

Tak jako již po tři uplynulé roky i letos jedeme vystavovat do Maastrichtu. Do Maastrichtu, kde se každoročně schází odborná veřejnost se zaměřením na řízení letového provozu. Výstava ATC Maastricht, podporovaná agenturou EUROCONTROL a Evropskou unií, se stala jedinečnou příležitostí pro všechny, kteří chtějí něco vidět a zároveň být viděni.

My v Maastrichtu

Na to, že se termín konání ATC Maastricht blíží, jste dopředu připravováni tím, že se vám v poště začnou hromadit pozvánky k návštěvě expozic vystavovatelů a pozvánky na doprovodné akce výstavy. Brzy však přijdete na to, že by vám tři dny konání výstavy na všechno nestačily. Nestačili byste totiž sledovat všechny prezentace a konference, natož pak navštívit expozici každého vystavovatele. Zvolíte proto určitý kompromis a vyberete si to, co považujete za nejzajímavější.

A co vlastní vystavovatelé? Netuším, jak velké řešitelské týmy mají renomované společnosti v oblasti ATM pro tuto příležitost k dispozici, ale letecká škola si s celou záležitostí poradí ve třech lidech a pro výtvarné zpracování expozice využívá služeb externí agentury.

Nyní je již po výstavě a můžeme hodnotit. Měla expozice Letecké školy ŘLP ČR, s.p. úspěch nebo zklamala očekávání a ve světě expozic velkých výrobců ATC techniky zapadla? Z ohlasů návštěvníků letošní výstavy ATC Maastricht máme jasnou odpověď, naše prezentace byla úspěšná.

Závěrem mi dovoluje poděkovat všem kolegům a partnerům, kteří se na tomto dílčím úspěchu letecké školy podíleli.

KAREL KOUKLÍK,
vedoucí LŠ

Evropa spěje k jednotnému vzdušnému prostoru

ATC Maastricht 2003

Již tradičně v únoru hostil nizozemský Maastricht konferenci a výstavu „Air Traffic Control 2003“, významnou a reprezentativní událost v oblasti budoucího vývoje služeb řízení letového provozu. V maastrichtském výstavním centru se prezentoval rekordní počet 130 vystavovatelů z Evropy, Severní Ameriky a Asie. Už tradičně jsme mezi nimi registrovali stánek Letecké školy ŘLP ČR, s.p. (na snímku Richarda Klímy).

Velkou pozornost přitahovaly expozice známých společností Boeing, Raytheon, Lockheed Martin nebo Thales. Zajímavá byla i účast českého ATM průmyslu, zastupovaného mj. firmami ELDIS, ARTISYS, ERA a dalšími.

Evropská unie poprvé

Silné zastoupení tu měly společnosti zaměřené na vzdělávání odborníků v oblasti provozu letadel, výuky pilotů a řídicích letového provozu, jako např. z francouzského Toulouse a z floridské Tampa.

Poprvé se výstavy zúčastnila Evropská unie prostřednictvím generálního ředitelství pro dopravu Evropské komise. Představila současnou podobu programu jednotného evropského nebo aktuální podprojekty, které budou implementaci Single European Sky podporovat.

Výstavu provázela bohatý program odborných přednášek. Návštěvníci a vystavovatelé tak měli příležitost seznámit se s problematikou nových technologií ATM, které mají jediný cíl: zvýšit bezpečnost a kvalitu poskytovaných letových provozních služeb. Mnoho zájemců využilo nabídku agentury EUROCONTROL na návštěvu nového provozního sálu maastrichtského UAC. Exkurze byla spojena s prezentací rozvojových programů experimentálního centra EUROCONTROL,

které jsou zpracovávány a financovány v rámci šestého programu pro vědu a výzkum EU.

„Not invented here“

Téma dvoudenní konference sponzorované firmou Thales ve spolupráci s EUROCONTROL a s podporou CANSO a IATA hledalo odpověď na otázku: Splní návrh budoucího ATM očekávání? Jednotlivé příspěvky více či méně reflekto-

vally toto zadání, konkrétní odpověď však z pochopitelných důvodů dát nemohly. yŘada z nich byla věnována nejen technologiím existujícím a přímo aplikovatelným, ale i těm perspektivním a zkušenostem s jejich zaváděním a testováním.

J. Crichton, ředitel NavCanada, označil přetrvávající přístupy k budování rozvoje ATM jako syndrom „not invented here“ („nebylo vynalezeno zde“). Důsledkem je snaha vyvíjet specifické systémy nebo jejich funkční vlastnosti na základě individuálních požadavků uživatelů. Což je překážkou harmonizace a interoperability systémů i snižování nákladů na jejich implementaci. „Výrobci letadel také nevyvíjejí letadlo pro každého zákazníka,“ řekl J. Crichton.

(pokračování na straně 2)



Společná konference a výstava ATCA a Ministerstva obrany USA (CMAC '03) proběhne ve dnech 5.–8. května 2003 v pražském Kongresovém centru.

Této významné události se budeme věnovat v příštích číslech Stripu.

Ing. Petr Materna přijal delegaci Venezuely na půdě ŘLP ČR, s.p.

Delegace Venezuely vedená José Gregorio Vielma Morou, prezidentem Autonomního institutu mezinárodního letiště Maiquetia (IAAIM) v Caracasu, navštívila ve čtvrtek 13. února 2003 v doprovodu chargé d'affaires venezuelského velvyslanectví v Praze José Alberta Gómeze Mogollóna ŘLP ČR, s.p.

