

Kolektivní vyjednávání pro rok 2003 je za námi, kolektivní smlouva je podepsána. Vstupovali jsme do tohoto jednání s vědomím, že výsledkem bude kompromis, tak aby více či méně vyhovoval oběma stranám. Tato jednání vždy probíhají v korektním duchu a bez zbytečných emocí, které by nikomu neposloužily.

Slovo dělá muže

Tým zaměstnavatele si, podle mého názoru, plně uvědomuje, že jsou pro něj důležití zaměstnanci všech kategorií a již několik let takto ke kolektivnímu vyjednávání přistupuje. Náš tým si je vědom, že nelze uspět se všemi požadavky, tak jak je zaměstnavateli předloží. Splnění některých požadavků brání platná legislativa, jiné zas mohou být akceptovány pouze v určité výši.

Uvítali jsme, že nás zaměstnavatel „ne-napínal“ licitováním o procentuálním nárůstu mezd a rovnou předložil, dle vlastních slov, maximální možnou variantu. Náš požadavek byl sice vyšší, ale deseti-procentní nárůst mezd považujeme vcelku za slušný. Vždyt o dvojčíferných číslech jsme naposledy jednali téměř před deseti lety. Samozřejmě doufáme, že na další reprízu nebudeme muset čekat dalších deset let. Myslím, že v této souvislosti není na místě srovnávat naše platové podmínky s ostatními podniky v České republice. Jiný srovnatelný podnik v tomto státě neexistuje, ale předmětem podnikání ani svým hospodařením.

V neposlední řadě jsme ocenili, že zaměstnavatel dodržel dané slovo, a tak jak slíbil při loňském kolektivním vyjednávání, navýšil roční odměnu na dvakrát 90%.

Nedávno jsme se stali členy mezinárodní odborové centrály a máme tak možnost srovnávat pracovní a sociální podmínky. Pomalu ale jistě se blížíme zbytku vyspělého světa. Nikdy však nenaštane doba, kdy už nebude na tomto poli co zlepšovat.

EVA SOVOVÁ, LIS/NOTOF
místopředsdkyně VVOO

VVOO podepsal kolektivní smlouvu, jednání s CZATCA pokračují

Partnerské vyjednávání

Za přítomnosti generálního ředitele Ing. Petra Materny a zástupce VVOO Ing. Petra Vůjtěcha byla 20. března 2003 podepsána příloha č. 2 ke kolektivní smlouvě uzavřené s VVOO OSD, kterou je mzdový předpis pro kategorii B, C, D a S zaměstnanců, a dodatek č. 1 ke kolektivní smlouvě, k její obecné části. Tím bylo ukončeno letošní kolektivní vyjednávání s VVOO OSD.

V prvních třech měsících kalendářního roku již tradičně probíhá kolektivní vyjednávání s oběma odborovými organizacemi, neboť vždy alespoň jedna z několika příloh platné kolektivní smlouvy pozbývá dnem 31. 3. svoji účinnost. V letošním roce to byl mzdový předpis, ale také Zásady o čerpání FKSP.

První kolo

Kolektivní vyjednávání s VVOO OSD bylo oficiálně zahájeno dnem 28. 1. 2003, kdy bylo předsedovi Ing. Zdeňku Mickovi doručeno oznámení o zahájení jednání o uzavření kolektivní smlouvy spolu s návrhem mzdového předpisu

pro kategorie B, C, D a S. Konkrétní navýšení základních mzdových tarifů (ZMT) tento návrh ze strany zaměstnavatele prozatím neobsahoval.

Předmětem prvního kola kolektivního vyjednávání 6. 3. 2003 byla nabídka zaměstnavatele na mzdovou úpravu. Ta spočívala v 10% navýšení ZMT kategorie B a objemu mzdových prostředků kategorií C, D a S, ve zvýšení roční odměny celkem o 30 % (90 % a 90 %) a ve zvýšení odměny za pracovní pohotovost v sobotu a neděli. Dále zaměstnavatel nabídl 5 % navýšení existujícího kapitálového důchodového pojištění, vytvoření rezervy ve FKSP účelově vázané pro po-

užití v roce 2004 a rezervy ve FKSP ve výši 0,5 % pro výhradní použití na základě rozhodnutí podniku.

Dohoda

Zástupci odborů žádali 25 % navýšení ZMT, uplatnění seniority v tabulce C a D. Pro specialisty LIS pak vytvoření zvláštní tabulky ZMT, taktéž na principu seniority. Požadovali i změnu obecné části kolektivní smlouvy.

Dne 14. 3. 2003 proběhlo další jednání. Návrhy stran se v souvislosti s reálnou možností akceptovat je postupně přiblížily vzájemně dohodě o obsahu nového mzdového předpisu, dodatku ke kolektivní smlouvě i zásad o čerpání FKSP.

Výsledkem je kromě jiného 10 % navýšení ZMT kategorie B a objemu mzdových prostředků kategorií C, D a S, roční odměny ve výši 180 % ZMT na rok 2003. Akceptovány byly i další návrhy zaměstnavatele.

Mohu-li hodnotit průběh letošního vyjednávání, považuji ho z obou stran za konstruktivní a vstřícné. Bylo to jednání solidních partnerů.

♦♦♦

Zásady o FKSP nebyly doposud podepsány s CZATCA a kolektivní vyjednávání ještě nebylo uzavřeno. O výsledku budeme informovat v příštím čísle.

JITKA KOCOUBOVÁ, Ř DPFR

Přípravy na CMAC '03

ŘLP ČR, s.p. je iniciátorem a garantem společné výstavní prezentace u příležitosti 14. ročníku Mezinárodní technické konference CMAC '03 k problematice civilního a vojenského řízení letového provozu, kterou pořádají ATCA a Ministerstvo obrany USA ve dnech 5.–8. května v Kongresovém centru Praha.

