

„Doufáme, že konference ovlivní budoucí spolupráci mezi civilními a vojenskými uživateli a poskytovateli služeb.“

Gabriel A. Hartl, prezident ATCA



Praze, hlavnímu městu České republiky, se dostalo cti hostit 14. ročník Mezinárodní technické konference a výstavy CMAC '03. Téma této prestižní události jsou věnována aktuálním aspektům civilně-vojenské spolupráce při řízení letového



Vítejte v Praze

provozu. Program konference tak nabízí odborníkům z celého světa jedinečnou možnost široké výměny nových poznatků a informací a je příležitostí k seznámení se strategiemi a zaváděním nových postupů řešení uspořádání letového provozu se zaměřením na bezpečnost, kapacitu a efektivitu při využívání vzdušného prostoru a respektování požadavků na jeho obranu. Jsem toho názoru, že současná recese civilní letecké dopravy je příležitostí k přípravě a realizaci takových rozvojových programů, které ve střednědobém a dlouhodobém horizontu pokryjí konjunkturu letového provozu, jež se dříve nebo později zákonitě dostaví. Je proto povinností poskytovatelů letových provozních služeb, aby byli připraveni čelit novým situacím, které s sebou tento výjimečný obor přináší.

Státní podnik Řízení letového provozu České republiky si je plně vědom významu a důležitosti civilně-vojenské integrace. Strategické cíle a rozvojové programy, které jsou v této oblasti schváleny, tento přístup potvrzují.

Řízení letového provozu jako obor byl vždy jedním z prvních uživatelů moderní techniky. Globalizace průmyslu dala

(pokračování na straně 2)

Bouřlivý vývoj

civilně-vojenské spolupráce v oblasti řízení letového provozu



Pplk. JOSEF OTTA
ředitel ŘLP AČR

Zcela nepřírozená byla situace na tomto poli v Československu před rokem 1987. Vojenské letectvo bylo suverénním vládcem vzdušného prostoru, pro civilní letectví bylo vyhrazeno jen šest tratí letových provozních služeb a pouze osm vstupních bodů do FIR. Následovalo šestnáct let bouřlivého vývoje služeb řízení

letového provozu a především civilně-vojenské spolupráce v této oblasti.

V roce 1987 pod tlakem vzrůstajícího počtu letů civilního letectví byl v armádě přijat program Jednotného systému řízení letového provozu. Od té doby začíná sblížení názorů na využívání vzdušného prostoru. Změna politického systému v roce 1989 zahájila postupně obrovské změny i v letectví. Vláda České republiky svým usnesením z roku 1992 přijala program ICAO, kterým se začaly zavádět normy a doporučení ICAO do vojenského letectví. Tento program zahrnoval technické vybavení letadel, vybavení nových míst řízení letového provozu odpovídající technikou a přechod na létání vojenského letectva podle pravidel ICAO a NATO.

Zároveň byly zahájeny práce na poli legislativním, aby mohly být uvolněny další prostory pro civilní létání. Od roku 1992 dochází k postupnému navyšování počtu tratí ATS a v roce 1994 k předávání souhrnného řízení letového provozu na civilní stranu v době, kdy nelétalo vojenské letectvo. Rok 1994 je současně přelomovým pro vojenský personál, neboť v letním období opouští stará pravidla létání a přechází plně na létání podle pravidel ICAO. Tento krok je podpořen i technicky – k 1. 8. 1994 byla všechna vojenská letadla vybavena tzv. odpovídáči SSR dle norem ICAO, radiostanicemi s civilními rozstupy mezi frekvencemi a zároveň na místech řízení vojenského letového provozu je instalován systém LETVIS pro vlastní radarové řízení.

(pokračování na straně 2)

Vítejte v Praze

(dokončení ze strany 1)

vzniknout několika velkým dodavatelům techniky ATM, jejichž produkty se stávají světovým standardem.

Vedle nich existuje a prosperuje celá řada menších a malých firem, které dodávají ANSP specifické aplikace. Efektivní využití toho nejlepšího, co tento trh skýtá, je pro ANSP kategoričným imperativem, jehož naplnění bude v budoucnu záviset na vzájemné důvěře a co nejužší spolupráci zákazníků a dodavatelů. Schopnost této spolupráce bude důležitým hlediskem při výběru partnerů ANS.