Hosty přivítal generální ředitel Ing. Petr Materna. Ing. Ivan Hubert seznámil členy delegace s organizací státní správy ČR v oblasti letecké dopravy, s postavením našeho podniku, jeho rolí a právní formou. Informoval je rovněž o organizační struktuře podniku, jeho výkonech i s konstrukcí a výši poplatků za letové provozní služby.

Pan José Mora hovořil o aktuální situaci venezuelského letectví. Služba

řízení je součástí úřadu pro civilní letectví, který zároveň plní i funkci ústavu pro šetření nehod. Služba řízení letového provozu v zemi nemá dostatek prostředků pro investice do požadované infrastruktury. Letový provoz je vzhledem ke geografické poloze Venezuely stabilní a vykazuje trvalý nárůst.

Členové delegace projeví velký zájem o činnost letecké školy. Proto byla nad rámec programu zařazena její návštěva, včetně ukázky praktického výcviku na simulátoru. V doprovodu ředitele DPRO Ing. Aloise Těšitele si hosté prohlédli stanoviště ACC, APP a TWR a pracoviště technického sálu.

(ih)

Snímek: JITKA HRDINOVÁ



ATC Maastricht 2003

(dokončení ze strany 1)

„Za posledních šest let jsme zvládli dvojnásobné navýšení provozu,“ charakterizoval Johan van Vollenhoven, ředitel jihoafrického podniku řízení letového provozu (ATNS), národní program rozvoje ATM. Představil program regionální spolupráce zahrnující státy jižní a jiho-východní Afriky, jehož cílem je vytvoření střediska pro řízení letového provozu v horním vzdušném prostoru a který se svými principy blíží evropskému pojetí Single European Sky.

Zítřka „Megaairlines“?

Asi nejfuturističtější bylo vystoupení ředitele Airways New Zealand Ashley Smouta. Budoucnost letectví vidí ve vytváření velkých aliancí leteckých dopravců, tzv. Megaairlines a obdobně organizovaných služeb řízení letového provozu založených na regionálním uspořádání. Klíčovým parametrem hodnocení těchto služeb jsou podle něj náklady na jeden pohyb. Zdůraznil význam porovnávání výkonnosti poskytovatelů služeb (Benchmarking), avšak ne k účelům regulačním, nýbrž jako nástroj pro komunikaci s leteckými spo-

lečnostmi. „Budoucnost vzájemných vztahů poskytovatelů služeb s průmyslem a leteckými přepravci je ve vzájemném partnerství postaveném mj. na principu sdílení rizik,“ dodal Ashley Smout.

Téma č. 1: poplatky

Letečtí provozovatelé tentokrát opustili tradiční téma – zpoždění, neboť tento parametr se snížením provozu dramaticky poklesl. Statistika EUROCONTROL prezentovaná Gerogem Paulsonem ukazuje, že letecké společnosti dnes přispívají k celkovému zpoždění 48 %, podíl letišť činí 19 %, bezpečnostní opatření 5 % a se sedmnácti procenty se pak na zpoždění podílejí služby ATC. A tak zásadním tématem současnosti je výše poplatku za letové provozní služby. Snaha ovlivnit jak mechanismy jeho stanovení, tak vytvoření modelu, který by motivoval podniky poskytující služby k vyšší efektivitě a flexibilitě, je zřejmá. Jedním z možných prostředků dosažení vyváženého poměru „kvalita/cena“ je možnost uzavírání smluv o úrovni poskytované služby. Tento prvek je v podobě partnerských smluv úspěšně

aplikován např. v Austrálii či na Novém Zélandu. V Evropě zatím nemá tradici, ale např. na úrovni CANSO je považován za vhodný.

A co starý kontinent?

S programem Single European Sky a zejména s aktuálním stavem jeho implementace seznámil delegáty Ben Van Houtte z Evropské komise. V současné době se vedou diskuse především v otázce přístupu ke stanovení tzv. funkčních bloků vzdušného prostoru (FBA). V tomto ohledu Van-Houtte informoval o zajištění financování studie proveditelnosti FBA z prostředků komise.

Víctor Aguado, generální ředitel EUROCONTROL, pak představil model ATM pro Evropu. Za jeho klíčové prvky považuje vytvoření jednotného vzdušného prostoru, v němž službu řízení letového provozu zajišťují sdružení poskytovatelů služeb a dohled nad dodržováním pravidel garantuje silný evropský regulátor.

IVAN HUBERT, VKŘ
RICHARD KLÍMA, OVVMK

stručně z regionů

LKMT

- **Po odstranění závad** byl nový radiokomunikační systém RCOM Rohde&Schwarz uveden do řádného provozu.
- **Pro silnou námrazu** bylo stanoviště Lysá Hora systému P3D 40 mimo provoz ve dnech 11. a 20. 2. Námrazu odstranila ERA Pardubice ve spolupráci s techniky RIS ZLT.

LKKV

- **V únoru** se meziročně zvýšil počet pohybů o 33%.
- **K 1. 4.** přibude ke dvěma linkám ČSA do/z Moskvy třetí v úterý a od 30. 4. čtvrtá ve středu. Podle ČSA je tím kapacita linky na léto naplněna.

LKTB

- **Práce** na nových barevných SCAN konvertorech pro RL 64 byly dokončeny v únoru.
- **Pokračuje** likvidace pracoviště na letišti Pardubice.

telegraficky

- **Mgr. Lubomír Maršík** byl po odvolání Mgr. Jany Volákové Křížové pověřen prozatímním vedením OVVMK.