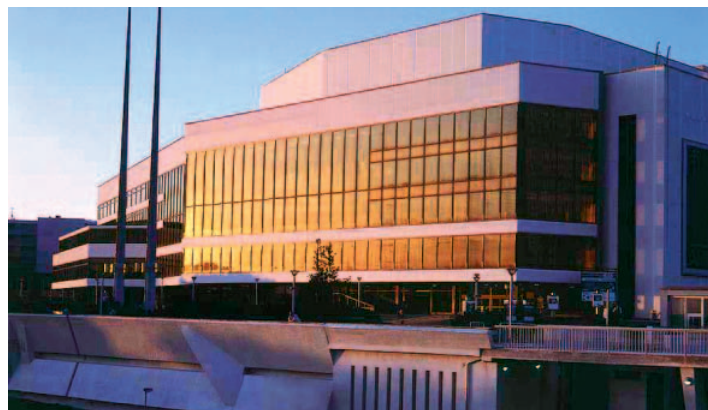
Náš podnik koordinuje přípravu expozice prostřednictvím tzv. Koordinační rady. V ní jsou, vedle ŘLP ČR, s.p., vč. Letecké školy a LIS, zastoupeny participující dodavatelské firmy. V rámci KR byly zřízeny tři pracovní skupiny – technicko-realizační, logistická a propagační – které

zajišťují operativní úkoly, mj. spolupráci s organizátory, pořadateli, dodavateli a dalšími smluvními partnery.

Přípravy nabírají na tempu, zbývá měsíc intenzivní práce. Věříme, že výsledek bude odpovídat vynaloženému úsilí. Rádi se přijdeme podívat!

(Další informace o konferenci a výstavě CMAC '03 na straně 2.)

(Irm)



Řízení letového provozu ČR, s.p.
je nejobdivovanější firmou České republiky
v prestižní anketě Czech Top 100
v oboru doprava

Další informace na straně 4

ŘLP ČR, s.p. se dohodl s ČESKÝM TELECOMEM, a.s.

V souladu s dlouhodobou Standardní smlouvou podepsali 12. března 2003 generální ředitel našeho podniku Ing. Petr Materna a Ing. Ondřej Felix, CSc., předseda představenstva a generální ředitel akciové společnosti ČESKÝ TELECOM, rámcovou smlouvu o poskytování telekomunikačních služeb. Jejím významnou součástí je závazek Telecomu vybudovat na vlastní náklady zdvojené nezávislé připojení nového Národního střediska v Jenči (IATCC Praha) na svou síť.

Obě strany tímto dokumentem deklarují vůli a ochotu ke vzájemné spolupráci s cílem zajistit maximální efektivnost při poskytování veřejných telekomunikačních služeb. V nabídce Telecomu jsou nejnovější produkty a technologie s cílem zlepšit kvalitu služeb a maximální portfolio telekomunikačních služeb pro ŘLP ČR, s.p.

Text a foto: rik



Strip získal certifikát kvality

První ročník soutěže firemních médií „Zlatý středník“ organizované PR klubem ve spolupráci s Marketingovým klubem ČR, Českou marketingovou společností a Asociací public relations agentur za podpory Strategie byl zakončen 12. března 2003 slavnostním udělením cen ve smíchovském hotelu Andel's Hotel Prague. Proč zrovna Zlatý středník? „Středníkem nikdy věta nekončí. Středník jen odděluje její následující část,“ řekl předseda PR klubu Marek Hlavica. V kategorii nejlepší interní časopis získal Strip, zpravodaj ŘLP ČR, s.p. „Certifikát profesionální úrovně“.

(red)

Poděkování

„Je mi ctí vyjádřit Vám a Vaším spolupracovníkům mé poděkování za srdečné přijetí pana Dr. José Gregoria Vielmo Mory, ředitele Autonomního ústavu mezinárodního letiště Maiquetía a členů jeho delegace. Věřím, že toto setkání přispěje k rozvoji kooperace mezi oběma zeměmi,“ píše v dopise adresovaném generálnímu řediteli ŘLP ČR, s.p. Ing. Petru Maternovi Chargé d'Affaires venezuelského velvyslanectví v Praze José Alberto Gómez Mogolón. Venezuelská delegace navštívila náš podnik 13. února t.r. a STRIP o ní informoval v březnovém čísle.

(red)

Historický význam CMAC '03

Čtrnáctá mezinárodní technická konference a výstava k problematice integrace civilního a vojenského řízení letového provozu je mimořádnou událostí. Poprvé v historii ATCA, založené v roce 1956, konferenci společně pořádají ATCA a ministerstvo obrany USA (tzv. Iniciativa regionálního vzdušného prostoru – RAI).

Podobná akce se konala v České republice v roce 1997 za významné organizační podpory státního podniku Řízení letového provozu ČR. Tehdy však byla zaměřena pouze na civilní aspekty poskytování letových provozních služeb. Cílem letošní konference je výměna zkušeností a informací o možných řešeních uspořádání letového provozu se zaměřením na bezpečnost, kapacitu, zabezpečení, vzdušnou obranu a efektivitu při využí-

vání vzdušného prostoru. Konference CMAC '03 se v Praze zúčastní několik stovek předních světových odborníků z více než padesáti zemí, kteří působí v oblasti civilního a vojenského letectví.

Součástí konference je doprovodná výstava nejnovějších technologií řízení letového provozu (ATM) za účasti více než 70 domácích i zahraničních vystavovatelů. ŘLP ČR, s.p. pro tuto příležitost inicioval vytvoření expozice společně s českým národním průmyslem, který se svými produkty na poskytování letových provozních služeb v ČR dodavatelsky podílí. Vedle služby řízení, letecké informační služby a služeb letecké školy se ŘLP ČR, s.p. na výstavě představí jako systémový integrátor spolupracující s řadou českých i zahraničních dodavatelských firem. České

podnikatelské subjekty budou na výstavě zastupovat především ARTISYS, CS SOFT, ELDIS, ERA, KATO Design, RADAS a TRANSCON.

(lrm)

Workshop na téma HMI

Workshop zaměřený na specifikaci Human Machine Interface (HMI) ATM systému pro budoucí CEATS středisko řízení letového provozu ve Vídni proběhl ve dnech 11.–12. března 2003 v sídle CSPDU na Smetanově nábřeží v Praze.

Vedle přítomných expertů z celé Evropy se jednání zúčastnili i specialisté ŘLP ČR, s.p. Cílem schůzky bylo shromáždit know-how pro specifikaci HMI budoucího CEATS ATM systému. Předmětem diskusí byla potřeba a rozsah harmonizace HMI systému v horním vzdušném prostoru a systému v jednotlivých státech, otázky postupu při implementaci CEATS systému vzhledem ke specifikaci HMI a zkušenosti z obdobných projektů v Evropě.