V rámci konference připravil státní podnik Řízení letového provozu České republiky expozici ve spolupráci s českým dodavatelským průmyslem. Náš podnik představujeme delegátům konference jako systémového integrátora produktů národního průmyslu ATM s cílem ukázat významný podíl domácích firem na systémové podpoře poskytování letových provozních služeb v ČR. Ty jsou demonstrovány formou virtuálního střediska ŘLP ČR, s.p. s funkcí identickými s reálnými systémy provozovanými naším podnikem.

Pevně věřím, že konference a výstava CMAC '03 v Praze splní svoje poslání i očekávání všech delegátů a návštěvníků.

Přeji organizátorům i všem účastníkům konference mnoho přínosných setkání v rámci bohatého programu této významné události, to vše provázené příjemným pobytem ve stověžaté Praze.

PETR MATERNA,
generální ředitel

Bouřlivý vývoj...

(dokončení ze strany 1)

Během tohoto období dochází rovněž k reorganizaci vojenského řízení letového provozu tak, aby vytvořilo odpovídající strukturu s civilní organizací ŘLP ČR, s.p. V roce 1997 byla podepsána Základní dohoda mezi Ministerstvem dopravy a spojů ČR a Ministerstvem obrany ČR o vztazích civilního vojenského letectva v míru k naplnění přijatého programu ICAO a EUROCONTROL v přechodu vojenského letectva na normy ICAO při řízení letového provozu.

Celý tento proces byl urychlován obrovským nárůstem civilní dopravy. V souvislosti s využíváním nových technologií a postupů při řízení letového provozu byla postupně zvyšována bezpečnost ve vzdušném prostoru Československa. Chtěl bych připomenout, že mezi vojenským a civilním letectvem docházelo před rokem 1990 průměrně k 25 incidentům za rok. Tento počet se podařilo snížit na současné 1–2 incidenty ročně.

Rád bych poukázal na fakt, že bez vynikající spolupráce s našimi kolegy z civil-

ního ŘLP ČR, s.p. by zavedení všech zmínovaných změn bylo velmi obtížné a takřka nemožné. Jen díky jejich velkému nasazení a nezištné spolupráci jsme dokázali splnit úkoly přechodu vojenského letectva na normy ICAO v krátkém časovém období a současně bez velkých problémů a ztrát.

Autor je delegátem konference CMAC '03

Výstavu pro 2. patro pražského Kongresového centra pomohli připravit výstavní agentura EXPOSAL a Reklamní studio YOUR ARTILLERY. Expozice představuje vše podstatné, co charakterizuje současný stav a vysokou úroveň řízení letového provozu v České republice, a to

jak z hlediska organizace a provádění služeb, výcviku a vzdělávání, tak i z hlediska vývoje moderního technického a technologického zázemí služeb spojených s civilním řízením letového provozu.

Záměrem společné prezentace bylo seznámit domácí a zahraniční odbornou i laickou veřejnost s tím, co služby řízení letového provozu v ČR, zcela srovnatelné s nejvýspějšími státy Evropy a světa nabízejí a co mohou znamenat pro budoucí integraci s vojenskou částí řízení letového provozu. Přestože je na našem stánku prezentován jen malý zlomek toho, čím se ŘLP ČR, s.p. a jeho dodavatelé mohou pochlubit, v jednotlivých částech expozice i v propagačních materiálech najdou její návštěvníci vše podstatné.

Výstava probíhá paralelně s konferencí CMAC '03 a je otevřena denně od 9 do 17 hodin ve dnech 6.–8. května 2003. Kvalifikovaní odborníci zde nabídnou po-

Gratulujeme!

Slavnostní chvíle pro náš podnik nastala v úterý 29. 4. 2003 v konferenčním sále Letecké školy ŘLP ČR, s.p. Ředitel Det Norske Veritas A.S. Ing. Martin Ruščák (na snímku druhý zprava) a CMC Manager QMS Lead Ing. Antonín Otoupal (zcela vpravo) předali generálnímu řediteli ŘLP ČR, s.p. Ing. Petru Maternovi tři certifikáty jakosti pro letové navigační služby, leteckou informační službu a pro Leteckou školu. Certifikáty jsou vydané s akreditací holandské Rady pro akreditaci (RvA) podle normy ISO 9001:2000.

Tím se uzavřela první etapa zavádění systému jakosti v našem podniku. O jejím průběhu a o tom, co nás čeká, budeme podrobně informovat v červnovém čísle Stripu.