† Ing. Pavel Zach

dlouholetý externí spolupracovník ŘLP ČR, s.p. zemřel 20. února 2003 ve věku 61 let.

† Václav Drga

řídící ACC Praha zemřel 28. února 2003 po dlouhé těžké nemoci ve věku 48 let.

Statistika provozu

leden 2003

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02-03	2002	2003
leden	24 436	29 194	+ 19,47	0,15	0,03

Počet pohybů v evropském FIR

Měsíc	2002	2003	v %
leden	606 229	642 143	+ 5,9

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
leden	6 966	8 019	+ 15,1	386	735	+ 90,4	397	494	+ 24,4	102	168	+ 64,1

Karlovy Vary jsou po čtvrté hodině letištěm nezajímavým, ví Rostislav Broda

Šance musí přijít

Jak ostře vidíme ruzyňskými očima regionální letiště? Co víme o problémech v tamních střediscích letových navigačních služeb a o lidech, kteří tam pracují? Odpovědi jsme loni hledali s vedoucími středisek v Brně a v Ostravě. Dnes triptych rozhovorů uzavíráme s Rostislavem Brodou ve zmodernizovaných prostorách objektu ŘLP ČR, s.p. na letišti v Karlových Varech.

Sněhová duchna jiskří dopoledním sluncem a odkryje celou délku pečlivě upravené dráhy 29/11, až když jedeme kolem. Lesní cesta končí pod prosklenou, pětadvacet metrů vysokou věží TWR. Ač uvedena do provozu v roce 2000, karlovarští dodnes čelí vadám na kráse objektu. Vadou největší je projektová a konstrukční chyba klimatizace TWR.

Není tenhle problém důsledkem jisté nepružné administrativy divize provozní, o níž na tomto místě hovořil Ing. Radovan Kubík z Ostravy?

„Odpovím jinak. Nemůžeme přímo komunikovat z divizí plánování a rozvoje, ani z divizí finanční. Kolega Jaroslav Hrdlička v rozhovoru pro Strip vyjádřil naději, že se v rámci divize najde optimální řešení. U nás ho zatím neregistrujeme. Škoda. Prodlužuje se komunikace, krátí se čas na připomínkování. To se musí změnit.“

A změní se? Zdá se mi, že Hrdličkův optimismus nesdílíte.

„Nová organizační struktura má logiku. Praktickým příkladem je zavádění systému bezpečnosti a jakosti ISQMS v divizi provozní, jehož podtextem je společný zájem nabízených služeb. Na jeho pozadí probíhá proces unifikace regionálních letišť. Taková je současnost, světový trend.“

Co svým kolegům v Brně či Ostravě závidíte?

„Brnu nonstop službu a schopnost přijímat těžká letadla a ostravským kolegům...? Přeji jim, aby co nejdříve začali s výstavbou nového objektu řízení letového provozu, protože jsou z nás všech nejvíc závislí na České správě letišť. A pak – jsem patriot. Narodil jsem se tady.“

Vážně? Neslyším, že byste mluvil ostravsky. Co že jste se octl na druhé straně republiky?

„Šel jsem s licenci řídicího pro Karlovy Vary a jsem tu už jednadvacet let.“

Vy jste vždycky toužil řídit letový provoz?

„Ale kdepak! Jako kluk jsem chtěl být námořníkem, řídit zaoceánskou loď. A kdyby tenkrát pro můj ročník otevřeli v námořní škole v polském Gdaňsku třídu, patrně bychom tu spolu dnes nesešli. Teprve po vojně na letišti v Mošnově jsem propadl nejkrásnější konstrukci Tupolevova dolnoplošníku TU 124.“

Bylo složité přejít od radaru do kanceláře vedoucího střediska?

„V únoru v devětaosmdesátém zemřel tehdejší šéf František Domek a ředitel podniku rozhodl, že nastoupím na jeho místo. Nebylo to jednoduché. Jsem introvert a navíc jsem si intenzivně uvědomoval, že žádný učený z nebe nespad'. Nicméně jsem přesvědčen, že jsem z pozice své funkce přispěl k současné stabilitě střediska.“

Působíte dojmem vyrovnaného muže. Jste jím?

„Nikdy jsem nebyl sám se sebou spokojený. Záleží na tom, čeho chcete v životě dosáhnout. Jako řídící jsem neměl jediný konflikt. V manažérské funkci považuji za klíčovou personální práci, jednání s lidmi a umění jim naslouchat, ale především slušnost. Bohužel, ne vždycky platí, že lidé oplácejí stejnou mincí.“

Ač nepochybně nejkrásnějším, jste regionálním letištěm nejmenším a nejméně atraktivním. Co byste mu hned zítra chtěl závidět?

„Úplný systém přesného přiblížení I. kategorie ILS, tj. část GP a dráhu splňující mezinárodní normy. Tím bychom vyrovnali výškový handicap naší RWY (600 m n.m. – pozn aut.) pro přiblížení letadel na 70 OCH. S tím souvisí doplnění dráhového světelného systému o přiblížovací řadu vysoké svítivosti. Nedojde-li k tomu, zůstaneme zejména v zimě už po čtvrté hodině letištěm zcela nezajímavým.“

Jak si vedete s Českou správou letišť?

„Žijeme v relativní harmonii, řekl bych. Zastavěný pozemek a 1,5 m kolem je náš, za ostatní platíme pronájem, vyjma objektů zabezpečovací letecké techniky.“

Olišová Vrata jsou opět na stránkách novin. K 1. dubnu 2004 má letiště převzít od státu karlovarský kraj, přičemž peníze na jeho rozvoj chce získat z programu EU. To je příznivá zpráva, nemyslíte?