(vč)

Návštěva z Polska

Na krátkou pracovní návštěvu ŘLP ČR, s.p. přiletěl 17. 3. 2003 náměstek generálního ředitele polského řízení letového provozu (PATA) Jacek Wawrzeniacyk a technický ředitel PATA Krzysztof Banaszek. Po přijetí u generálního ředitele Ing. Petra Materny oba polští hosté pokračovali v jednání na DPLR. Agenda jednání obsahovala problematiku koordinace při provo-

zu technických prostředků (OLDI, CIDIN), civilně – vojenskou integraci, rozvoj trasové sítě a mnohé další.

(rkl)

† Ing. Antonín Kovačík

zemřel náhle 4. března 2003 ve věku nedožitých 61 let. Od roku 1998 pracoval pro ŘLP ČR, s.p. jako účetní auditor.

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení / ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02–03	2002	2003
únor	23 573	27 666	+ 17,32	0,16	0,10

Počet pohybů v evropském FIR

Měsíc	2002	2003	v %
únor	560 876	585 221	+ 4,3%

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
únor	6 550	7 291	+ 11,3	904	1 673	+ 85,5	610	621	+ 2,0	520	428	– 21,4

únor 2003

„V souvislosti s rozvojem podniku se v letectví nejčastěji hovoří o nové technice; špičkovou mezinárodní kvalitu však určují v první řadě lidé a jejich vysoce odpovědná a kvalitní individuální i týmová práce. To nejcennější, čím náš podnik disponuje, nejsou moderní technické systémy, ale kvalifikovaní zaměstnanci. Služba řízení letového provozu se prolíná celou historií československého i českého letectví, se kterým zažívala jeho úspěchy i pády. Čas je neúprosný a pamětníkům ubývá.“

Ing. Petr Materna u příležitosti 20. výročí vzniku samostatného ŘLP ČR, s.p.

Jindřich Černohorský byl přirozenou autoritou podniku, tvrdí pamětníci

Našel jsem životní hobby



1978–2003

Je-li čas skutečně neúprosný, pak pět let je jeho pouhým zlomkem a koloběh života tím neúprosnější. Svět, i ten letecký, se včera přehoupal do 21. století. Dnes píšeme rok 2003 a našemu podniku je pětadvacet. A pamětníkům dál ubývá. Ještě včera jsme Jindřicha Černohorského viděli na každém kroku. Celý život, veškeré schopnosti, věnoval řízení letového provozu. Jeho neocenitelné a mnohokrát nedocenené zkušenosti patří do klenotnice tohoto podniku.

Dnes žije tento svěží a zdravím kypící šestasedmdesátiletý muž rodinou a vzpomínkami.

„Chybíte nám, Jindro,“ řekl mu při náhodném setkání před několika dny ve foyer letecké školy Ing. Petr Materna upřímně.

„Je legendou podniku a já se cítím být jeho žákem,“ podotkl Miloš Zídek.

Svého času jste údajně byli s Josefem Novotným jedním, kteří byli ochotni řešit konfliktní situace.

„To nepopírám. Pepa Novotný je ochotný dodnes, pokud vím.“

Odevšad slyším slova uznání a úcty, byl jste prý nejnáročnějším šéfem oblasti, který tam kdy byl. Jak to jde dohromady?

„Fakt je, že jsem byl přísný a porušování předpisů jsem potíral padni komu padni. Vždycky jsem se ale snažil měřit spravedlivě. Sám jsem se průběžně vzdělával a progresivní technické trendy v řízení jsem tvrdě prosazoval.“

Vlastně jste samouk. Kdy jste pochopil, že pohyb letadla je řízený ze země?

„Teprve když jsem nastoupil na letiště v Praze na stanoviště letecké meteorologické služby jako radiotelegrafista. Přijímali jsme tam meteo zprávy z mnoha



stanic v Evropě. Velmi brzy jsem ale svou budoucnost na letišti viděl v širších souvislostech řízení letového provozu. Lákalo mě to na oblast.“

Kde jste přišel k radiotelegrafii? Koníček z dětství?

„Až na vojně v Pardubicích. Jako kluk jsem se zabýval vším možným, ale o létání jsem neměl nejmenší potuchy. Jen jednou jsem uviděl letadlo opravdu zblízka. Bylo to někdy v roce 1943, bylo mi patnáct. Poblíž Poličky havaroval německý Junkers. Táhl mě to k němu tak silně, že jsem se v jednu chvíli mohl trupu i dotknout. Vojáky jsem nespasil, ale jsem si jist, že Němci mě ano.“

To vás na vojně zařadili k telegrafistům jen tak? Chcete říct, že jste o téhle disciplíně před tím nikdy neslyšel?

„Ano, bylo to pro mne absolutní novum. Prostě mě zařadili do výcviku k radiotelegrafistům. Zprvu jsem si z těch teček a čárek Morseovy abecedy zoufal. Netušil jsem, jaké štěstí mě tenkrát potkalo. Našel jsem tam životní hobby.“

To už jste věděl, že stanete na prahu kariéry řídicího letového provozu?

„Ani v nejmenším. Už na vojně jsem byl na rok zařazen jako radiotelegrafista na ministerstvo zahraničí. Bylo nás několik. Měli jsme nahradit pět propuštěných specialistů, kteří působili za války v Anglii. Líbilo se mi tam, chtěl jsem tam zůstat jako civilní zaměstnanec, ale nepřijali mě. A tak mě napadlo jít hledat místo na letiště. Ze služebny meteo jsem pak putoval přes radioprovoz a pracoviště dálkového styku k zácvičku na dispečera na oblastní středisko řízení. Tehdy jsme byli dispečery.“

Na jakých principech pražská oblast na počátku 50. let pracovala?

„S výjimkou hlasového radiového spojení mezi letadly a letištní řídicí věží byla vedena radiová korespondence pouze radiotelegrafií za pomoci poměrně značného množství Q kódů. Dialog s posádkami letadel probíhal buď prostřednictvím přítomného radiotelegrafisty, zatímco řídicí zakresloval polohy letadel, nebo prostřednictvím zaměřovače. Zaměřování letu letadla se provádělo prakticky non-stop.“

Tenkrát jste velmi často sloužil na Goni. Kde bych ho hledal?

