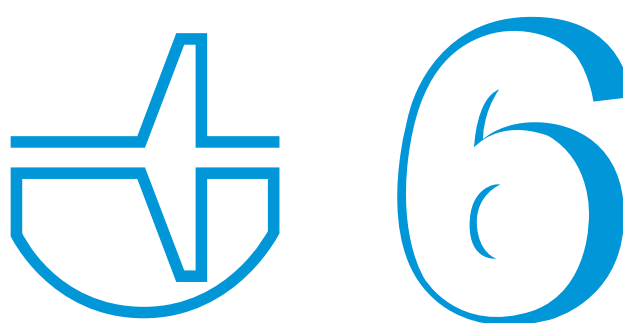
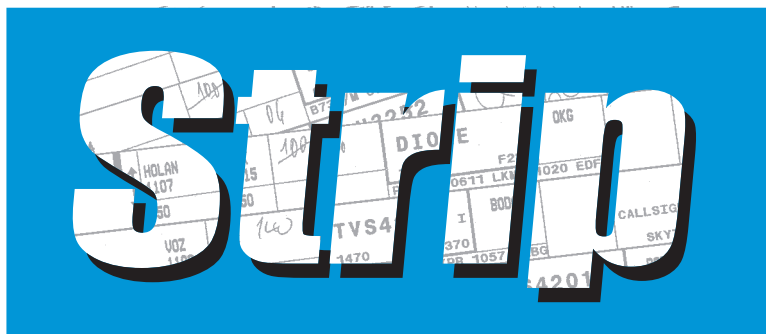




ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, s.p.

ČERVEN 2002



Slušnost především (rozhovor se Zdeňkem Mickou)

strana 3



Jaká bude Výroční zpráva za rok 2001?

strana 4



Od špaluku ke špaluku (Seriál Jaroslava Vlasáka)

strany 6, 7

Requirements for air traffic controllers are to implement procedures, or require operational ATC units to have approved procedures to ensure the ongoing competence of their air traffic controllers, including a mechanism, based on operational experience or a competence checking sys-

TWR²

tem, or a combination of both, whereby controllers are monitored or regularly tested to ensure they maintain their competence. (ESARR 5, verze 1.0, ust. 5.2.1.11).

Na základě tohoto předpisu s účinností od 9. 11. 2003, evropského licenčního manuálu a dalších souvisejících dokumentů závazných pro veškeré poskytovatele letových navigačních služeb v zemích ECAC, se po více jak dvouleté systematické a kontinuální práci stalo ŘLP ČR, s.p. druhým poskytovatelem letových navigačních služeb v Evropě (po Danish NAVIAIR, poprvé v roce 2001), který již nyní disponuje mechanismem k prokazování provozní způsobilosti řlp v poskytování letištní služby řízení. Pronájemem simulační platformy DFS umožňující zobrazení virtuální reality letiště a jeho okolí v lineární perspektivě, včetně animace letištního provozu respektující požadavky na průniky jednotlivých bímavových struktur a podporovanou adekvátní konfigurací automatizovaných systémů potřebných pro výkon letištní služby řízení vzniklo za pomoci firem SS G.m.b.H a Müllersystemtechnik G.m.b.H. unikátní prostředí letiště Praha-Ruzyně, na kterém v průběhu května proběhl inaugurační udržovací výcvik k revalidaci kvalifikace pro letištní řízení personálu SPLS Praha.

Chtěl bych touto cestou vyslovit poděkování všem těm, kteří se svým vysoce profesionálním přístupem podíleli na úspěšném zrození bájněho Fénixe, zejména pak GR Ing. Petru Maternovi, ŘDFIN Ing. Luboši Hlinovskému, ŘDPLR Petru Fajtlvi a inspektorovi ÚCL Ing. Lubomíru Kozáři za významnou podporu při realizaci celého projektu.

ALEXANDR DUDA, N SPLS

HI-FI simulace v Langenu?

Udržovací výcvik kvalifikace pro letištní řízení na stanovišti APP/TWR absolvovalo ve dnech 29. 4.–24. 5. 2002 všech 65 řidičů. Na tomto faktu není nic neobvyklého, sám název výcviku napovídá, že jde o průběžný cyklus ověřování dovedností řídicích letového provozu, který mj. ukládá Úřad pro civilní letectví a navazující vnitropodnikové směrnice. Rozhodnutí provést výcvik na simulátoru v německém Langenu je ovšem krokem historického významu.

„Mimořádné na tom je, že jsme konečně našli simulátor umožňující provést zopakování postupů, které řidiči TWR běžně nezažívají a proto jejich aplikace není tak samozřejmá,“ uvedl Ing. Lubomír Kozár, vedoucí instruktor APP/TWR.

Příprava

„Dosud jsme neměli možnost racionálně takový druh výcviku provést. V České republice takový systém není, začali jsme proto zhruba před dvěma lety hledat vhodný simulátor, který by byl schopen poskytnout řídicímu požadované reálné prostředí letiště v Praze-Ruzyni,“ řekl Ing. Lubomír Kozár.

Vedení střediska přibližovacích a letištních služeb a tým instruktorů APP/TWR volil mezi simulátory ve Vídni a v Langenu. „DFS nám nabídlo lepší podmínky a technologii. Po podepsání kontraktu následovala příprava databáze, tvorba programů pro zařízení, které používáme na naší řídicí věži (E2000, AMS,

SMR...) a tvorba cvičení pro simulaci,“ dodává Ing. Lubomír Kozár. Následovalo ověřování funkčnosti programů, jak u výrobce tak na simulátoru a validace jednotlivých cvičení.

Realizace

Ve dnech 29. 4.–24. 5. cestovalo do Langenu postupně všech pětadesát ři-

dících APP/TWR. Výcvikový den se nelišil od průběhu známého udržovacího výcviku na radarovém simulátoru. Zahájení v 8.00 briefingem, seznámení se simulátorem, simulace. Každé ze čtyř 60 min. cvičení končilo 35 min. rozбором a hodnocením řídicích. V 16.00 ukončení výcviku, odjezd na letiště a návrat domů.

Smyslem výcviku letištního řízení na langenském simulátoru bylo naplnit předepsaná témata: zajistit rozstupy mezi přilétávajícími a odlétávajícími letadly a přilétávajícími letadly navzájem, včetně používání radaru s důrazem na poskytování letových provozních služeb (pokračování na straně 2)



Zvláštní uznání IATA

pro ŘLP ČR, s.p.