„Šance, jak nabízet služby I. kategorie, musí přijít. Pozitivem je obnovení linky

ČSA Karlovy Vary-Praha od letošního dubna. Na tahu je letecká veřejnost. Lázně povstávají z popela, není tu průmysl, zato léčivé prameny, filmový festival, grand-hotel Pupp, sklárny Moser, dostihy, golf, becherovka, minerálka Mattoni...“

Která z lázeňských atrakcí oslovila vás?

„Jsem léta abonentem koncertů karlovarského symfonického orchestru a obdivovatelem Bachovy varhanní hudby. A také jsem generací Beatles.“

Prozradil jste, že jste vášnivým sběratelem šelakových gramofonových desek. Jaké skvosty bych mezi nimi našel?

„Kompletní hudební produkci Jaroslava Ježka, Jiřího Voskovce a Jana Wericha a z klasiky originály Enrica Carusa a Emy Destiniové.“

Závidím vám pohled z okna vaší kanceláře. Kdy se v něm objeví letadlo?

„Zítra.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímek: JIŘÍ LÁNĚ

Rostislav Broda (*1945)

je vedoucím SLNS Karlovy Vary od roku 1989. V Ostravě nedokončil fakultu hornicko-geologickou Vysoké školy báňské. V roce 1970 nastupuje k České správě dopravních letišť jako dozorcí létání v Ostravě-Mošnově. V letech 1972–1993 vykonává funkci řídicího letového provozu na letišti Karlovy Vary. Ženatý, otec dcery a dědeček vnučky, vášnivý fotografuje a natáčí videoklipy, vášnivý čtenář a motorista, sběratel elektroniky, majitel historicky vzácné fonotéky.



Valentýn v Jenči

Ti, kteří se při vyslovení názvu nového střediska IATCC v Jenči jen shovívavě usmívali a nad letopočtem 2006 mávali rukou, dostali v minulých dnech docela jasnou odpověď.

Desítky pokácených jabloní, třešní, ale i bříz, buků a jiných stromů jsou prvním signálem zahájení výstavby nového objektu ŘLP ČR, s.p.

Zimní poklid obrovské zahrady, obklopující vysílací středisko ŘLP s dominantou anténní věže, vystřídaly v půlce února ječivé zvuky několika motorových pil. Zvuková kulisa typická spíše pro šumavské hvozdy tak občas zdatně konkurovala řevu motorů letadel, šplhajících v mrazivém vzduchu po startu z dráhy 24 na letišti v Ruzyni.

Stavební povolení pro výstavbu nového střediska IATCC nabylo dnem 3. 2. 2003 právní moci. Vzhledem k omezenému časovému intervalu „vegetačního klidu“ bylo třeba vykácet stromy v prostoru budoucího staveniště co nejdříve. Svátek všech zamilovaných čtrnáctého únorového dne se tak náhodně stal sym-

bolickým prvním krokem ke stavbě jenečského střediska řízení letového provozu.

Až se Valentýn za rok zase vrátí, bude již na staveništi panovat čilý stavební ruch.

Svátek, nesevátek.

JAROSLAV VLASÁK, DPLR/IATCC

Snímky: archiv CL



Nový sociální program

Generální ředitel ŘLP ČR, s.p. Ing. Petr Materna a prezident CZATCA Ing. Zdeněk Sršeň podepsali nový Sociální program pro řídící letového provozu platný od 1. 1. 2003. Podepsali rovněž dokument č. 3 k Zásadám o kapitálovém životním pojištění řídících, jímž se doba pojištění prodlužuje do dosažení věku pro vznik nároku na starobní důchod. Dále byla přijata změna opatření č. 01/01/DPER/119, kterou byla zrušena hranice maximálního příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění, která činila 3000 korun.

(jk)

Pracovně právní poradna

Zaměstnavatel připravuje pro zaměstnance nový druh pojištění. Jaké – a co musíme udělat, abychom se mohli stát účastníky takového pojištění?

Podmínky pro vznik nároku zaměstnance na příspěvek od zaměstnavatele na nový druh pojištění budou obsaženy v nové příloze č. 6 k oběma kolektivním smlouvám, která bude účinná od 1. 4. 2003. O jaké pojištění se tedy jedná? Zákon o dani z příjmu, v rámci kterého byly

vytvořeny podmínky pro možnost poskytnout ze strany zaměstnavatele svým zaměstnancům příspěvek a který nebude podléhat dani z příjmu, má pro takové pojištění souhrnný název „soukromé životní pojištění“. Podmínkou pro získání příspěvku zaměstnavatele v maximální

výši 666 Kč měsíčně (tedy ne více než 8000 Kč v kalendářním roce) je, že pojišťnou smlouvu uzavře sám zaměstnanec jako pojištěnec. A to je rozdíl od současného kapitálového pojištění, které ve prospěch svých zaměstnanců od roku 1995 uzavírá sám zaměstnavatel.

Další podmínkou je, že si sám zaměstnanec musí na takové pojištění přispívat. Výplata pojistného je sjednána až po 60 kalendářních měsících, současně však nejdříve v roce dosažení věku 60 let. Jeho příspěvek v úhrnu až 12 000 Kč se i pro něj stává odpodíratelnou položkou od daně z příjmu.