„Už nikde. Bývalo kousek za dnešní stanicí autobusu Na padesátku, vpravo od silnice před pražem dráhy 22. V padesátých letech sloužil tehle zaměřovač k navádění letadel z tratí na dráhu. Kromě Gonia jsme měli k dispozici zaměřovač na dlouhých vlnách (333 Khz) v poloze blízko Středokluk a zaměřovač typu Adcock na krátkých vlnách (3985 Khz).“

Je pravda, že ti nejschopnější odsud odcházeli na pracoviště řídicích?

„Všichni, co chtěli být řídicími, museli jako radiotelegrafisté projít spojovacími stanovišti a zaměřovači. Pro řízení letového provozu na tehdejší oblasti a pro navigování letadel sloužily pouze nesměrové radiomajáky (NDB) a zaměřovače a pro přibližování letadel na letiště byly k dispozici jen NDB nebo systém SBA, který sestával z vodícího paprsku na dráhu a dvou radiových návěstidel.“

Jaké to bylo řídit letový provoz bez radarů?

„Z dnešního pohledu tristní. Oblastní služba řízení byla, jak jsem už poznamenal, zcela závislá na posádkami hlášených polohách letadla a na jejich zaměřování. V začátcích dokonce nebylo ani telefonní spojení se sousedními oblastními středisky. Veškerá korespondence týkající se koordinace letu, tedy čas vzletu, výpočet na hranice oblasti, časy přistání a ostatní provozní zprávy, byly předávány dálkopisem. Býval přímo na ACC. Později se zprávy předávaly prostřednictvím potrubní pošty na dálkopisné středisko k odeslání.“

(rik)

(Dokončení rozhovoru přineseme ve Stripu 6)

Foto: archiv J. Černohorského a L. Dudáčka



Deset kroků k odolnosti

- **Vytvářejte si kontakty** – dobré vztahy v rodině a s ostatními lidmi jsou důležité. Pomoc a podpora od druhých zvyšují odolnost člověka. Aktivita v zájmových, občanských, náboženských nebo kulturních organizacích zajišťuje člověku sociální podporu.
- **Nezabývejte se problémy, které nejdou změnit** – nemůžete změnit fakt, že se na světě dějí hrozné věci. Snažte se ovlivnit ty události, které ovlivnit lze. Všímejte si všech možností, jak můžete dění kolem sebe alespoň trochu zlepšit.
- **Přijímejte změny jako součást života** – některé své záměry nemůžete uskutečnit. Přijetí okolností, které změnit nelze, vám pomůže soustředit se na okolnosti, které změnit lze.
- **Uskutečňujte své cíle** – vytvářejte si realistické plány. Dělejte některou činnost pravidelně i když by se vám zdála bezvýznamná. Ptejte se, co z toho, co můžete dnes udělat, a to vás může posunout k uskutečnění vašich plánů.
- **Chovejte se rozhodně** – v těžkých situacích dělejte, co můžete. Nestahujte se do pasivity a do očekávání okamžiku, kdy těžká situace pomine.
- **Poznávejte sami sebe** – člověk může o sobě zjistit něco nového a může se rozvinout v okamžiku, kdy něco ztrácí. Lidé, kteří zažili těžkou životní situaci nebo tragédii uvádějí, že byli navzdory vlastní zranitelnosti schopni citlivěji vnímat vztahy k druhým, svou vlastní hodnotu a hodnotu života.
- **Posilujte pozitivní vnímání sebe sama** – rozvíjení sebevědomí ve vlastní schopnosti a ve schopnosti řešit problémy posiluje vaši odolnost.
- **Mějte perspektivu** – i když musíte čelit životní zátěži, zkoušejte udržet situaci v širších souvislostech a v dlouhodobější perspektivě. Nenechte zátěž přerůst přes její hranici.
- **Udržujte si naději** – optimistický výhled vám umožní očekávat v životě dobré věci. Zkuste si představit věci, které si přejete, spíše než věci, kterých se bojíte.
- **Pečujte o sebe** – věnujte pozornost svým potřebám a pocitům. Zabývejte se aktivitami, které vás zajímají. Odpočívejte a pravidelně cvičte. Péče o sebe vám umožní připravit se na situace, jež od vás budou vyžadovat odolnost.

Psychologie Dnes, březen 2003

(mw)

Seminář v Londýně o problémech mezinárodního leteckého práva Kde je rozhraní odpovědnosti?

Třetí ročník semináře o problematice vývoje mezinárodního leteckého práva proběhl koncem března v Londýně pod odbornou garancí Úřadu pro civilní letectví Velké Británie (CAA UK) a Evropské komise. Zúčastnili se jej právníci a ekonomové leteckých dopravců, státní správy, poskytovatelů leteckých provozních služeb a leteckého průmyslu nejen z Evropy, ale i ze zemí exotických jako např. Spojené arabské emiráty, Jamajky a Francouzské Polynésie.

Program byl bohatý: historický vývoj, aktuální situace a předpokládané změny legislativy a ekonomické regulace civilní letecké dopravy v evropském i globálním měřítku.

Open Sky

Významnou pozornost věnovali účastníci liberalizaci letecké dopravy, především v souvislosti s rozhodnutím Evropského soudního dvora, týkající se problematiky hospodářské soutěže ve věci tzv. Open Sky. Vzhledem k tomu, že

trh letecké dopravy v EU byl až do počátku 90. let charakterizován uzavřeností a striktně regulovaným režimem dvoustranných dohod, došlo v roce 1992 k realizaci tzv. 3. balíku liberalizačních opatření v letecké dopravě. Jádrem realizace třetího balíku jsou dvě nařízení Evropského parlamentu, která zásadním způsobem ovlivnila fungování trhu letecké dopravy. První z nich zavádí jednotnou přepravní licenci leteckých dopravců v EU a stanoví, jaká nediskriminační technická a ekonomická kritéria musí dopravce

splňovat, aby mu licence byla udělena. Druhé opatření stanoví pravidla přístupu leteckých podniků z EU k vnitrokomunikačním leteckým trasám.