čtete na straně 2

Glosa

Předposlední sbohem ASLI

„Tak nám rozmontovali ASLI pane Švejk,“ pravila posluhovačka paní Müllerová.

„A který, paní Müllerová?“ otázal se Švejk, mazaje si kolena Opodeldokem. „Já znal dvě: Oblastní a eprouční. Žádnýho z nich není škoda.“

Takhle nějak by jistý klasik zareagoval na to, že stanoviště ACC Praha dostalo od 14. 5. letošního roku nový informační systém. Původní systém ASLI (automatizovaný systém letových informací), uvedený do provozu s nasazením Eurocatu E 200 na (tehdy) novém stanovišti ACC v srpnu 1993, byl v době svého nasazení výrazným krokem vpřed. Během posledních let však bylo stále více zřejmé, že modernizace, která proběhla na ostatních systémech, se nemůže vyhnout ani tomuto informačnímu.

Vedle velkých barevných obrazovek E 2000 a IDP působily monochromatické obrazovčičky ASLI dojmem chudého příbuzného. Zrodila se tedy myšlenka poskytnout informace na větší, barevné obrazovce a v přehlednější grafické formě. Nová byla rovněž idea obsluhovat jednou myší obě nad sebou umístěné obrazovky: nový informační systém a IDP. Ne tak originální myšlenkou byla volba názvu WALDO. Není to určitě první psí jméno v názvu našich informačních systémů. A co tedy tento nováček na stanovišti ACC dovede?

Základním obrázkem je mapa republiky s vybranými letišti IFR. Po kliknutí na příslušné letiště WALDO zobrazí sta-

tické informace (údaje z AIPu), aktuální meteoroinformace a aktuální NOTAMy a SNOWTAMy. K dispozici jsou rovněž statické (aktualizované) informace o blízkých zahraničních letištích. WALDO na požádání zobrazí dostupná data o VŠECH letištích v ČR. „Umi“ i NOTAMy platné pro celý FIR, případně NOTAMy pro sousední FIRy. Doufejme, že v praxi nebude nutné klikat na tlačítko EMERGENCY, vyvolávající informaci o nouzových postupech. Okno INFO obsahuje aktivované prostory, plán pravidelné údržby a případné informace od SC. Obrazovka WALDO poskytuje i trvalou informaci o aktuální sektorizaci systému ESUP. Samozřejmostí jsou západy a vý-

chody slunce pod tlačítkem „SS/SR“ a dokumenty ICAO 7910 – Letiště a 8643 – typy letadel. Mnozí ocení výraznou červenou šipku na obrazovce IDP, indikující přesun kurzoru do WALDO a předcházející stavům typu „ježíšmarjácosetostolostoumyší“.

Nezbývá, než popřát jednomu nejmenovanému lékaři přírodních věd neutuchající elán při vytváření WALDO ve verzi vhodné pro pražskou APP tak, aby v co nejkratší době mohlo i toto stanoviště opustit staženku ASLI ve prospěch WALDO a aby se předposlední sbohem ASLI změnilo v poslední.

IVAN KRÁKORA, ATMS/RIS

Zvláštní uznání IATA

Rízení letového provozu České republiky, s.p. získalo dne 3. 6. 2002 na vrcholném světovém zasedání o letecké dopravě v čínské Šanghaji zvláštní uznání IATA (Mezinárodního sdružení leteckých dopravců) za svůj mimořádný přínos k rozvoji civilního letectví, zejména za vysokou kvalitu poskytovaných služeb při dlouhodobě stabilní výši cen poplatků.

S naším podnikem byli oceněni poskytovatelé letových provozních služeb Irsko (Irish Aviation Authority), Austrálie (Airservices Australia) a Kanady (NAV Canada).

„Velmi mě těší, že i v čase nesmírných finančních potíží pro letectví, jsou někteří poskytovatelé schopni zaujmout dlouhodobější stanovisko, jež chápe leteckou

dopravu jako systém, který následně přispěje k celosvětovému cestování a turistice. Vzdávám poctu všem oceněným,“ uvedl k tomu generální a výkonný ředitel IATA Pierre J. Jeannot.

IATA na svém zasedání znovu vyzvala státy, regulátory, provozovatele letišť a poskytovatele letových navigačních služeb k poskytnutí úlev, které by umožnily zmírnit růst nákladů leteckých dopravců. Připomněla, že následkem teroristických událostí 11. 9. 2001 došlo k významnému snížení objemu letového provozu, což způsobilo krizi v příjmech mnoha leteckých dopravců i poskytovatelů letových navigačních a letištních služeb.

Cena „2002 IATA Eagle Award“ byla udělena správám letišť State of Hawaii Airports System, Singapore Changi, Hong Kong a Cyprus Airports.

(kv)

Stručně z regionů

- **Modernizace** extraktového a signálového procesoru přehledového radiolokátoru RL-64 byla dokončena na LKTB.
- **Instalace** zařízení P3D byla oživena na LKMT a doladuje ho ERA Pardubice.
- **O zajištění** služby celníků v mimo-provozní době LKKV jednalo SLNS s ředitelem celního úřadu.

HI-FI simulace v Langenu?

(dokončení ze strany 1)

v souladu s pravidly uplatňovanými v prostoru třídy D.

Řídicí procvičili témata především na zmíněné zajišťování rozstupu s ohledem na kategorii turbulence v tzv. úplavu. „Po provedení vzletu letadla se za jeho křídly vytváří turbulence, která po určitou dobu trvá. Tento čas určuje rozstup, který je nezbytný do startu následujícího stroje dodržet,“ vysvětluje Ing. Lubomír Kozár. Na programu simulací byly i postupy při vyhlášení LVP, tedy postupy při provozu za nízké dohlednosti a v neposlední řadě nácvik postupů týmové práce na letištní řídicí věži (TWR).

Vyhodnocení

„Největší obavy jsme měli z toho, jak řídicí příjmovou simulovanou prostředí. Všichni jsme se vlastně teprve učili. Proto zjištění, že naši řídicí nemají na langenském simulátoru vážnější problémy a výcvik absolvují s nejvyšší mírou koncentrace, bylo uspokojivé. Potvrdilo se, že jsme se vydali správnou cestou. Věřím, že příští ročník výcviku, jehož příprava prakticky již probíhá, už označíme simulace v Langenu jako HI-FI,“ konstatoval Ing. Vladimír Boháč, vedoucí SPLS Praha

Udržovací výcvik řídicích APP/TWR v Langenu vyvolal značnou pozornost. Na simulátoru se střídaly delegace z Německa a dalších evropských států. „Navštívili nás i vedoucí pracovníci frankfurtského APP/TWR a detailně se vypytovali na průběh našeho věžního výcviku, ale i na výcvik a jeho zajišťování v našem podniku obecně,“ prozradil ještě Ing. Lubomír Kozár.