(sh)

Snímek: OLDŘICH STANĚK

Výstavní expozice ŘLP ČR, s.p. v Kongresovém centru Praha Začala konference CMAC '03

Do posledních hodin probíhaly intenzivní přípravy společné reprezentativní výstavní expozice u příležitosti 14. ročníku mezinárodní technické konference CMAC '03, která začala v pražském Kongresovém centru. Státní podnik Řízení letového provozu České republiky se na ní představuje společně s osmi špičkovými českými firmami působícími v ATM průmyslu* jako systémový integrátor a specializovaná instituce, která je hlavním garantem zajišťování řízení a bezpečnosti letového provozu ve vzdušném prostoru České republiky.

třebné informace i praktické ukázky činnosti služeb řízení letového provozu. Počítá se rovněž s aktivním datovým propojením s pracovišti ŘLP ČR, s.p.

Věříme, že naše expozice zaujme a splní očekávání. Tým pracovníků, který se na přípravách výstavy podílel, především v rámci Koordinační rady, pro to udělal maximum.

LUBOMÍR MARŠÍK, OVVMK

* ARTISYS, CS SOFT, ELDIS, ERA, ICC, KATO Design, RADAS a TRANSCON

Ze Stockholmu do Prahy

Southern California Safety Institute (SCSI) v součinnosti s odborem civilního letectví Ministerstva dopravy ČR uspořádal ve dnech 14.–25. 4. 2003 na půdě Letecké školy ŘLP ČR s.p. mezinárodní kurs prevence a šetření leteckých nehod. Kursu se zúčastnilo 24 specialistů z 11 zemí, přednášeli renomovaní odborníci z ICAO, USA a Kanady. Po dobu čtyřiařidaceti let, do roku 2001, zajišťoval tyto kursy Královský švédský institut. Po dohodě obou stran bude tento druh vzdělávání pokračovat v dalších letech v Praze.

(Im)

Statistika provozu

březen 2003

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení / ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02–03	2002	2003
březen	28 172	31 765	+ 12,75	0,24	0,02

Počet pohybů v evropském FIR

Měsíc	2002	2003	v %
březen	637 062	664 358	+ 4,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
březen	8 384	9 079	+ 8,3	1 365	1 798	+ 31,7	664	854	+ 28,6	837	748	– 11,9

Bude světový vzdušný prostor bezpečnější, zeptali jsme se Gabriela A. Hartla

Po otci je Čechem

Tento muž v sobě celý život nosí cosi českého. Poprvé stanul na půdě této země před šesti lety. Vyšetřil si tenkrát z průběhu pražského zasedání ATCA pár hodin a vydal se, provázen Stanislavem Černým, do míst, kde tušil stopy osudu českých předků. Jejich kontury ale téměř zahladil čas a desítky pohnutých let naší poválečné historie...

Až 9. května 2003 v pražském Kongresovém centru prezident ATCA Gabriel A. Hartl usedne do křesla šéfa zasedání, začne CMAC '03.

Společná konference a výstava ATCA a ministerstva obrany USA je mimořádnou událostí světového letectví. Proč společná a proč právě v Praze, pane prezidente?

„Tato jedinečná konference je věnována problémům strategie, techniky a zavádění nových výstupů, před nimiž stojí vojenství a civilní poskytovatelé služeb i uživatelé vzdušného prostoru. ATCA navrhla jako hostitele Prahu pro její zeměpisnou polohu ve střední a východní Evropě, pro zařízení a vybavení, která dává k dispozici, pro podporu ze strany vašeho podniku a pro vyhlášenou pohostinnost Čechů.“

Pražská ATCA '97, vzpomínáte?

„Praha '97 byla první konferencí konanou v zemích bývalého východního bloku, protože jsme získali vynikající reference od amerických a jiných návštěvníků vaší země. Velmi důležitou byla očekávaná podpora pana ředitele Petra Materny.“

Řízení letového provozu České republiky mělo tehdy za sebou dva roky členství v ATCA. Co rozhodovalo v roce 1995 o jeho přijetí?

„Asociací FAA a ATCA byly úspěchy docílené vašim podnikem dobře známy. Pomáhala i osobní účast Petra Materny na světovém leteckém fóru.“

Váš osobní podíl na uvedení ŘLP ČR mezi světovou komunitu ocenil Ing. Petr Materna na 45. výroční konferenci ATCA v roce 2000 v Atlantic City. Předal vám tehdy zlatou pamětní medaili.