Řídící vers. pilot

V oblasti poskytování služeb řízení letového provozu byla zdůrazněna diskrepance mezi právní úpravou odpovědnosti leteckých dopravců oproti poskytovatelům ANS. Zatímco odpovědnost leteckých dopravců je unifikována prostřednictvím systému dohod a konvencí, známých jako „Varšavský systém“, obdobná právní úprava v případě poskytování ANS dosud chybí. Jedním z hlavních problémů, který této unifikaci brání, je obtížné určitelné rozhraní odpovědnosti mezi pilotem a řidičem letového provozu. Příklad, že je příkaz řídicího v rozporu s reálnou vizuální situací (např. při povolení startu) nebo s údaji antikolizních přístrojů na palubě letadla (TCAS), tak jak se to stalo při nehodě nad Bodamským jezerem v létě 2002, je z pohledu práva stále nedostatečně vyřešený. Protože stále platí zásada, že za bezpečnost letu je odpovědný velitel letadla, dostávají se pilot a řídící do situace tzv. konkurující odpovědnosti, kde se míra viny obou bude posuzovat přísně individuálně, a proto by bylo obtížné v takové situaci aplikovat jeden, vše upravující právní předpis.

Seminář poukázal i na řadu dalších problémů, které bude nezbytné z hlediska práva v blízké budoucnosti řešit. Jedním z nejzajímavějších jistě bude i nové pojímání státní suverenity ve vzdušném prostoru členských států CEATS a Single European Sky.

RICHARD KLÍMA, OVMVK

Nejobdivovanější firmou v dopravě je ŘLP ČR, s.p.



Citát Horatia „Ne všichni obdivují a zbožňují totéž“ je motto diplomu, který získal ŘLP ČR, s.p. za první místo v oboru Doprava, pomocné činnosti v dopravě a cestovní kanceláře v 5. ročníku ankety „100 nejobdivovanějších firem České republiky“ sdružení Czech Top 100.

Palmu celkového vítězství si už popáté v řadě za sebou odnesla mladoboleslavská Škoda Auto. Na druhé místo se vyšplhal Plzeňský Prazdroj, když loni druhá CK Fischer z první desítky firem vypadla, podobně jako loni osmý Český Telecom. Třetí pozici opět obhájil Budějovický Budvar. Po roce se do žebříčku

vrátily České aerolinie, a.s. na sedmé místo, ČEZ desítku nejlepších uzavírá.

Firmy hodnotilo 1200 manažerů, kteří bodovali 750 podniků z 22 nefinančních a tří finančních oborů. Nově sestavovali žebříček také laici na serveru iDnes: tam je první Škoda Auto před Prazdrojem a Českým Mobilem. „Výsledky potvrzují, že mezi odbornou veřejností jsou stále nejobdivovanější tradiční české podniky považované za rodinné stříbro,“ uvedl manažer Czech Top 100 Tomáš David.

(red)

Řekli a napsali o nás

Irácká krize a řízení letového provozu

Výňatek rozhovoru, který s ředitelem Divize plánování a rozvoje Řízení letového provozu ČR, s.p. vedla redaktorka ČRo 1 Milada Richterová. Jak se promítnou přelety spojeneckých letadel nad naším územím do řízení letového provozu a jak je v tomto směru zajištěna bezpečnost?

V našem vzdušném prostoru se prý zatím nic mimořádného neděje a letový provoz je normální.

„Nedochází k žádnému výraznému nárůstu, který by dostávalo řízení letového provozu do situací, kdy by si nevěděli rady. I vojenská letadla, která přes nás létají, létají podle cílených letových plánů. Pro nás to neznamena žádnou větší zátěž, ani nic nadstandardního.“

Takže nějaké zásadní rozlišení těchto přeletů nad naším územím prakticky není.

„Žádné speciální režimy pro žádná letadla v našem vzdušném prostoru nejsou

publikovány a ani žádné jiné významné služby neposkytujeme.“

Petr Fajtl byl 21. 3. 2003 hostem pořadu Odpolední Radiožurnál Českého rozhlasu 1

Pokud jde o bezpečnost letového provozu a nákladů letadel i v těchto dnech je vše řízeno mezinárodními konvencemi a za jejich dodržení je zodpovědný každý přepravce.

„Na to jsou přesně definované bezpečnostní postupy a ty v našem případě nejsou porušovány. Letový provoz probíhá v maximální bezpečnosti tak, jak je předepsaný mezinárodními organizacemi.“

(red)

(a)

Fotosoutěž Stripu v květnu do rukou odborné poroty

„3L“

Autoři nejúspěšnějších fotografií převzmou ocenění při slavnostním vyhlášení II. ročníku fotosoutěže Stripu u příležitosti vernisáže putovní výstavy vybraných snímků 23. 5. 2003 ve foyer Letištního objektu ŘLP ČR, s.p.



Uchazeči o ceny fotosoutěže našeho zpravodaje odevzdávali snímky ještě v den uzávěrky 31. března 2003. S potěšením lze konstatovat, že účast soutěžících je proti loňsku větší a bohatší je i výběr přihlášených fotografií. Prozradíme rovněž, že mezi soutěžními snímky je i jedno panorama.

Nepochybně zajímavým zpestřením celé soutěžní kolekce jsou leckdy unikátní archivní záběry ze života našeho podniku a v jeho bezprostředním okolí let minulého století. Ty nejlepší budou rovněž oceněny a doplní vybrané fotografie pro putovní výstavku, která v letních měsících opět „oběhne“ prostory našeho podniku v Praze a regionální letiště v Karlových Varech, Brně a Ostravě.

Odborná porota složená z renomovaných fotoreportérů se sejde v polovině května a bude hodnotit soutěžní snímky v loňském složení (Václav Jukl, Miroslav Martinovský, Alan Pajer, Jiří Pekárek, předsedou poroty bude i letos Ing. Ivan Hubert). Vítězné snímky a rozhovory s držiteli Hlavní ceny a Zvláštní ceny poroty uveřejníme v červnovém čísle Stripu.

A ještě ukázky dvou soutěžních snímků. Autorem portrétní „Tereza“ je Martin Holický (ATMS/LTS), Boeing 767 fotografoval Milan John (APP/TWR).