Že jsme v Evropě spolu s Dány v této formě výcviku na prvním místě, děkujeme vedení našeho podniku, který tento projekt bezesbýtku podpořil.

Realizační tým langenského udržovacího výcviku APP/TWR pracoval ve složení: Ing. Alexandr Duda, Vladimír Krejčí, Ing. Lubomír Kozár, Pavel Kohout, Zdeněk Martinec.

(rik)

Snímky: MIROSLAV MIKEŠ

Otázka Stripu pro

Ing. Zbyňka Lomičku, řídicího APP/TWR:
Jaké dojmy jste si z Langenu odvezl?

„Podle mého názoru langenský simulátor kvalit živého provozu nedosahuje, ale z hlediska výcviku řídicích, zejména nácviku mimořádných situací, které v živém provozu nacvičit nelze, přínosem určitě je.“

Letecké nehody a prevence

Kurs pro specialisty civilního a vojenského letectví zaměřený na oblasti šetření leteckých nehod a prevence proběhl ve dnech 20.–31. 5. 2002 v Praze, v prostorách Letecké školy RLP ČR, s.p. Je prvním tohoto druhu v historii našeho letectví. Triatřicet specialistů z Maďarska, Slovenska a České republiky získalo cenné informace v oblastech: managementu šetření nehod, techniky šetření, fyziologie a lidského faktoru, programu bezpečnosti (safety) a šetření leteckých nehod vrtulníků.

Kurs připravili odborníci Southern California Safety Institute (SCSI) v součinnosti s Odborem civilního letectví Ministerstva dopravy a spojů. Přednášky zajišťovali renomovaní instruktoři z USA a účastníci obdrželi mezinárodní certifikát.

Věříme, že dosavadní rekord, 25 let od poslední letecké nehody českého dopravního letadla (1977 – poštovní let IL 14), potrvá a poznatky z tohoto kursu budou zaměřeny pouze na oblast prevence.

Ing. Ladislav Mika
Odbor civilního letectví MDS

CANSO v JAR

Ve dnech 5.–8. 5. 2002 proběhlo jako každoročně výroční zasedání CANSO AGM/6 (Annual General Meeting) v Kapském městě. Hostitelem byl jihoafrický ATNS (Air Traffic and Navigation Services). Jednání bylo příležitostí jak k hodnocení činnosti CANSO za uplynulé roční období, tak pro diskusi o budoucí roli organizace. Z příspěvků zástupců regionálních skupin, jednotlivých delegátů a z diskuse bylo zřejmé, že přes globální charakter organizace převažují zejména témata specifická pro evropský region. Proto byla potvrzena podpora činnosti skupiny CECM (CANSO European Coordination Meeting), která se otázkami souvisejícími s problematikou tohoto regionu zabývá. Pracovní program CANSO byl v uplynulém období tvořen 12 programy zahrnující řadu oblastí jak provozních, technických, lidských zdrojů nebo finančních a institucionálních. Zpravodajové jednotlivých pracovních skupin prezentovali výstupy činnosti těchto skupin.

AGM dále projednalo rozpočet CANSO na rok 2003 a v tajné volbě zvolilo výkonného ředitele Úřadu pro civilní letectví Irsko pana Briana McDonnella členem výkonného výboru CANSO, v jehož čele byl potvrzen na druhé funkční období výkonný ředitel DSF pan Dieter Kaden. Jednání také odsouhlasilo změnu sídla sekretariátu CANSO ze Ženevy do Amsterdamu.

(ih)

Telegraficky

- **Hypoteční** a spotřební úvěry a úvěrové karty nabízí zaměstnancům RLP ČR, s.p. ČSOB. Podmínky najdete na Intranetu v oddíle Nástěnka.

Zdeněk Micka: Kolektivní vyjednávání tří stran u kulatého stolu je reálné

Slušnost především

„Už z principu kolektivního vyjednávání vyplývá, že k prosazení všech požadavků může těžko dojít,“ řekl Ing. Zdeněk Micka, předseda výkonného výboru odborové organizace (VVOO) zaměstnanců RLP ČR, s.p. Ví o čem mluví, od roku 1999 vyjednával už potřeby.



Žádné vyjednávání, ať je o čemkoli, není padáním si kolem krku. Jde-li o kolektivní smlouvu, jsou ve hře zájmy zaměstnanců. Reálné, nereálné? Kde leží hranice, za níž vyjednávači už nemohou ustupovat? Zvyšují hlas, padají ostrá slova?

Umíte bouchnout do stolu?

„Jak bych to řekl... Taky někdy.“

Působíte dojem spíš introvertního člověka.

„Asi ano. Nejsem tím, co táhne davy. Jakýmkoli formám nátlaku se odjakživa vyhýbám a nevidím důvod, proč to měnit.“

Kolektivní vyjednávání není tedy ze strany odborů formou nátlaku?

„Nátlak, to je odmítání diskuse, argumentů a priori. Já naopak na korektní diskusi a snahu seriózně se dohodnout spoléhám. Funkce to, jednak můj partner takový přístup evidentně akceptuje a jednak to je ode mne především slušné.“

VVOO tedy při letošním vyjednávání dosáhla svého?

„V daném čase maxima. Byli jsme dobrým vyjednávacím týmem.“

Dobrym znamená být do jisté míry i razantním. Byl?

„Nepochybně. Je to v popisu jeho práce.“

V jakém složení?

„Eva Sovová (NOTOF), Ing. Petr Vůjtek (LŠ), Ladislav Kovář (LKKV), Jiří Zínek (LKMT), Vladimír Kubeš (LKTB), Zdeněk Micka (RIS).“

Ptal jsem se na to už Ing. Zdeněk Sršně, zeptám se i vás. Kde ve vás hledat ono sociálního cítění?

„Jestli jsem se někdy popral, pak proto, že spravedlnost bývá opravdu slepá. Ani jako kluk jsem nebyl příznivcem ručních názorových výměn.“

Kde jste vyrůstal?