Aby všechny tyto podmínky byly bez komplikací pro samotné zaměstnance splněny, tudíž, aby všechny výhody, které nabízí zákon o dani z příjmu byly využity, určil zaměstnavatel jednu pojišťovnu, která takové pojištění se zájemci z řad zaměstnanců nově uzavře. S touto pojišťovnou uzavřel zaměstnavatel již v minulosti rámcovou smlouvu, z níž vyplývají pro zaměstnance a hodnotu jejich pojištění i další výhody. Poprvé může být zaměstnancům poskytnut příspěvek v měsíci květnu 2003.

O veškerých organizačních záležitostech stran možnosti uzavřít pojištění budou zaměstnanci včas informováni. Role organizátorů případně, tak jako obvykle, divizi personální. Stačí jen pečlivě číst tradiční vývěsky a zprávy na INTRANETU.

JITKA KOCOUBOVÁ, Ř DPER

Dopis řídícím letového provozu

Milé dámy, vážení pánové, v současné době probíhá v ŘLP ČR, s.p. výzkum (studie) vlivu stresu na výkon profese řídícího letového provozu. Jejím cílem je komplexní posouzení pracovní/psychické zátěže řídícího letového provozu. Vzhledem k mimořádné náročnosti Vaší profese je potřebné získávat, zpracovávat a vyhodnocovat informace z praxe a využívat je ve prospěch řídících letového provozu (výběr a výcvik, zkvalitnění pracovního prostředí, režim práce a odpočinku, vztahy a komunikace na pracovišti, rizikové faktory).

Obdobná studie byla naposledy provedena v roce 1992 PhDr. Karlem Vacířem. Jistě už znáte, že nároky na výkon profese řídícího letového provozu se od té doby výrazně změnily, stejně jako prostředí, v němž práci vykonáváte. Smyslem současného výzkumu je tyto změny

zachytit a objektivně posoudit. Bez Vaší aktivní spolupráce však nelze tento úkol splnit.

Výzkum je prováděn prostřednictvím dotazníku pracovní zátěže (Human Factors Inventory). Jedná se o standardizovanou metodu, již vyvinul ve Velké Británii John W. Johnes, Ph.D. Do podmínek České republiky ji převedla a českou verzi ověřila skupina moravských psychologů. Jedná se o kvalitní diagnostický nástroj, který je schopen diferencovat a měřit oblast pracovní zátěže.

Studie je prováděna anonymně, nejedná se v žádném případě o konkrétní osoby, ale o profesi jako takovou. Pokud cítíte jakékoliv obavy a nechcete vyplňovat údaje týkající se věku, pracoviště, délky praxe a pohlaví, nevyplňujte je, nechte je volné. Vyplnění odpovědního lístku trvá asi 30 minut. Pokud lístek vyplníte a ode-

vzdáte, přispějete svým dílem k aktuálnímu poznání Vaší profese.

Děkuji Vám, že se tomuto tématu hodláte věnovat a ujišťuji Vás, že neztrácíte čas. A Vám, kteří jste odpovědní lístek už vyplnili, děkuji zvlášť. Jsem si vědom toho, že se jedná o projev důvěry. Těší mě to a zároveň zavazuje.

A ještě informace na závěr: do konce měsíce února bude zprovozněna místnost CZATCA ve 2. poschodí technického bloku. Díky pochopení výkonné rady CZATCA budu moci využívat tuto místnost každou středu od 13.00 do 17.00 pro účely psychologické poradny. Rád se s Vámi v tomto klidném a důstojném prostředí setkám.

Těším se na případnou spolupráci.

Mgr. Michal Walter, DPER/psycholog

V Praze 6. února 2003

Do uzávěrky II. ročníku fotosoutěže Stripu zbývá 24 dní

Kategorie Archivní fotografie je úsměvným okénkem do nedávné historie nejen našeho podniku a také svědectvím, jak jsme v něm žili.

„3L“



Když ještě nejvyšším pracovištěm technického bloku byla stará TWR...

Snímek nám poskytl ze svého unikátního archivu Ing. Josef Štětina, bývalý vedoucí VVZLT (Vývoj a výroba zabezpečovací letecké techniky), který sídlil v dnešní budově LO. Záběr svědčí o plné koncentraci (zleva) Jiřího Mikoláška, Ladislava Čermáka a Petra Drahokoupila. Jaroslav Vlasák si je identifikací trojice řídících zcela jist: „Tady jsem se s nimi něco naseděl...“

Josef Poustka (APP/TWR/SMC) pod svým soutěžním snímkem uvádí: turbovrtulový letoun ČSA ATR 42-400 při přípravě k dalšímu letu.

(rik)



Ruzyňské letiště

čelí vlně výhrůžek bombovým útokem. V pátek 28. února, už osmý anonymní telefonát od začátku roku (!), hrozil výbuchem bomby v 11 hodin. Terminály opět osiřely, cestující i se svými zavazadly museli čekat na výsledek pyrotechnické prohlídky na odlehlých parkovištích. Více než dvacet letadel po přistání „postávalo“ s cestujícími na palubě v bezpečné vzdálenosti od terminálu, na 35 linek je zpožděno na odletech, letový řád je rozhozen až do večerních hodin. Dopadený Pavel Veselý (20) je odsouzen na tři roky + 88 000 korun náhrady škody, Jaroslav Horáček čelí soudnímu procesu + 6,5 mil. Kč náhrady škody. Slušná sazba za 1 minutu hovoru, že?