(rik)



inspiromat

„Nikdy nesmíte Iráčanovi podat k pozdravu levou ruku, znamenalo by to neúctu. Dívejte se svému protějšku do očí. Nedávejte nohy na stůl a neukazujte podrážky bot. Neprovázejte svůj hlas tím, že budete prstem ukazovat k nebi.“

Několik doporučení vojákům 101. výsadkové divize z příručky „Chování vojáka v Irácké republice“.

„Strach z létání, hospodářský útlum, drahá paliva a k tomu ještě válka – pro aerolinky je to opravdu ničivá souhra okolností.“

Robert L. Crandall, bývalý šéf American Airlines, listu Washington Post.

„Mnoha dopravcům hrozí zhoršení finančních podmínek a této vyhlídky nejsou ušetřeny ani evropské společnosti vykazující celkem solidní výsledky.“

Z analýzy Standard & Poor's

„Zástupci aerolinek očekávají až dvacetiprocentní pokles zájmu o létání ve všech světových destinacích.“

Server CNN Money

„Samozřejmě jsme zaznamenali mírný pokles poptávky, není to ovšem nijak dramatické.“

Daniel Plovajko, mluvčí ČSA

„Rozhodně to tady není standardní situace, je to tu na infarkt a na zhroutení. Nemáme žádné instrukce, co smíme a co nesmíme.“

Zaměstnanec ČSL, s.p., který si nepřál být jmenován.

„Už vám nic nemohu říci, už nejsem tisková mluvčí.“

Vlasta Pallová, bývalá tisková mluvčí ČSL, s.p.

„Jsme plně soběstační. Ročně vygenerujeme zisk okolo půl miliardy korun, které dále používáme pro rozvoj letiště.“

Milan Kačur, generální ředitel ČSL, s.p., v rozhovoru pro týdeník EURO.

„Jednali jsme již z Řízením letového provozu Praha, aby se na naše letiště vrátili.“

Vít Vavřina, ředitel civilního letiště Pardubice, v souvislosti s ukončením armádního řízení letového provozu k 31. 12. 2005.

„Nějak se mi nezdálo, že ta letadla slyším pořád stejně.“

Obyvatel ulice Ve Skalkách v oblasti Bílé Hory poté, co zjistil, že má protihluková okna „naruby“ (tedy dvojitá okna se slabší tabulí venku a silnější uvnitř...).

„Metro není v kolizi s rychlodráhou. Do roku 2010 mohou být hotovy obě stavby.“

Radovan Šteiner, městský radní pro dopravu

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Další odbavovací plocha



Podél severozápadního okraje TWY G mezi křižovatkou s TWY C a TWY J se objevilo další velké staveniště. Těžké stavební stroje tu přemísťují hory zeminy. Po nich nastoupí finišery a položí tisíce kubíků betonu, který vytvoří 28 cm silnou desku. ČSL s.p. zde buduje novou odbavovací plochu o rozměrech 300 × 90 m, na níž bude šest stání pro turbopultová letadla do rozpětí 29 m. Ukončení práce je plánováno do konce července 2003. Spěchá se, protože stavba nového terminálu a prstu C zabere stávající stojánky 17–25 a bez nových stojánek by to v letním provozu nešlo.

A když už se kope, tak jako specialita i sněhová jáma u křižovatky s TWY J. Sem bude odvážen v zimě sníh z odbavovacích ploch letiště. Podobnou jámu vyhloubí v blízkosti Cargo terminálu Menzies a ČSA. Palčivý zimní problém – kam s ním? – bude vyřešen.

Jaro je tu – bude se opravovat

A tentokrát hodně. Provoz i zimní podmínky se podepsaly na povrchu vzletových a přistávacích drah a tak je nutno opět opravit praskliny a ulámané rohy betonových desek, vyměnit záhlavky ve spárách a obnovit denní značení. Uzávěra RWY 06/24 bude od 1.4. do 15.5. a veškerý provoz bude převeden na RWY 13/31. Od 16.5. do 30.6. bude zase uzavřena RWY 13/31. K tomu se přidruží opravy TWY F a D a jako lahůdka pro práci APP/TWR bude oprava křížení obou RWYs. Připravený harmonogram může ale zkomplikovati nepříznivý vítr a počasí.

Kromě nezbytných oprav však ČSL provede významná zlepšení. Na RWY 24 budou vyměněny postranní dráhové řady a nadzemní návěstidla budou nahrazena zapuštěnými. To zjednoduší zimní úklid sněhu a také zvýší bezpečnost letounů, jejichž vnější motory jdou právě nad těmito řadami (B 747). Ve směru 06 bude vybudována přibližovací světelná soustava I. CAT. Zatím bude dlouhá 480 m, protože na plnou délku 900 m je nutno vykoupit pozemky ze soukromého vlastnictví.

Přibližovací světelná soustava RWY 31 se změní k nepoznání – zastaralé ocelové sloupky s návěstidly, které vyrovnávají sklon půdy, budou nahrazeny tříšticími laminátovými sloupky příhradové konstrukce, které vyhovují soudobým bezpečnostním požadavkům. Ve směru 13 bude připravena stavba zjednodušené přibližovací světelné soustavy 300 m.

Letiště Ruzyň se v nekončící soutěži zase přiblíží těm vyspělým. A zapuštěné postranní dráhové řady – to se vidí jen u těch nejlepších.



NEOBVYKLÝ POHLED se otvírá na odbavovací plochu a prst B z TWR letiště Praha Ruzyň. Byly dokončeny bourací práce a nyní se ve stavební jámě dokončují kolektory a překládky kabelů. V tomto místě brzy začne růst budova spojovacího objektu mezi stávajícím a novým terminálem, která zase průhled do letiště zakryje.

Text a snímky: **OLDŘICH STANÉK**

„Hasičem

Onu neděli 23. února jste vyjžděli k tísňové události na letišti. Odkud?

„Z pracoviště Petřiny na signál ruzyňských hasičů České správy letišť. Naštěstí letadlo ČSA z Londýna bezpečně přistálo. Všem se ulevilo, zbyl i čas na úsměvy. To nebývá každý den.“

Jste generace mj. grotesek Charlie Chaplina. Viděl jste „Chaplin hasičem“?