„V Kněževsi, na prahu dráhy 25 (dnes dráha 24 – pozn. red.) ruzyňského letiště. Vidíte, letadla mě nemohla v životě minout. Při plzeňských studiích jsem získal plachtařský pilotní průkaz. Mimochodem, prověrky k létání tehdy trvaly 18 měsíců.“

Rád fotografujete. Sedět ve větroni, to je pastva pro objektiv.

„Kdeže fotografování! Ani při orientačních soutěžích ne. Víte, co bylo tenkrát na zemi utajovaných strategických cílů?“

Vidíte ze střediska radarových a informačních systémů práh dráhy 24?

„Monitorujeme letecký provoz, jsme přímou součástí letiště a života na něm. Radar vidí všechny fáze pohybu letadla na zemi i ve vzduchu. Tedy i na práh dráhy mého dětství. A z okna technického sálu vidíme na stojánku.“

Kdy jste se přihlásil do odborů v našem podniku?

„Hned po nástupu. Po vzniku VVOO jsem byl postupně volen do různých funkcí a začal se aktivně zapojovat a tím i chápat smysl odborářské práce.“

Pamatujete Revoluční odborové hnutí?

„Už skoro ani nechci. Příspěvky, nějaká ta dovolená, doma nebo v Bulharsku. Na výjezdní doložky jsme ovšem nebyli dostatečně odborářsky revoluční.“

Proč je dobré být v našem podniku odborářem?

„Odbory mají ze zákona pravomoc uzavírat kolektivní smlouvu, prostor vyjednávat vylepšování pracovních podmínek zaměstnanců. Praxe v našem podniku ukazuje, že to možné je.“

I v budoucnu?

„Věřím tomu. Vyjednávání bývají velmi náročná a mnohdy velmi komplikovaná, ale jsou vedena korektně, ve snaze podepsat smlouvu, která je skutečnou dohodou obou stran. Naší snahou je uvést do praxe rovné zacházení se všemi zaměstnanci podniku.“

Co je to rovné zacházení?

„Stejně výhody pro všechny zaměstnanecké kategorie. Prvním krokem je vyrovnaní proplácení přesčasové práce 60% příplatkem. Tím dalším by mělo být vyrovnaní procentuální výše ročních odměn.“

Kolik členů VVOO registruje?

„Asi 285 ve třech základních organizacích v Praze a na regionálních letištích.“

Konference na sklonku roku předurčí strategii VVOO pro kolektivní vyjednávání v příštím roce. Víte, že chutí vidět eso by bylo poštelilé...

„Rádi bychom posílili sociální jistoty zaměstnanců. Více zatím neprozradím.“

Za pár měsíců budete v závěrečném roce svého volebního období. Kam chcete dospět v kontaktech s ZATCA?

„Naše kontakty jsou stále intenzivnější. Jejich přirozeným vyústěním by mohly být nepravděpodobné schůzky na úrovni výborů obou organizací, na nichž bychom dále koordinovali naše názory. Mimochodem, pravidla čerpání FKSP jsou výsledkem společného úsilí. Podává-li se nám konstruktivní vztahy upevňovat, vidím velmi reálné kolektivní vyjednávání třech stran u kulatého stolu.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímky: VLASTIMIL BROTHÁNEK

Ing. Zdeněk Micka

od roku 1993 pracuje jako supervisor ve středisku radarových a informačních systémů (RIS). Do RLP ČR, s.p. přišel v roce 1985 jako technik výpočetního střediska. V roce 1975 ukončil studium na Strojní a elektrotechnické fakultě v Plzni a nastoupil do ČKD Polovodiče jako projektant. Členem VVOO je od roku 1990, předsedou organizace byl zvolen v roce 1999. Ženatý, dcera Zuzana v květnu odmaturovala. Turista, rekreační cyklista, zahrádkář. Koničky: fotografie, knihy (teď dočetl Zlomená křídla Eduarda Čejky, příběh z II. světové války).



Šetření Inspektorátu bezpečnosti práce hl. města Prahy v ŘLP ČR, s.p.

Výsledky dozoru IPB

Na základě písemné stížnosti Ing. Pavla Mrni, člena výkonné rady RJ CZATCA/ACC Praha, na porušení kolektivní smlouvy (KS) a zákoníku práce (ZP) v ŘLP ČR, s.p. zahájil dne 7. 5. 2002 Inspektorát bezpečnosti práce (IPB) hlavního města Prahy dozor, který ukončil dne 23. 5. 2002.

Šetřením bylo zjištěno, že v prověřovaném období nebyl dodržen zákonem stanovený odpočinek mezi směny (v případě Ing. Olgy Benešové a Ing. Jany Sobkové) a rozsah stano-

veného volna zaměstnanců po blocích směn (např. v případě Jana Houžvičky, Jana Samšíňáka a Vlastimila Hradila).

Na základě posouzení závažnosti a četnosti zjištěných porušení KS a ZP a vzhledem k ujištění vedení podniku, že budou přijata opatření, která příčiny stížnosti vyloučí, nebylo proti ŘLP ČR, s.p. zahájeno správní řízení, ani mu nebyla uložena pokuta.

JITKA KOCOurová, DPER

Úskalí rozdělovníku

Rozdělovník služeb, který se stal předmětem dozoru IPB je dlouhodobě v „rukou“ zkušeného Zdeňka Joudala, který své stanovisko k uvedené problematice vyjádřil písemně a z něhož vybíráme:

Ustanovení kolektivní smlouvy jsou nepochybně prospěšná a měla by zaručovat dodržování dohodnutých pravidel hry. To, že se tak neděje, má své příčiny, které se pokusím objasnit.

V první řadě jsou to chyby, které vyplývají z velké složitosti, jež vypracování rozdělovníku provází. Sladit požá-

datky kolektivní smlouvy, požadavky na výcvik, dovolené, rehabilitace a individuální požadavky na volno, s nutností obsadit všechny služby je někdy úkol, jenž se dá jen obtížně splnit. Do rozdělovníku vstupuje neúměrně velký počet jiných aktivit, než je suma služeb pro konkrétní měsíc, ale to jistě všichni, kterých se rozdělovník týká, velmi dobře vědí.

K chybě pak při těchto kombinacích může dojít jednak jejím prostým přehlédnutím, ale v některých případech i vědomě, a to tam, kde jiné řešení prostě neexistuje. Některé chyby vznikly i při nesprávných výměnách služeb.

Dát dohromady rozdělovník je velmi obtížné právě pro pravidla, která jsou v kolektivní smlouvě. Možná, že by stálo za námahu znovu se na ně podívat, pokusit se je zjednodušit.