„Správná rada i já osobně si vážíme pocty, kterou nám váš pan generální ředitel tehdy projevil. Medaili jsme vystavili ve vitrině trofejí ATCA.“

Čechy jsou zemí vašich předků...

„Narodil se tu a vyrůstal můj otec, než emigroval do Spojených států. Rád bych oblast Smolova v..... opět navštívil. A snad se nám podaří prohlédnout si letecké muzeum.“

Jste tělem i duší pilot, ale i štábní a velící důstojník vojenského letectva USA, ještě v roce 1969 jste byl nasazen ve vietnamské válce. Kde jste sloužil za



druhé světové války a na jakém stroji jste létal?

„Za druhé světové války jsem byl postupně v Austrálii, na Nové Guineji, na Baku, na Filipínách, na Okinawě a nakonec jsem se ocitl v Japonsku. Začal jsem na stroji B25 a když válka končila, létal jsem s válečným materiálem na stroji C-46.“

Nelitoval jste někdy, že jste se upsal letadlu?

„Nikdy. Letectví se ke mně zachovalo dobře.“

Pamatujete si na den, kdy jste vzlétl poprvé? A kdo vás tenkrát navigoval?

„Ano, bylo to v roce 1939 na letadle Piper Cub s leteckým instruktorem.“

Proč jste přestoupil z pilotního kokpitu k řídicímu radaru?

„Na velitelství vzdušné obrany USA jsem mohl být buď pilotem nebo řídicím radaru.“

Do jaké míry ATCA ovlivňuje „Science of ATC“ mimo prostor USA?

„Do značné míry tím, že vytváří fórum pro výměnu názorů a koncepcí, aniž by o nich bylo předem jakkoli rozhodnuto, a které je vůči těmto názorům a koncepcím bez předsudků. Tato akce je už 14. mezinárodním zasedáním pod vedením ATCA.“

Jaký vývoj očekáváte v koncepci ATM a jaká je role iniciativy ATM Boeing a Free Flight?

„Očekáváme hlubší pochopení ATM a prohloubení vztahu mezi poskytovateli

a kam nasměruje asociace svou činnost v budoucnu?

„Především propagace standardů mezinárodní spolupráce mezi poskytovateli letových provozních služeb a uživateli systému. Zaměřujeme se na oblast příští generace spojující a na přechod k navigaci a přehledu, které budou řízeny z kosmu.“

Bude po společné konferenci CMAC '03 světový vzdušný prostor nad naší neklidnou planetou bezpečnější?

„Doufáme, že konference ovlivní budoucí spolupráci mezi civilními a vojenskými uživateli a poskytovateli služeb. Nastolení těchto témat a podpora jejich pochopení by mělo bezpečnost posílit.“

Pane prezidente, děkuji Vám za rozhovor.

(rik)

Snímek: archiv G. A. Hartla

Gabriel A. Hartl

Od roku 1975 výkonný ředitel, poté prezident ATCA. Laureát ceny Glenna A. Gilberta za celoživotní přínos rozvoji letectví. Absolvent University v Alabamě a Marylandu, štábní a velitelské akademie leteckých sil USA, akademie leteckých sil USA pro vzdušnou válku. V lednu 1944 povýšen do hodnosti podporučík a pilot, kariéru u leteckých sil USA ukončil jako podplukovník. Vdovec, synové Jeffrey a Mark, dcera Cynthia. Před válkou byl baseballovým nahazovačem s příslibem velké kariéry...

letových provozních služeb, ale i schopnost propagovat sdílené/společné využívání vzdušného prostoru vojenskými a civilními organizacemi po celém světě. Role Boeing ATM spočívá v tom, že pro budoucnost nabídne koncepci umožňující zvýšení kapacity a účinnosti využívání vzdušného prostoru, který je k dispozici. Středem zájmu Free Flight je docílení vyšší účinnosti a kapacity především z krátkodobého hlediska, zatímco Boeing ATM je zaměřen dále do budoucnosti.“

Pod vašim vedením se stala ATCA vlivnou a mezinárodně uznávanou názorovou platformou řízení letového provozu. Jaké jsou její současné priority

Vážené kolegyně a kolegové,
jak již určitě víte, poslední březnový den roku 2003 byl podepsán mzdový předpis na další rok pro kategorii A,S, jakožto součást kolektivní smlouvy platné do roku 2005. Kromě toho byly podepsány nové dodatky kolektivní smlouvy, týkající se pracovních podmínek těhotných žen a matek ve funkcích řídicích letového provozu a nový produkt životního pojištění s příspěvkem zaměstnavatele.