(os)

Snímek: LUBOMÍR MARŠÍK



inspiromat

„Ukončení jednání se Správou letiště je hodně podivné. Jak v časovém souběhu, tak způsobem, jakým se odehrálo.“

Jiří Hrabovský, mluvčí ECM

„ECM mají jiné představy o tom, jak hotel využít. Chtěli mít více prostoru pro kanceláře. To se nám nelíbí.“

Martin Kačur, pověřený generální ředitel ČSL, s.p.

„V případě, že jakýkoliv dopravní letoun vyšle signál, že má tiseň, naši piloti ho vyhledají a koordinují se společně s orgány řízení letového provozu.“

Michal Prejzek, mluvčí vojenské letecké základny v Čáslavi, pro ČT1

„Letecká doprava má svou cenu. Náklady na letištní poplatky, navigaci, palivo, platy pilotů a palubního personálu jsou pro všechny společnosti v podstatě stejné.“

Václav Král, viceprezident ČSA

„Jsme ve skvělém kole nízkých nákladů, nízkých cen, rychlejšího růstu a vyšších zisků.“

Michael O'Leary, šéf společnosti Ryanair Holdings

„Konkurence tzv. diskontních aerolinií nás nikterak nevruhuje. Pro cestující je to bezvadná nabídka.“

Peter Davies, výkonný ředitel Brussels Airlines

„Mohli bychom z Prahy učinit svou základnu v centru Evropy.“

Rafael Aragones, manažer letecké společnosti easyJet pro Jižní Evropu

„Polsko zatím nespěchalo s cílem posílit pozici národního přepravce. Nyní hrozí, že Praha odčerpá cestující z jižního Polska.“

Jan Lisecki, rada polské mise při EU, pro deník Rzeczpospolita

„Zde je vidět, jak moc je potřebné otevřené nebe.“

Krzysztof Pawlowski, předseda představenstva letiště v Poznani, komentuje fakt, že jediné letiště v Praze obsluhuje větší počet cestujících než všechna letiště ve čtyřikrát větším Polsku.

„My Češi jsme Britům říkali, že je to jen takový český vtip.“

Michal Laštovic, cestující na palubě, popisuje drama s podvozkem Boeingu 737 na lince ČSA z Londýna.

„Ve spolupráci s věží se nakonec podařilo zjistit, že problém není v podvozku, který se vysunul, ale v signalizaci, která selhala.“

Daniel Plovajko, mluvčí ČSA

„Naštvala ho babička, která ho vyhodila z bytu, tak zavolal.“

Jaroslav Novák, zástupce ředitele policie Prahy 6, po rozhodnutí soudu poslat Pavla Veselého (20), autora anonymního telefonátu o uložení bomby na ruzyňském letišti, na tři roky do vězení s ostrahou.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?



ČSA staví nový cargo terminál

Pátek 28. 2. 2003 byl pro ČSA poněkud slavnostní. Poklepáním na základní kámen byla oficiálně představena manažerům civilního letectví a zástupcům tisku nová stavba – cargo terminál. Shodou okolností, před dvěma roky, byl jen o kousek vedle poklepáván jiný základní kámen administrativně provozního centra ČSA. Krásná budova již dnes slouží svému účelu a dobré postavení ČSA na leteckém trhu je zárukou, že stavba cargo terminálu se bude ubírat ve stejných šlépějích.

Stavba byla zahájena 4. 11. 2002 a kolaudace je naplánována na 15. 12. 2003.

Generálním dodavatelem je společnost Hochtief VSB divize 8. České aerolinie na nový cargo terminál vyčlenily 750 mil. Kč. Termíny stavby jsou provázány s termíny postupu výstavby nové odbavovací haly, kterou staví Česká správa letišť. Provizorní prostory současného cargo terminálu ČSA budou strženy a na jejich místě vyroste nový terminál pro odbavení cestujících.

V loňském roce ČSA odbavily v současném cargo terminálu 25 000 tun zboží. Proces odbavení nákladu komplikoval fakt, že současné prostory neměly pro letadla přístup z provozní plochy. To vše nová stavba vyřeší.

Podle sdělení tiskového mluvčího ČSA Dana Plovajka bude roční kapacita terminálu 60 000 tun odbaveného zboží a pošty, což je srovnatelné se současnou kapacitou. Nový terminál však v případě potřeby umožní rozšíření kapacity až na 100 000 tun zboží ročně.

Ředitel ČSA Cargo Kamil Slavík doplňuje: „Velkou část kancelářských a skladovacích prostor si v novém cargo terminálu pronajme kurýrní společnost DHL. K ní se přidá také Česká pošta, čímž se expresní a poštovní služby dostanou pod jednu střechu.“

Moderní technologii v novém terminálu zajistí německá společnost Advanced Logistic Systems. Terminál bude například vybaven systémem automatické manipulace. Skladování leteckých palet a kontejnerů se bude provádět zařízením ETV (Elevating Transfer Vehicle), které výrazně zkracuje čas pro odbavení zboží. Významnou novinkou bude také stojánka pro nákladní letadlo, která umožní odbavení jak charterových, tak pravidelných nákladních letadel přímo u cargo terminálu, což značně zjednoduší odbavovací procesy.

ČSA v loňském roce přepravily 3,06 mil. cestujících, což je o 6,5 % více než v roce 2001.

Podle materiálů ČSA a ČTK připravil – **os**
Snímek: LUBOMÍR MARŠÍK



Na aktuální téma

Financování letových

Problematické financování poskytovatelů letových provozních služeb byla věnována i část letošní konference ATC v Maastrichtu. Toto téma nabývá v posledních letech na aktuálnosti, zejména v souvislosti s krizí letecké dopravy po 11. září 2001. Aktuální však bylo již před krizí, a to nejen v souvislosti s komercializací těchto služeb nebo se zřízením mezinárodního střediska řízení horního vzdušného prostoru.