Do zpracování rozdělovníku byl zaveden program, který jednotlivá omezení hlídá, přesto k chybám docházejí pravidelně.

V tak velkém množství lidí a služeb se nedá vše stoprocentně ohlídat. Pokud však někdo z vás chybu zjistí, ohlaste to neprodleně a ne, jak se často stává, den před službou, která onu chybu vytváří.

ZDENĚK JOUDAL, ACC/IFR

Redakce Stripu obdržela dne 27. května 2002 dopis Ing. Pavla Mrni, který se k danému problému vrací a který otiskujeme:

Quo vadis, ACC?

Ve Stripu čtu o řadě úspěchů, které náš podnik sklízí doma i v zahraničí. Například v č. 3/02 o tom, že byl náš podnik oceněn prestižní cenou jako nejproduktivnější organizace za poskytování letových provozních služeb. Jistě neuškodí nahlédnout, co se za oceněním skrývá, například na ACC Praha.

Co je tajemnou silou, umožňující stále zvyšovat propustnost FIR Praha při neměnných nebo spíše klesajících počtech oblastních dispečerů? Nuže, podle mého názoru, je jí porušování zákoníku práce a kolektivní smlouvy. Není výjimkou, že řidič má jen 9 hodin odpočinku mezi 2 po sobě následujícími směny namís-

to stanovených 10 hodin. Celkový počet hodin, odpracovaných v souvislém bloku směn, se zvyšuje nad mez, stanovenou kolektivní smlouvou, zatímco předepsané přestávky mezi sériemi služeb se v rozporu s pracovními – právními předpisy zkracují.

Jak ven z bludného kruhu? Není pravda, že odbory usilují o redukci propustnosti našeho vzdušného prostoru. To by poškodilo dobré jméno podniku. Stávajících a snad i lepších provozních ukazatelů lze dosáhnout využitím rezerv, jimiž ACC pořád ještě disponuje.

Jmenuji alespoň některé. Postgraduální vzdělávání řidičů by nemělo být za-

řazeno do nejexponovanější, letní sezóny, čímž se z provozu denně odčerpává až 7 kvalifikovaných pracovníků. Pokračovací výcvik, vedený v souladu se závaznými směrnici, by měl zajistit plynulý přísun nových řidičů. Jen efektivní využívání již tak omezených lidských zdrojů, a to nejenom sezónně, ale i v průběhu celoročního plánovacího procesu, je zárukou udržení postavení podniku na dnešních pozicích, zárukou udržení kvalifikovaného personálu na ACC.

Při nedodržení těchto zásad se vrtává neodbytná a okřídlená otázka: Quo vadis, ACC?

Ing. Pavel Mrňa, ACC Praha

Jaká bude Výroční zpráva za rok 2001

Počátkem června bude ve spolupráci s renomovanou firmou B.I.G. Prague zhotovena „Výroční zpráva ŘLP ČR, s.p. za rok 2001“ (VZ). Cílem KŘ/OK bylo především zjednodušit strukturu VZ, zpřístupnit text běžnému čtenáři a současně podstatně zatraktivnit její grafickou podobu.

Ústředním motivem VZ je ŘLP ČR, s.p. jako držitel prestižního ocenění „Service Provision Award“ uděleného na mezinárodní výstavě ATC 2002 v Maastrichtu za ukončení modernizačního programu a vyhodnocení našeho podniku jako nejproduktivnější organizace poskytování letových provozních služeb v Evropě v roce 2001. Proto jsou hlavními tématy na předělových listech některé z nejdůležitějších atributů podniku: Bezpečnost, Výcvik personálu, Špičkové technologie, Efektivní řízení a Konkurenceschopnost.

Po obsahové stránce je nynější zpráva víceméně jednotným tokem textu členěného do několika základních oblastí (profil, vývoj letového provozu, zpráva o hospodaření podniku, aktivity v roce 2001 – provoz, technika a investice, lidské zdroje...).

Ideovým záměrem designu VZ bylo vytvořit srozumitelný a zajímavý obraz



vytvořený celostránkovými uměleckými fotografiemi, které zdůrazňují především atmosféru a prostředí ŘLP ČR, s.p. Součástí ilustrací na předělových listech jsou krátké doprovodné texty popisující zmíněné hlavní atributy a vysvětlující některé z údajů uvedených ve Stripu, z něhož bylo vytvořeno jednotné záhlaví všech stránek VZ. Zprávu doplňují umělecké fotografie managementu a dozorců rady v jednotné grafické úpravě.

Autorem designu podnikové VZ je známý český grafik Pavel Rakušan, jehož práce pravidelně získávají nejvyšší hodnocení a umísťují se mezi nejlepšími výročními zprávami v ČR. Podle kritiků „Rakušanův výtvarný rukopis a invence odpovídají nejmodernějším trendům evropské a světové grafiky v oblasti výročních zpráv“. Například jeho Ročenka České televize z roku 1999 byla oceněna Evropskou cenou za grafiku a umístila se na 1. místě v kategorii grafického zpracování v soutěži Nejlepší výroční zpráva roku 1999. Stejný úspěch měla VZ finanční skupiny PPF v roce 2000. Jako Nejlepší VZ roku byla ohodnocena Rakušanova VZ ČEZ 2000.

VÍTĚZSLAV KULICH, VOK

Letecký den v Brně



Již šestý ročník Mezinárodního leteckého dne hostilo ve dnech 18.–19. 5. 2002 letiště Brno-Tuřany. Poprvé na území ČR se uskutečnil světový pohár v letecké akrobacii – Czech FAI World Grand Prix. Na 30 000 návštěvníků obdivovalo umění akrobatických pilotů z ČR (Flying Bulls), V. Británie (Matadors), Slovenska (Očovští bačovia), Ruska (M. Namistov) a dalších. Nejlépe tak uctili tragicky zesnulého „mistra kniplu“ Martina Stáhalíka, jehož památce byl závod věnován.