„Ale jistě, jako kluk v Času na Václavském náměstí. Sám uvidíte, že máme pořád k dispozici všechno, čemu jsme se tak rehtali. Jsme ale bezmála o sto let dál. Naše technické vybavení a bojová oblečení jsou dnes na světové úrovni.“

Realita má ovšem ke grotesce mnohdy velmi, velmi daleko. Nebo se mýlím?

„Někdy se ani mluvit nechce. Zbláznili bychom se, kdybychom si měli naši práci příliš brát. Vyjždíme až třicetkrát za 24 hodin a případy spíš narůstají.“

Na základně Záchrané služby bývala v 60. letech legrace. Sloužila k zapomenutí na netušené lidské tra-

Krok za kuli

V minulých dílech seriálu jsme se seznámili s komunikací pomocí telefonu a rádia. Zbývá velmi důležitá část – letecká pevná telekomunikační síť, anglicky Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN). Po standardizaci postupů pro výměnu zpráv se v padesátých letech stala první celosvětovou sítí pro výměnu zpráv letových provozních služeb. Původně tato dálkopisná služba pracovala metodou trhané pásky, kdy jednotlivé příchozí zprávy byly na přijímacím stroji vyděrovány a ručně vloženy do jiného stroje obsluhujícího žádaný směr.

Těžištěm tehdejší údržby byla jemná mechanická práce při údržbě a opravách dálkopisných strojů. Čas opouští trnul a dálkopisné stroje ze sítě zmizely. Mladší pracovníci letecké telekomunikační služby je už znají pouze z obrázků. Dnes je v roli dálkopisných terminálů nahradily všudypřítomné osobní počítače doplněné tiskárnou. V některých zvláštních případech jsou AFTN zprávy prezentovány přímo v jednotlivých specializovaných informačních systémech. Také vybavení AFTN ústředny na technickém bloku se k nepoznání změnilo. Elektromechanický systém Philips ES 3 byl v roce 1983 nahrazen komunikačním počítačem DS 714. Celý systém byl do dnešní podoby upraven v rámci projektu CADIN (Czech Aeronautical Data Interchange Network) v roce 1994 instalací nové ústředny AFTN/CIDIN (CIDIN není čistící prostředek, ale zkratka pro Common ICAO Data Interchange Network) od firmy GWDI. Současně s tím došlo k instalaci vlastní privátní datové sítě CADIN.



jsem se narodil“

gédie v pražských ulicích. Jak je to na hasičské základně v Sokolské ulici?

„Někdo vyhledává bezuzdnou zábavu, někdo se ukrývá s knížkou...“

(rozhovor přerušil hlas místního amplionu: „Stolní tenisté do herny, začíná turnaj...!“)

...a někdo si jde zahrát ping-pong nebo třeba karambol.“

Jejíci hasičské vozy vzbuzují až úzkost, kde zase hoří a co se komu stalo...

„Nejezdíme jen k ohni. Pomáháme lidem v nouzi s vědomím, že po nás už nikdo nepřijde.“

Hasič nežije běžný, konzumní život. Kým musí být předešlým?

„Musí být srdcař. Musí odevzdat, co v něm je. Někdy i za cenu nejvyšší. Na naši pamětní desku obětem teď přibude další jméno...“

Kdy jste mezi hasiče přišel poprvé?

„Před čtyřiceti lety mě sem přivedl strýc. Nadchlo mě to tu, mám pocit, že jsem se hasičem narodil.“

Kdo by velel vašemu zásahu na ruzyňském letišti?

„Velitel letištních hasičů. Jsme posilou, která mu při jakémkoli pohybu v areálu letiště stoprocentně podléhá.“

Přehánějí, ztvárňují-li filmaři práci hasičů? Napadá mě Skleněné peklo se Stevem McQueenem.

„Film jsem samozřejmě viděl. Drama záchranných akcí vzdalo hold hasičské profesi.“

Jste častým cestujícím na palubách letadel?

„Nepřilíš. Před pár lety jsem letěl k Černému moři, teď se chystám navštívit neteř v Londýně.“

Octl jste se někdy na palubě nebo v blízkosti letadla jako hasič?

„Několikrát jsem v letadlech hledal výbušniny. V roce 1972 jsem hasil TU 154 Aeroflotu po pádu do pole poblíž dráhy ruzyňského letiště.“



Jan Havrda (*1946)

velitel směny Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy od roku 1989, předtím velitel družstva, v letech 1963-1973 řádový hasič HZS v Sokolské ulici. Studoval SPŠ spojovací techniky. Ženatý, 2 děti (manželka dcerou hasiče, i jeho syn je hasičem), dědeček vnoučete. Hrál fotbal za Avii Čakovice, spoluhráč mj. Josefa Jurkanina, Oldřicha Urbana i Jiřího Rosického, otce Tomáše (B. Dortmund). Oslovuje ho výtvarné umění, sbírá známky.

Jaká byla březnová oslava 150 let vzniku profesionálního hasičského sboru?

„Pár hezkých chvil ve slavnostních uniformách vystřídá zásah u ministerstva obchodu a průmyslu. Ekologičtí aktivisté viseli na budově na lanech...“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímek: archiv Jana Havrda

sy technických systémů řízení letového provozu



Charakter údržby a oprav se podstatně změnil. Dnešní ústředna je tiché počítačové pracoviště, kde se hlavní činnosti přenesly do softwarové údržby, tedy údržby programového vybavení systému, a do oprav počítačového vybavení.

A jak to vlastně funguje v detailu? Každá zpráva nese na svém začátku všechny informace potřebné pro přenos zprávy sítí. Po přijetí zprávy je její záhlaví analyzováno a zpráva je pak podle toho vyslána potřebným směrem. Je možné zaslat zprávu i více adresátům současně systémem kolektivní adresy, nebo do více okruhů tzv. multidestinační. Systémy, do nichž zprávy z AFTN vstupují přímo, musí být schopny nezpracovatelné přijaté zprávy nabízet obsluhu k ruční úpravě. A obsluha na ně musí být schopná reagovat.