Obsah tohoto tématu je velmi široký, zahrnuje způsob stanovení cen za poskytované služby, řízení nákladů a samozřejmě nakládání se ziskem. Na první pohled se jedná o běžné ekonomické kategorie. Poskytovatelé služeb ATM však mají svá specifika. Těch je samozřejmě mnoho. Podniky poskytující ATM služby mají na trhu ve svém oboru v rámci daného státu monopolní postavení. Používání běžných ekonomických kategorií podnikání, jakými jsou zisk a cena, bylo v této souvislosti ještě před několika lety považováno za herezi. Plošná komercializace poskytovatelů služeb v Evropě a diskuse, která tomu předcházela, přispěla i k vyjasnění této terminologie.

Regulace

Vraťme se však ke zmíněným specifikům. Hospodaření v podmínkách monopolu s sebou logicky nese potřebu ekonomického regulátora nebo alespoň určitých regulačních pravidel. Velká Británie, kde je poskytovatel služeb ATM plně privatizován, má zřízen regulační úřad. To je ale výjimečný případ. Ve většině evropských států plní úlohu ekonomického regulátora státní správa, která si stanovuje vlastní, většinou dílčí regulační pravidla či parametry. Převážná většina regulačních pravidel je ale ohraničena mezinárodními platnými dokumenty, které vycházejí z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Členské státy EUROCONTROL si dále tato pravidla konkretizovaly. Většinou nejsou formulována striktně a umožňují různý výklad. Způsob jejich dodržování je předmětem neustálých diskusí mezi poskytovatelem služeb a zákazníkem.

Mantinelu hospodaření máme opravdu mnoho a jejich kontury nebo konkrétní podobu si musíme většinou dovtvořit sami. Zda jsme to provedli správně, na to nám odpoví zákazník nebo sám trh a zpravidla až s větším časovým odstupem. Poskytovatelé letových provozních služeb zkrátka řeší jiné problémy než běžné podniky na trhu, byť by se na první pohled zdálo, že jejich „život“ je po stránce hospodaření jednodušší. Řeší rovnici o mnoha neznámých, na kterou ani ekonomická příloha Mladé fronty nenabízí jednoduché řešení (naštěstí).

Řízení nákladů

Hovořili jsme o řízení nákladů jako o jedné z hlavních součástí hospodaření a financování poskytovatelů služeb ATM. Regulační pravidla ICAO říkají, že hlavním principem, kterým se musíme řídit, je gradualismus. Jednotlivé nákladové položky se musí vyvíjet neskokově, plynule. Byť se to zdá jako paradox, zákazník

Stanovování poskytovatelů provozních služeb

zajímají především naše náklady, jednotková cena je až na druhém místě. Náklady na jednotlivé činnosti (letiště a traťové navigační) jsou zástupcům leteckých dopravců předkládány pravidelně dvakrát ročně a každá položka, respektive její vývoj, musí být podrobně zdůvodněna a obhájena. Není divu, že řízení nákladů je i naším zájmem. Cena za služby ATM je definována jako „podíl na vynaložených nákladech, přičemž nelze požadovat krytí nákladů, které nesouvisejí s letectvím“.

Ceny

Tímto jsme se dostali k další významné součásti hospodaření a financování, k cenám. Jednotková cena za naše služby je nejviditelnější hodnotou v pomyslné výkladní skříni našeho podniku. Jak je cena konstruována, resp. jaká je jednotka, na kterou se cena kalkuluje?

za traťové služby a naše velmi dobrá pozice v evropském kontextu co do její výše jsou poměrně známé. Podívejme se na porovnání cen, které zaplatí provozovatel Boeingu 737 400 na dvou letištích v ČR našemu podniku a provozovateli letiště za odebrané služby. Jako příklad je použit let ČSA se 144 cestujícími na palubě (všichni v režimu odlet na lince letící do obvyklé destinace v zahraničí). Letadlo stojí na odbavovací ploše cca 2 hodiny.

	LKPR	LKTB
Provozovatel letiště	88 062	89 550
ŘLP ČR, s. p.	14 950	14 950
Celkem	103 012	104 550

proces jako vlastní stanovení ceny. Ceny za traťové navigační a letištní služby jsou stanovovány v konsensu s našimi zákazníky a jejich vyhlášení předchází podrobné projednání. V tomto procesu je patrně nejdůležitější důvěra mezi zákazníkem (v našem případě jej zastupuje IATA) a poskytovatelem služeb. Důvěra v to, že regulační pravidla jsou chápána oběma stranami shodně a že je obě strany dodržují. Cena stanovená na jeden rok a dále fakt, že většina nákladů podniku má fixní povahu a proměnlivý vývoj letového provozu vždy vedou k tomu, že mezi skutečnými výnosy a jejich kalkulovanou výší je každoročně rozdíl. Tento rozdíl se samozřejmě promítne do konkrétní výše zisku v daném roce.