ŘLP ČR, s.p. se jako každoročně podílelo na úspěšném průběhu leteckého svátku a práce stanoviště APP/TWR ve složení O. Pírek, O. Černovický, J. Hvězda, P. Machálek a J. Vašík byla oceněna potleskem odborné i laické veřejnosti. (rkl)



Snímky: JAN SYNAK



Malé vernisáže

v pátek 3. května využil předseda odborné poroty Ing. Ivan Hubert, aby poděkoval přítomným autorům vystavených fotografií za účast ve Fotosoutěži 3L. „Široký rozsah námětů a jejich úroveň, hodnocená komisí složenou z profesionálních fotografů jako vynikající, je výrazem vaší schopnosti nalézat ve zdánlivě všedních námětech jejich umělecký, lidský i citový rozměr,“ dodal a navrhl vyhlásit II. ročník fotosoutěže (její podmínky uveřejní Strip v čísle 9).

První minuty putovní výstavy zachytil „porotce“ Miroslav Martinovský. Zleva Jiří Láně, laureát hlavní ceny PhDr. Stanislav Černý a Roman Nedbal. (rik)

MOTORY obřího letounu Ruslan jsou z pozice fotoreportéra větší, než nákladní vozy stojící opodál... Všechny čtyři existující typy tohoto monstra navštívily v dubnu a květnu celkem třináctkrát letiště v Praze-Ruzyni, aby zajistily transport naší nemocnice určené pro Afghánistán.

Snímek: LUDĚK HYKL (ČSL, s.p.)



Inspiromat

„Ztráty společností nejsou tak velké, aby to některou z nich položilo.“

Jaromír Schling, ministr dopravy, k vládnímu zamítnutí návrhu na odškodnění ČSA a Fischer Air

„Odškodnění ČSA ve výši 43 milionů korun považuji za symbolickou částku. Bylo by to zbytečné gesto, které pro ČSA znamená, že se řadí mezi firmy, které potřebují státní pomoc.“

Martin Říman (ODS)

„Přesunutím základny dopravního letectva z Prahy se z Pardubic stane jedno z největších letišť v zemi.“

Odborník na vojenskou problematiku, který si nepřál být jmenován, pro MFD

„Povede to zřejmě jen ke většímu zhoršení životních podmínek lidí, kteří u letiště bydlí.“

Andrea Kynclová, předsedkyně občanského sdružení Pardubice-mís-to pro život

„Já osobně bych ho rád viděl někde na mezinárodním letišti Ruzyně, někde stranou.“

Jaroslav Škopek, vládní zmocněnec pro reformu armády, ke stěhování armádní letecké základny z Kbel do Pardubic

„Dejte mi 20 tisíc policistů, dejte mi na to x příslušných miliard korun a bude policista na každém rohu.“

Stanislav Gross, ministr vnitra, k nedostatečné policejní ochraně ruzyňského letiště

„Do roku 2005 je na to určena ve státním rozpočtu celková částka jedna miliarda tři sta třicet milionů korun s tím, že se počítá, že tento systém bude plně fungovat od 1. 1. 2006

Gabriela Bártíková, mluvčí ministerstva vnitra, ze zprávy o připravenosti ČR přistoupit k schengenským dohodám

„Kapacita Ruzyně vzrostla z 6,2 na 6,8 milionů cestujících ročně. Nový terminál ji navýší o další čtyři milióny.“

Vlasta Pallová, tisková mluvčí ČSL, s.p. k chystané výstavbě terminálu Sever 2

„Vzdušný přístav v Brně-Tuřanech zůstává stále stejně mrtvý. Či, přesněji řečeno, umírající. Ty necelé tři tisíce cestujících měsíčně a jedna pravidelná linka ho totiž neoživí ani neuživí.“

Miloš Šenkýř pro deník Rovnost

„Účelem smlouvy je zejména snížit riziko případných ztrát z provozování tohoto regionálního letiště.“

Vlasta Pallová, tisková mluvčí ČSL, s.p., k pronájmu letiště v Brně-Tuřanech akciové společnosti Letiště Brno

„Jde o nejdynamičtější leteckou společnost na světě.“

Libor Rouček, vládní mluvčí, k záměru kabinetu prodat letiště Boží Dar společnosti Tara Aerospace, dceřinné firmě irského Ryan Air

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Nové mosty a zavádění

Dojezd
a zastavení



Prodloužený prst B nabízí nové dimenze interiéru, pojezdové chodníky, ale i šest nových mostů, které doplnily tři původní. Cestující si patrně nevšimnou, že letadla nyní zajedou na stání a přesně zastaví bez navádění řídicích odbavovacích ploch. Nové nástupní mosty firmy Thyssen mají prosklené stěny a vlastní klimatizaci. Pohybují se vertikálně i horizontálně a konstrukce dvou nebo tří tubusů umožňuje změnu délky dle potřeby. Časovou úsporou je pružnější možnost pohybu mostu. Zdvojená konstrukce mostu B8 a B9 na konci prstu B (na snímku Jiřího Láně) umožňuje u velkých letadel současně přístavení ke dvěma předním dveřím. Nebo se most elegantně rozdvojí a přijme dvě menší letadla současně.

Pod mosty vidíme mohutné žluté hadice. Z autonomních klimatizačních jednotek je možno kabiny letadel chladit či vytápět, je zajištěna i dodávka pitné vody a el. energie o kmitočtu 400 Hz. Letadla tak nemusí používat palubní APU jednotky, které klimatizaci a el. energii zajišťují. Ubývá hluku a spalin, přibývá ohledu k provoznímu personálu na ploše a k životnímu prostředí vůbec.

Letadla jsou k mostům zaváděna optickým naváděním a zastavovacím systémem od švédské firmy FMT. Systém je na prstu B spu-



Směrové
navádění



těn zatím zkušebně (současně ho instalují na prst A), do řádného provozu má být uveden koncem června 2002. Pilot už tedy nebude potřebovat terče v rukou řídicího odbavovací plochy, všechno uvidí na světelném panelu. Směr koriguje podle světelných šipek, laserový dálkoměr pomocí světelné rohože mu sdělí informaci o vzdálenosti v metrech od bodu zastavení, poslední 2 metry s přesností na 20 cm. Systém kontroluje i polohu mostu. Pokud není v parkovací poloze, letadlo prostě na stojánku nenavejde. Systém je propojen s letištní databází, odkud získává informace o letu a typu zaváděného letadla a kam předává informace o době stání (tzv. špalkové časy). Absence služby Follow me může přinést i malé negativum – trasu letadla už neprohlédnou lidské oči z naváděcího vozu a nezaregistrují případný cizí předmět na ploše číhající na pneumatiky podvozku. Výhodou je zprůsvětlení kontrolního systému čistoty odbavovací plochy i dodržování dopravního řádu.