Přes své dlouholeté celosvětové zavedení a úspěšnou spolupráci různých systémů v jednotlivých zemích má tato síť několik nedostatků: relativně malou rychlost přenosu způsobující někdy velká zpoždění přijímaných zpráv, schopnost přenášet pouze textové zprávy

a konečně fakt, že tato síť není zajištěna proti chybám přenosu. To vše ji diskvalifikuje pro jiné datové přenosy, které jsou v letectví každodenní potřebou: přenos radarových dat a dat po on-line koordinaci údajů letového plánu se sousedními středisky řízení letového provozu, tedy aplikace probíhající v reálném čase a mnohdy interaktivní. Nedostatek částečně řeší použití modernějšího protokolu CIDIN pro mezinárodní výměnu AFTN zpráv, ale tato časově citlivá data jsou vložena přímo na bedra datové sítě CADIN, jejíž vybavení a ovládací pracoviště nalezneme na technickém bloku v těsné blízkosti AFTN ústředny.

Jak vlastně pracuje datová síť? Je to jakýsi rychlý pošták doručující informace na žádanou adresu. Síť obsahuje několik vrstev. První, fyzickou, si ještě každý dokáže představit – jsou to kabely a technické zařízení sítě. Ostatní vrstvy jsou však již „jenom jako“, správně česky řečeno virtuální. Jsou to spojovací, síťová, transportní, relační, prezentační a aplikační vrstva. Data jsou při přenosu z jedné vrstvy do druhé rozkouskována na menší

části, tzv. pakety. Paket je jakýsi balíček dat obsahující v záhlaví adresu odesílatele, cílovou adresu, vlastní data a koncové návěští. Síť si předává paket z jedné vrstvy do druhé, od aplikační až po fyzickou, a po doručení na správnou adresu opět z fyzické až na aplikační. Celý postup má přesný soubor pravidel, kterým říkáme protokol.

Pro lepší představu přirovnáme síť k velice důmyslnému systému poštovních skřítek. Dejme tomu, že vaše tchýně se rozhodne poslat vám svou podobenku o velikosti 2×3 metry. Poštovní skřítky tuto podobenku hbitě rozdělí na malé kousky (pakety), každý postupně vloží do obálky s adresami odesílatele a určení, a pak si je podle protokolu posílají mezi jednotlivými vrstvami. V každé vrstvě na paket přibude nějaké další razítko, až se konečně po síti dostane k adresátovi. Tam je opět obálka postoupena vyšší a vyšší vrstvou, až na konci vyskočí z obálky kousek obrázku (část dat). Jednotlivé kousky jsou zaslány rychle za sebou a tak umně sestaveny, že si jako příjemce ničeho nevšimnete.

Naše síť CADIN pracuje se skupinou protokolů X.25 a proto se jí někdy v hantýrce říká „X.25ková“. Od roku 1997 poskytuje i služby skupiny protokolů označovaných TCP/IP. Je neméně důležitá pro provoz systémů a data po ní přenášená jsou daleko důležitější než shora uvedený příklad. Pracoviště technického dozoru CADIN a AFTN/CIDIN umístěná v druhém patře technického bloku proto dnem i nocí bdí nad správným chodem sítě a včasnými zásahy obsluhy brání jejímu případnému kolapsu. Ačkoli řidiči nepřijdou se síťovou vrstvou přenosu dat přímo do styku, mají v každém okamžiku před očima výsledek její správné funkce ve formě radarových dat, údajů letového plánu a řady dalších potřebných informací.

IVAN KRÁKORA, ved. střed. RIS/ATMS

Snímky: VLASTIMIL BROTHÁNEK

Krajina za zrcadlem III.

Tomáš Töpfer nás pozval Na Fidlovačku



Z vřelého vztahu k letadlům a létání se Tomáš Töpfer čtenářům Stripu už vyznal: „Co chvíli pilotuji a vedu dialog s řídicími na ‚flight simulatoru‘. Ano, je to jenom hra, ale člověk se toho tolik naučí...“, ujišťoval nás ohehdy. Vynikající herec, ředitel divadla Na Fidlovačce, ale i aktivní pilot-amatér přijal s příchodem jara pozvání pana generálního ředitele, aby nahlédl do tajů řízení letového provozu. Provázen Zdeňkem Joudalem na pracovišti ACC a Jiřím Mikoláškem na APP, vždy v předšálí odložil populární uniformu televizního nadstrážmistra Karla Arazima a s grácií se vcítil do role řídicího. A nebyť časové tísně, kdoví, jak dlouho by u radaru pobyl. Na TWR se vyptával Ing. Miloše Matějky vstoje, všechna pracoviště byla obsazena...

Slovo dalo slovo, jak to obvykle bývá. „Jsem nadšen,“ poděkoval Tomáš Töpfer Ing. Petru Maternovi a pozval svého hostitele a všechny zaměstnance našeho podniku s rodinnými příslušníky Na Fidlovačku. Po odpoledním představení Sladké tajemství v pátek 27. června 2003 se uskutečnil společenské setkání s hereckým souborem ve všech prostorách divadla.

Bližší informace přineseme v příštích číslech Stripu.

Text a foto: rik



Misheard English

Elvis a Don't Be Cruel

Toho dne, 16. srpna 1977 ve 14.30 h, selhalo srdce Elvise Presleyho. Král rokenrolu byl na toaletě, v pyžamu a v rukou držel časopis Vědecké hledání Kristovy tváře. Pitva prokázala v jeho krvi stopy deseti druhů drog. Zůstaly jeho nezničitelné evergreeny. Třeba Don't Be Cruel (v textu jsou dvě slovní záměny)...

Don't be cruel
Two-hearted Bruce
I don't want no other love
It's just you I'm thinking of
You know I can be found
Sitting home all alone
If you can't come round
Well, at least please telephone
If I made you mad
For something I might have said
Please let's forget my pants
Because the future looks bright ahead
Well, now don't stop thinking of me
Don't make me feel this way
Come on over here and love me
You know what I want to say
Don't be cruel two-hearted Bruce
Why should we be apart?
I really love you, cross my heart
Well, let's walk up to the preacher
And let's say I do
And then you'll know you have me
And I'll know I have you too
Don't be cruel
Two-hearted Bruce

♦♦♦

Řešení ze Stripu 3:
misheard version „babbitts“ –
actual version „habits“

(ak)

NO CO, VTÍPEK..., JSOU PŘECE
VELIKONOCE...



Kreslil: OTAKAR RADA