Zisk

Zisk poskytovatele letových provozních služeb je termín, který byl dlouhou dobu tabu. Stejně dlouhou dobu však reálně existoval, byť s jiným názvem. Musel existovat, protože zisk je účetní kategorie, kladný rozdíl mezi náklady a výnosy. Zisková marže je navíc legitimní součástí kalkulace nákladové báze ceny dle pravidel ICAO. S jednou podmínkou – že dosažený zisk bude použit opět v infrastruktuře civilního letectví. Otázkou zůstává výše ziskové marže, jejíž úroveň je dána úrokovou mírou „nízkorizikových finančních nástrojů“ (např. státních dluhopisů) a objemem aktiv podniku užívaných pro danou činnost. Tato interpretace je zákazníky dlouhodobě respektována a na ní je založen kalkulovaný zisk. Skutečný zisk se však vždy od kalkulovaného liší, protože objem letového provozu a tím i výkonů nelze nikdy odhadnout se stoprocentní přesností. Převís zisku nebo jeho nedostatek se promítne do kalkulace nákladové báze ceny v následujících letech. Tento mechanismus zajišťuje, aby v dlouhodobém horizontu byly náklady a výnosy vyrovnány a míra zisku byla stabilní.

Regulační mechanismus hospodaření je postaven tak, aby tyto podniky mohly plnit svoji funkci, tj. poskytování letových provozních služeb s využitím všech výhod komerčního prostředí. Plní ji jako hospodářské jednotky. Jejich cílem však není maximalizace zisku, běžná u standardního typu podnikatele, nýbrž plynulý dlouhodobý rozvoj. Hospodaření a financování těchto podniků je pomocí výše uvedeného mechanismu zabezpečeno proti výkyvům v poptávce a v parametrech okolního prostředí. Dlouhodobým cílem hospodaření těchto podniků by měl být plynulý nárůst hodnoty aktiv při neskokovém vývoji jednotkových cen. Toto je i prioritou státního podniku Řízení letového provozu České republiky.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, Ř DFIL
Snímek: VÁCLAV JUKL



Poznámka redakce: Omlouváme se čtenářům, kteří na této dvoustraně hledali třetí pokračování seriálu Ivana Krákory Krajina za zrcadlem. Najdete ho v dubnovém čísle Stripu.



U traťových služeb je to tzv. přeletová jednotka, jež je definována jako odmocnina z jedné padesátiny maximální vzletové hmotnosti letounu násobená proletnou vzdáleností ve stovkách kilometrů. Tento vzorec, byť na první pohled komplikovaný, je v Evropě zažitý dosti dlouhou dobu (téměř třicet let) a o jeho dalším osudu se diskutuje. Jeho konkrétní aplikace má ještě další nuance, které však v tomto kontextu nemají význam. Jednotka pro letištní služby je jednodušší, je to tuna maximální vzletové hmotnosti letounu.

Výše cen je každoročně velmi diskutované téma. Rád bych se nyní zaměřil spíše na služby letištní, neboť cena

Srovnání je to jistě zajímavé. Poskytovatel služeb ATM i provozovatel letiště se musí řídit stejnými principy cenotvorby, přestože obsah služeb je rozdílný a rozdílný je i objem majetku se kterým dotyčné subjekty hospodaří (pro porovnání – objem aktiv ŘLP ČR, s.p. k 31. 12. 2001 představuje cca 13 % objemu aktiv ČSL, s. p. k témuž datu).

Cena vychází z nákladů a nikoli naopak. Jinými slovy, cenu nelze měnit podle momentálního stavu poptávky po službách. Cena je stanovována zpravidla na jeden kalendářní rok. Výjimky jsou možné, ale musí pro ně existovat velmi dobrý důvod a předchází jim stejný

Lucerna hostila XII. reprezentační letecký ples

Hudba Hradní stráže a mažoretky zahájily v sobotu 22. února 2003 v Lucerně tradiční ples letců, který byl pořádán Sdružením čs. zahraničních letců, Svazem letců a společností Aviatik s.r.o. Stal se letos malou počtou bratří Wrightových, kteří právě před sto lety uskočili první let.

Hosty plesu, mezi které patřili především bývalí letci z druhé světové války, zástupci velvyslanectví a vojenští přidělenci, přivítal generálmajor Alois Šiška (na snímku vlevo dole). Pak již hrál věhlasný orchestr Karla Vlacha a celá Lucerna se doslova roztančila. Zazpívat přišel mj. i český nekorunovaný král rocknrollu Karel Zich a slovem celý večer provázela skvělá Marie Retková.

Lucerna opět nabídla památné prostory vydařenému společenskému setkání letců, konstruktérů a pracovníků všech kategorií letectví. Zásahu na tom měla i Letecká škola ŘLP ČR, s.p., tradiční generální partner plesu.

(dt)

Snímky: PETR TUČEK



Kreslil: OTAKAR RADA

Misheard English

... pravil Clint lakonicky

Má Oskara (1993) za režii svého filmu *Unforgiven* a byl nominován na Oskara za nejlepší herecký výkon v témže filmu. Řadu prestižních ocenění v USA a nominaci na francouzského Césara (1996) za nejlepší zahraniční film, získal pro *Madisonské mosty* (1995), které režíroval a kde také vytvořil hlavní roli po boku Meryl Streepové (na Césara byl nominován i v roce 1989 za film *Bird* z roku 1988).

Ano, řeč je o Clintu Eastwoodovi (73) přezdívaném *Dirty Harry*, poněvadž nosil stejné pončo ve třech svých westernech, aniž by ho jedinkrát vypral... Onehdy pravil lakonicky (v citátu je jedna slovní záměna):

A magician pulls rabbits out of hats. A psychologist pulls babbitts out of rats.

♦♦♦

Správné znění výrazů ze Stripu 2: misheard version 1: „thieves“ – actual version „leaves“ misheard version 2: „briefs“ – actual version „breeze“

(ak)