Vaše kroky novým terminálem do letadla zkrátka stojí za to. Co uvidíte, bylo ještě před pár lety nedostižným snem o světových parametrech pražského letiště.

S použitím materiálů ČSL, s.p. připravil – os

➤ ČSA přesídlily do nové budovy



„Stali jsme se světově uznávanou společností a členem Sky Team. Proto musí naše prostory korespondovat s postavením špičkového leteckého dopravce,“ řekl prezident Ing. Miroslav Kůla u příležitosti slavnostního otevření nového administrativně-provozního centra ČSA na ruzyňském letišti.

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ

No, a proč špalek? (úvod k novému seriálu Jaro

Následující řádky budou určeny všem zaměstnancům podniku, který nese v názvu Řízení letového provozu, ale oni sami nejsou přímou součástí soukolí, které se nazývá „letové provozní služby“.

Příslušníky těchto složek naopak žádám o jistou profesionální shovívavost, neboť obsah následujících řádek se nebude zabývat podrobnými provozními postupy, technicko-provozními daty technických systémů, ani obsahovat aktuální provozní údaje a přesné odborné názvosloví.

Naopak. Popis činností a postupů je záměrně zjednodušený.

Cílem pěti kapitol bude přiblížit širokému okruhu zaměstnanců podniku základní principy a činnosti, bez kterých nelze žádný let dopravního letadla provést a přiblížit také touto cestou některá pracoviště a profese, které mají svůj význačný podíl na tom, co souhrnně nazýváme civilní leteckou dopravou.

V našem podniku je celá řada těch, kteří obrazovku radaru nikdy neviděli, neslyšeli ve

Krok za kuli

„Ruzyně DELIVERY, ČSA 650, žádám letové povolání do Londýna Heathrow,“ zazní hlas pilota z re-produktoru jednoho z pracovišť na letištní řídicí věži v Praze-Ruzyni.

„ČSA 650, Ruzyně DELIVERY, povolení do Londýna Heathrow, odletová Banas 2 ALFA, kód 1462,“ odpoví řídicí letového provozu na TWR.

Pro většinu české populace je ukázka korespondence mezi pilotem baňatého boeingu 737, stojícího na ploše ruzyňského letiště a řídicího na věži, ve výšce přes 50m nad odbavovací plochou asi stejně srozumitelná, jako hlášení nádražního rozhlasu v Budapešti. Klid, nebudeme pátrat po tom, co které číslo, nebo výraz znamená. Pro naše aktéry byl jejich rozhovor srozumitelný. My se teď pokusíme zjistit, co vše předcházelo tomuto prvnímu „živému“ kontaktu mezi posádkou letadla a řídicím letového provozu.

Činností, směřujících k provedení každého vzletu letadla, je celá řada. Každá z nich je velmi důležitá. Některé z těchto činností na sebe navazují a mají přesně určené pořadí, jiné probíhají samostatně, ale všechny směřují k jednomu cíli – let musí být zahájen včas. Nelze popsat úplně všechno, co souvisí s přípravou a provedením každého letu, proto se budeme věnovat pouze těm nejdůležitějším. Nelze ani rozdělovat činnosti na více, či méně důležité tam, kde každý úkon má vliv na bezpečnost lidí.

Každá letecká společnost si zakládá na přesném dodržování časů, uvedených v jejich letovém řádu a vede nikdy nekončící boj o každou minutu se všemi zdroji potencionálního zpoždění. Letový řád je základem pro



riálu Jaroslava Vlasáka)

sluchátkách hlas jeho pilota a let letadlem znají pouze z pohledu cestujícího.

Právě těm je tento seriál věnován.

Je zdůrazněním důležitosti a odpovědnosti práce desítek a stovek lidí, kteří svojí každodenní činností přispívají k pocitu bezpečí těch, kteří letadlo využívají pouze jako nejrychlejší dopravní prostředek. Zdůrazňuje sounáležitost mezi všemi zaměstnanci podniku, který ve svém názvu nese ŘLP ČR, s.p.

No, a proč špalek? „Špalkem“ se v letecké hantýrce nazývá blokáda podvozkového kola letadla, která brání samovolnému pohybu letadla při parkování. „Špalkem“, obrazně řečeno, tedy každý let začíná poté, co byl odstraněn před zahájením pojištění a zase končí, jeho založením po zastavení letadla. Symbol „špalku“ byl tedy zcela záměrně použit pro název celého souboru článků v následujících číslech STRIPu, pro přiblížení činností, které obrazně spadají mezi tyto dva mezníky.

autor

Opět v Letňanech

Letecká škola a Letecká informační služba (LIS) se opět společně prezentovaly na 2. Mezinárodní výstavě všeobecného letectví ve dnech 16.–19. května ve veletržním areálu v Letňanech a na letňanském letišti.

Návštěvníci se zajímali především o kurzy pro privátní a dopravní piloty. Jak čeští, tak zahraniční příznivci létání (Rusové, Slováci) byli nadšeni našimi výukovými materiály a projevíli nebyvalý zájem o jejich nákup. Na výstavě jsme také měli příležitost hovořit s několika příslušníky Armády ČR, kteří u nás absolvovali kurzy pro dopravní piloty. A protože byli s úrovní kurzů velmi spokojeni, budeme se jistě i nadále v Letecké škole s vojáky setkávat.

Z tradičních produktů LIS byl největší zájem o letecké mapy, především o ICAO mapu 1:500 000 určenou pro VFR létání. Na tuto výstavu jsme připravili jako novinku její rozkládací variantu, vhodnou na palubu letadla. Dále jsme seznamovali zájemce s WEB stránkami LIS.

(jh, id)



Snímky: ABF

za kulisy letu boeingu 737 ČSA linky OK 650/651



organizaci letového provozu všech společností provozujících leteckou dopravu, jeho dodržování je jejich výkladní skříní.

Letový řád zpracovává každá letecká společnost, která provozuje lety na pravidelných linkách. Cestující veřejnost v jeho obsahu nalezne nejen všechny letecké spoje, které společnost v období jeho platnosti provozuje, ale rovněž časy odletů a přiletů, typy letadel a četnost letů na jednotlivá letiště. Letový řád je zpracováván zpravidla odděleně pro období zimního a letního letového provozu. Různá intenzita poptávky po letecké přepravě v období zimních měsíců (listopad–březen) a letních měsíců (duben–říjen) má za důsledek nejen rozdílnou četnost letů v těchto obdobích, ale často i typy letadel, která společnost na jednotlivé linky nasazuje.

