadavky kladené na tyto pracovníky na amerických letištích.

Například na letišti Ben Gurion Airport zvýšili bezpečnost prostřednictvím identifikačního systému. Pasažéři procházejí přes některý z celkem 21 scannerů na snímání otisků dlaní. Pokud se

biometrické údaje shodují s dosavadními již jednou ověřenými údaji o cestujícím na identifikační kartě v centrální databázi, je označen jako známý pasažér a prochází dále zkrácenou procedurou. Neznámý má před sebou proces s mnohem vyššími bezpečnostními kritérii, včetně osobního pohovoru s bezpečnostním inspektorem. Součástí obou cest jsou obvyklá bezpečnostní opatření týkající se například kontroly zavazadel.

Ze zahraničních pramenů – **vk**
SNÍMEK: archiv redakce

Listujeme v letištních archivech

Majitelem a provozovatelem letiště byl stát.

Odpovědným subjektem za správu letiště bylo Ředitelství státního letiště v čele s ředitelem ing. Bedřichem Trnkou.

Praha – Ruzyně včera a dnes II.

Ještě před otevřením letiště bylo rozhodnuto o vybudování zpevněné RWY. Nakonec byl navržen čtyřdráhový systém se vzájemným odklonem pětácti stupňů. Šířka všech RWY byla 40 a nejdelší 1600 m. Návrh vyžadoval téměř trojnásobné zvětšení plochy letiště na 305 ha. Živičná konstrukce RWY svými parametry podstatně předstihla řadu jiných evropských letišť. Výstavba dráhového systému byla zahájena v roce 1937 a pokračovala i za německé okupace, výhradně pro potřeby Luftwaffe. Správu letiště převzal vojenský Fliegerhorst. Trnkovo ředitelství vyklidilo odbavovací budovu a ztratilo nejdůležitější pravomoci. Němci zrušili veškerou leteckou dopravu a zlikvidovali obě čs. letecké společnosti. Na jediné lince mezi Prahou a Vídní létala Deutsche Lufthansa letadly Ju 52.

Naši letci většinou odešli do zahraničního odboje a odborný personál musel nastoupit do různých továren. Řada tvůrců a zaměstnanců letiště zahynula na popravištích a v koncentračních táborech... Za okupace bylo dokončeno vysílací ústředí v Jenči a přístavba jižního křídla odbavovací budovy. Letiště nebylo válkou výrazně poškozeno, ani při jeho obléhání osvobozenými jednotkami v revolučních květnových dnech roku 1945, přestože se Němci snažili je zničit před ústupem.

Po ukončení války vracející se zaměstnanci letiště a leteckých společností ihned začali s obnovou provozu a odstraňováním škod. V několika dnech bylo letiště zaplněno letouny spojeneckých armád a následně zahájila činnost čs. vojenská dopravní skupina. V letech 1945 a 1946 byly letecky dopraveny de-

setitisíce repatriantů. Praha měla jedno z mála provozuschopných letišť v Evropě, které navíc umožňovalo spolehlivé zaměření i cizím letadlům.

V květnu 1945 vláda rozhodla o převedení agendy civilního letectví do resortu ministerstva dopravy a v listopadu mu uložila převzít na letišti v Ruzyni veškerou vojenskou správu a agendu a nahradit je civilními složkami. Rovněž bylo rozhodnuto, že od roku 1946 budou civilní leteckou dopravu zajišťovat výhradně Československé aerolinie jako jediný státní dopravní podnik. Na ministerstvu dopravy byl ještě v tomto roce vytvořen Letecký odbor v čele s generálem V. Stanovským. ČSA měly v letadlovém parku třímotorové Ju 52 pro 18 cestujících a dvoumotorové Siebely Si 204D pro 8 pasažérů. Stockholm, Londýn, Kodaň, Varšava a Brusel byly prvními cílovými destinacemi ČSA

v poválečném období. V roce 1946 do Prahy létalo 13 zahraničních společností.

Letecký provoz na ruzyňském letišti stále vzrůstal. Vývoj letadel a zabezpečovací letecké techniky během druhé světové války značně pokročil. Dráhový systém letiště musel být přizpůsoben novým typům letadel, navýšeny jsou odbavovací kapacity a hangáry doplněny o další objekt „E“. Jelikož nacisté za války dřívější instalovaná zabezpečovací zařízení demontovali, bylo nutné je obnovit novou technikou. Pro radiokomunikaci a radiomajáky se použily vysílače vyráběné u nás během války a totéž platilo i pro přistávací maják typu Lorenz. Ze zahraničního, především amerického materiálu, bylo uvedeno do provozu přesné přibližovací zařízení typu SCS 51, předchůdce systému ILS na RWY 22. V blízkosti středovlnného zaměřovače u Středokluk byl instalován ruční zaměřovač VKV a později zaměřovač krátkovlnný. Poblíž obce Pavlov se používal pro vedení letadel, zejména v západním sektoru vzdušného prostoru, paprskový radiomaják. Pro umožnění nočního provozu a za zhoršené dohlednosti byly hlavní RWY vybaveny SZZ vysoké a střední svítivosti. Před THR 22 byla sestavena ze sodíkových světlometů přibližovací světelná soustava.

Za necelé dva roky po osvobození mělo letiště Ruzyně z hlediska zajištění bezpečnosti letecké dopravy vysokou evropskou úroveň.