Podepsáno u kulatého stolu

Tak jak to již každoročně bývá, ne všechno se podařilo prosadit, zejména úprava a zlepšení pracovních podmínek řídicích letového provozu. Jelikož při kolektivním vyjednávání již nezbývá dostatečný časový prostor pro vyřešení této problematiky, byla na základě příkazu generálního ředitele ustanovena pracovní skupina zastupující obě strany, která bude mít dostatek času toto řešit a následně, po dohodě obou stran, i změnit tu část kolektivní smlouvy, které se to týká.

Kolektivní vyjednávání nejsou asi pro žádnou ze stran jednoduchá, nicméně to letošní bylo ve srovnání s minulými roky zase o něco lepší a konstruktivnější. Naš zaměstnavatel přišel ke kulatému stolu se solidní nabídkou, která sice byla nižší, než náš požadavek, ale to už tak bývá. Svědčí to však o změně přístupu zaměstnavatele k zaměstnancům, o uvědomění si, jak důležité je zaměstnance motivovat a hlavně odměňovat za jejich velice dobře vykonanou práci.

ZDENĚK SRŠEŇ
prezident CZATCA

Dokumenty kolektivních smluv byly podepsány 31. března 2003

Konstruktivní jednání s CZATCA

Většina zaměstnanců, za něž CZATCA vyjednává, již dnes vlastní nové platové výměry, do kterých byly promítnuty mzdové nárůsty dohodnuté v rámci kolektivního vyjednávání. Mohlo by se tedy zdát, že to podstatné, co vyplývá z letošního kolektivního vyjednávání, již zaměstnanci znají a není důvod se k jeho závěrům vracet.

Přesto tak činíme. V dubnovém čísle Stripu jsme čtenářům slíbili informace o vyjednávání s CZATCA, které skončilo těsně před uzavěrkou. Kromě toho stojí za zmínku, že vyjednávací dny s oběma odborovými organizacemi provázela snaha se dohodnout.

Zaměstnavatel přišel do kolektivního vyjednávání s CZATCA s návrhem nového mzdového předpisu, s novými zásadami o čerpání FKSP, které jsou společné pro obě odborové organizace a s 5% navýšením existujícího kapitálového životního pojištění zaměstnanců.

CZATCA předložila návrh na změnu obecné části kolektivní smlouvy. A samozřejmě, v reakci na návrh zaměstnavatele, zveřejnila i svou představu o mzdových nárocích. V obecné části kolektivní smlouvy zástupci CZATCA navrhovali prodloužit maximální délku směn a upravit nově pracovní právní nároky těhotných žen a matek, ale i mužů, kteří pečují o dítě až do 3 let věku.

Nejvíce diskusí v průběhu čtyř jednáních kol se točilo kolem mzdového nárůstu a systému odměňování zaměstnanců, kteří vedle práce řídicího letového

provozu vykonávají i práce instruktora OJTI a ATC.

Nakonec obě strany dospěly ke kompromisu. Nárůst základních mzdových

tarifů byl dohodnut ve výši 10 %, roční odměna v celkové výši naroste při splnění dohodnutých ukazatelů o 30 %, zůstává zachován sys-

tém osobních příplatků za práci OJTI a IATC s jednou novinkou: pro skutečný výkon činnosti byla dohodnuta hodinová odměna.

V oblasti sociální byl těhotné ženě kromě jiného slíben doplatek do základní mzdy řídicího letového provozu, pokud bude převedena na jinou práci, při které by dosahovala nižší základní mzdy.

V otázce pracovní doby bylo dohodnuto vytvoření pracovní skupiny, která by měla vypracovat návrh zásad tvorby rozvrhů směn na stanovištích ATS. Projednávání dokumenty kolektivních smluv byly podepsány 31. března 2003.

Zásady o čerpání FKSP doznaly minimálních změn. Nově byla vytvořena rezerva ve výši 0,5 % přídelu do fondu pro výhradní použití vedení podniku. Dále pak byla navýšena rezerva pro možné použití v roce

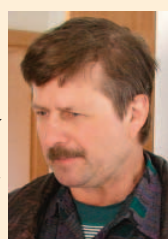
2004. Určitého navýšení se dočkají i osobní konta zaměstnanců. Zásady podepsali zástupci obou odborových organizací.