Snahou je nasadit na linku vždy takový typ letadla, jehož sedačková kapacita odpovídá přibližně počtu cestujících na lince v daném období. Sestavení letového řádu je velmi složité a komplikované, výsledkem musí optimalizovat často rozdílné požadavky jednotlivých složek letecké společnosti. Většina z nich proto zaměstnává zvláštní tým odborníků, kteří se trvale zabývají zpracováním podkladů pro sestavení letových řádů a průběžně vyhodnocují jejich dodržování a efektivitu.

S touto činností souvisí vytvoření přesného harmonogramu využití letadlového parku společností. Harmonogram musí zohlednit nejen zmiňovaný letový řád, ale rovněž nezbytnou údržbu letadel a režim jejich pravidelných technických prohlídek. Pracovníci odpovědní za plánování letadel musí pružně reagovat každý den

na aktuální počty cestujících na jednotlivých linkách, zpoždění letadel z předchozích linek a drobné poruchy a závady, které případně brání okamžitému nasazení letadla na další trať. Podobnou alchymii jako s letadly má i dispečink posádek s plánem nasazení pilotů a palubních průvodčích.

Složení vhodné posádky letadla musí respektovat celou řadu kritérií, počínaje typovou zkouškou pro daný typ letadla, zdravotní způsobilostí až po absolvování předepsaného výcviku a pravidelného přezkoušení. Pro každý let a každého člena posádky musí být předem určena záloha – hotovost, která nastoupí v případě zdravotních potíží některého člena původně plánované posádky. Při počtu několika set členů posádek a různých stupních jejich možného využití je zřejmé, že je tato činnost pro každého leteckého přepravce velmi složitá.

Pro „naš“ let do Londýna tedy máme letovým řádem určenou linku, známe i posádku, naše letadlo je naplněno palivem a zavazadly těch správných cestujících, technici naposledy prověřili jeho technickou způsobilost a cestující v odletové hale tisknou nosy na sklo a vyhlíží, které ze to bude asi to „jejich“ letadlo. Po absolvování všech procedur spojených s odbavením mají teď relativní klid.

Posádka letadla se zatím pečlivě připravuje na svůj let.

Mohlo by se zdát, že let na mezinárodní letiště, kam pilot letí často i několikrát za měsíc, je prostou rutinou. Není to tak jednoduché.

Specifické meteorologické podmínky po trati letu a v prostoru cílového letiště, spolu s dynamicky se měnící provozní situací ve vzdušném prostoru, vytvářejí každému letu zcela odlišný průběh.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR/ATCC

Snímky: JIŘÍ LÁNĚ

Od špalku ke špalku I.

Psal se rok 1912...

První dobový letecký den za podpory RLP ČR, s.p. pořádá poslední červnovou neděli Aeroklub Mladá Boleslav a Nadační fond „Letadlo Metoděje Vlachy“. V minulosti tu létaly takové osobnosti, jako např. Ing. Otto Hieronymus (šéfkonstruktor firmy Laurin a Klement, konstruktor prvního leteckého motoru v Rakousku-Uhersku a jeden z prvních pilotů v Čechách), či průkopník českého letectví Ing. Jan Kašpar. A Metoděj Vlach, další letecký velíkán mlado-boleslavského letiště a montér firmy Laurin a Klement, zkonstruoval první české letadlo výhradně z českých materiálů, poháněné automobilovým motorem. Tento unikát, jehož replika bude k vidění na zmíněném setkání aviatiků a přátel létání, poprvé vzlétl 8. listopadu 1912. Po 90 letech tak bude představena veřejnosti věrná kopie Vlachova stroje.

První letecký dobový den připravuje i další překvapení. Ostatně, přijďte se 30. 6. 2002 sami přesvědčit!

(vk)



Foto: archiv



Foto: ČTK

Stopou děda Charlese

Vnuk slavného děda, letce Charlese Lindbergha, přeletěl v jednomotorovém letounu non-stop Atlantický oceán a 2. května 2002, téměř po sedmnácti hodinách letu, přistál na letišti Le Bourget u Paříže.

V květnu 1927 uskutečnil Charles Lindbergh první sólo přelet Atlantiku s jednomotorovým „Spirit of St. Louis“. Tehdy tento heroický čin okamžitě vynesl devětadvacetiletého pilota mezi mezinárodně uznávané celebrity. Erik Lindbergh se vydal po stopách děda Charlese o 75 let později. Absolvoval celou trať v délce

3610 milí: San Diego–St. Louis, St. Louis–New York a New York–Paříž při průměrné rychlosti 184 milí za hodinu na moderním letounu, vybaveném navigačním družicovým systémem GPS, satelitním telefonem a e-mailem. Letadlo jeho dědečka, který trať urazil za 33,5 hodiny při průměrné rychlosti 108 milí za hodinu, neslo jediný navigační nástroj, kompas, a mapy (Lindbergh dokonce ostříhal okraje map, aby získal každý dekagram ve prospěch nižší hmotnosti letounu)...

Sólo let s jednomotorovým letadlem nad Severním Atlantikem patří k vrcho-

lům všeobecného létání – srovnatelný se zdoláním Mount Everestu v horolezectví a i 36letý Erik Lindbergh, obchodní pilot, si byl vědom nebezpečí a úskalí, která ho mohla při letu potkat. Neměl ale v letadle padák.

Před letem se Erika ptali, co si myslí, že by k jeho letu řekl jeho děda. „Mohli by říct – proč děláš tu bláznivou věc? A co bych na mu odpověděl? Asi tohle – nevím, ale bude to velmi vzrušující.“

Říká se, že Charlesovi dopomohla překonat tuto vzdálenost v kabině mouchy, která na něj, silně unaveného, neustále dotírala a bránila mu usnout. Erik Lindbergh takové problémy jistě neměl.

Ing. Ladislav Mika
Odbor civilního letectví MDS

Misheard English

V britské anketě o nejlepší píseň všech dob zvítězila Bohemian Rhapsody Freddy Mercuryho (Queen), jejíž úryvek vám Andrea Kostlánová z Letecké školy nabízí. A nezapomeňte, v textu jsou ukryty chyby.

QUEEN: BOHEMIAN RAPSONY
Is this real life?
Is this just fantasy?
Caught in a landslide
No escape from reality
Open your eyes
Look up the aisles and see
I'm just a poor boy,
I need no sympathy
Because I'm easy come, easy go
A little high, little sloe...

(rik)



Kreslil: OTAKAR RADA