Ing. LUBOMÍR DUDÁČEK, CSc.

◀ „Briefing“ z 60. let v odbavovací budově z r. 1937

Snímek: archiv autora



XI. ples letců v Lucerně

bez marše českého hraběte a rakouského vojevůdce Jana Josefa Václava Radeckého? Vyloučeno. Jeho podmanivá melodie ovládá evropské sály, koncertní síně a tradičně navodila parádní atmosféru v Lucerně v podání hudby Hradní stráže (1) a pochodových kreací mažoretok v sobotu 23. února 2002. Generál Alois Šiška vítá kamarády, účastníky bitvy o Anglii pod výsostnými znaky RAF, a orchestr Karla Vlacha hraje k jejich tanečnímu sólu odměněnému spontánním potleskem. Jsou plni elánu a entusiasmu, jsou věčně mladí, byť jejich řady neúprosně řídnou...

Jedním z vrcholů plesu bylo vystoupení Petry Janů (3), která zazpívala od swingu po rock-and-roll. Pro našeho zaměstnance Roberta Morxe (2, druhý zleva) byla ovšem zlatým hřebem večera tombola. Z nabídky cen „si vybral“ jednu z nejhodnotnějších: letenku ČSA. „Poletím do Londýna,“ pravil šťastný výherce.

Lucerna tančila (a tleskala modelářům, resp. jejich radiem řízeným letounům o přestávkách) do druhé hodiny ranní. Zásahu na skvělé organizaci mají především Sdružení čs. zahraničních letců, Svaz Letců, Aviatik, s.r.o. a snad i naše Letecká škola, tradiční generální partner leteckého plesu.

KAREL KOUKLÍK, LŠ



RAF a Škoda lásky

Angličané se vsadili s Čechy (sázejí se Němci, ba i Poláci!), že Roll Out the Barrel anebo také Beer Barrel Polka je pokladem Albionu. Kdeže Škoda lásky Jaromíra Vejvody! Prohráli a ctihodný řidič double-deckeru tenkrát musel dovézt svůj červený kolos až ke břehům Vltavy.

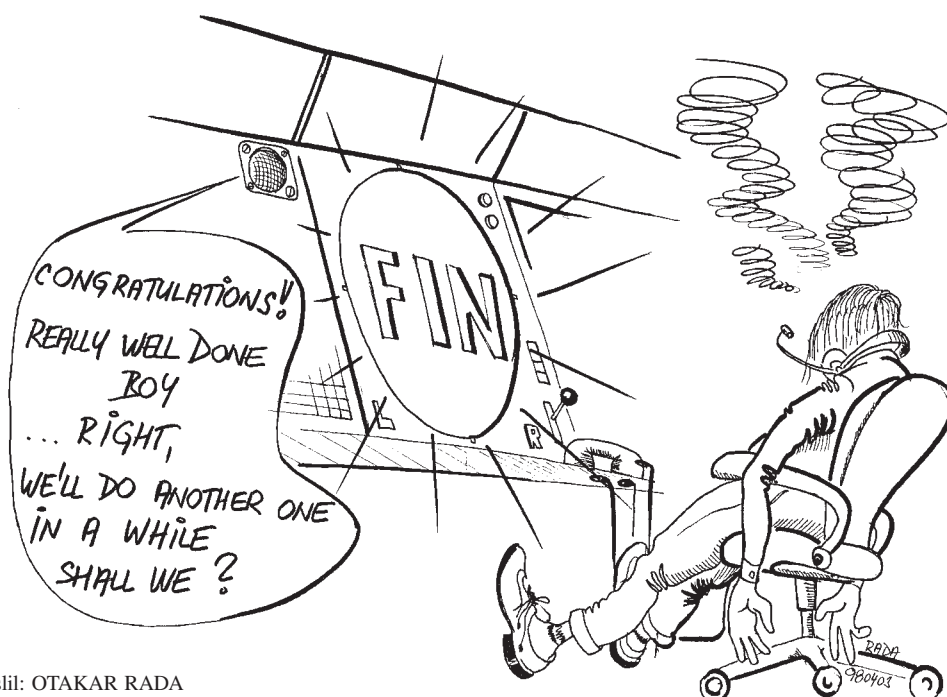
Polka zbraslavského rodáka byla evergreenem druhé světové války. Byla balzámem na malou mysl, vlévala naději a odvahu do žil účastníků bitvy o Anglii a nejen jim. Tryskala z radiových vln, kapely ji hrály v lokálech a tančárnách.

*There's a garden, what a garden
Only happy faces bloom there,
And there's never any room there,
For a worry or a gloom there
Oh there's music and there's dancing,
And a lot of sweet romancing
When they play the polka
They all get in the swing*

*Every time they hear that oom-pa-pa
Everybody feels so tra-la-la
They want to throw their cares away,
They all go lah-de-ah-de-ay
Then they hear a rumble on the floor,
the floor
It's the big surprise they're waiting for
And all the couples form a ring,
For miles around you'll hear them sing...*

Chorus:
*Roll out the barrel, we'll have a barrel
of fun
Roll out the barrrel, we've got the
blues on the run
Zing boom tatarrel, ring out a song
of good cheer
Now's the time to roll the barrel, for
the gang's all here*

Škoda lásky na leteckém plesu v Lucerně pilotům RAF nezahráli. Škoda. (rik)



Kreslil: OTAKAR RADA