Všem účastníkům vyjednávání bych ráda poděkovala za jejich konstruktivní postoj při vytváření konečné podoby dohod a závazků. Sama za sebe i za atmosféru důvěry, již jsem u jednacího stolu pocítovala, aniž by tato byla na úkor rolí jednajících stran.

JITKA KOCOUBOVÁ, Ř DPER

Snad už bude klid

Romantické zákoutí řeky kolem mostního oblouku proměnilo loňské srpnové blesnění Vltavy v dílo totální zkázy. To nikdy nebylo, dušují se místní pamětníci.



„A kdoví, jestli se tady z toho vůbec vzpamatujeme,“ kroutí hlavou Miloslav Hacaperka (54). Invalidní důchodce, který se stěhuje do domku, na jehož stavbu výrazně přispěly peníze našich zaměstnanců.

Kde jste byl, když to přišlo?

„Mám chronické astma, zrovna jsem byl v Krči, ale pustili mě. Zachraňoval jsem psa a dílnu. Kdybych v ní bydlel, jak jsem plánoval, vodě jsem se vyhnul.“

Co vám zbylo?

„Jen to, co jsem měl ten den na sobě.“

A Vaši dva synové...?

„Byli zrovna v Praze u babičky na Li-buši. Když přijeli, bylo už po všem.“

V domku pod skálou jste se narodil? Je tam přece jen vlhko.

„Byl jsem tam od dětství. Vlhko tam bylo vždycky, možná proto ty moje neduhy. Slunce se ukázalo až odpoledne, když přešlo kopec.“

Od 1. května jste v novém...

„Je to moje čtvrté stěhování. Snad už bude klid. Já přece jen něco ještě zastanu, ale jsou tady lidé kteří už nemohou a klid už nikdy mít nebudou.“

Snažím se naladit na trampskou notu.

Jaká vás napadá, když se řekne Štěchovice?

„Jasně Babička Mary, jaká jiná... Do sedmdesátého to tady byl ráj čundráků a osadníků. Takoví jako Jarda Štercl tady byli doma. Pak to skončilo. Dneska se tam sejdou a zaspívají si párkrát do roka.“

(rik)

Náš domek má nájemníka

Martýrium sedmi štěchovických rodin postižených loňskými srpnovými povodněmi končí. František Vnouček (na snímku se starostkou obce Miloslavou Vlkovou), náměstek ministra pro místní rozvoj, jim v úterý 29. dubna 2003 předal nové bytové jednotky do užívání.

Slavnostního aktu se zúčastnili zástupci dodavatelů firem, nadace Člověk v tísni a Českého červeného kříže. Paní starostka poděkovala rovněž přítomným členům odborových organizací našeho podniku a ocenila lidský přístup těch našich zaměstnanců, kteří Miloslavu Hacaperkovi umožnili od 1. května tohoto roku opět důstojně bydlet.

Za VVOO ŘLP ČR, s.p. se předávání štěchovických domků uživatelům zúčastnili Ing. Zdeněk Micka a Eva Pelikánová, jež byla hlavní iniciátorkou uspořádání sbírky na povodňové konto postiženým občanům.



Text a foto – rik

Praha hostila 10. zasedání IKSANO

Pod záštitou Řízení letového provozu ČR, s.p. proběhlo 15.–17. dubna 2003

10. zasedání IKSANO (International Organization Information Coordinating Council on Air Navigation Charges) v prostorách pražského hotelu Diplomat. Jednání zástupců poskytovatelů letových provozních služeb ze 14 zemí střední a východní Evropy a střední Asie zahájil Ing. Petr Materna, generální ředitel RLP ČR, s.p.

Předmětem činnosti organizace IKSANO jsou otázky zpoplatnění poskytovaných letových provozních služeb a koordinace postupů vůči leteckým provozovatelům – dlužníkům za letové provozní služby. K usnadnění spolupráce mezi jednotlivými poskytovateli sdružených v této organizaci, slouží informační databáze dlužníků.

Ve svém vystoupení zdůraznil Ing. Petr Materna důležitý aspekt mezinárodní spolupráce v oblasti vymáhání pohledávek za letové provozní služby, zejména v období současné stagnace v oblasti civilního letectví, kdy došlo ke zhoršení finanční situace mnoha leteckých provozovatelů a tím i k nárůstu problémů při zajišťování návratnosti těchto pohledávek.

Účastníci zasedání projednali návrhy unifikace postupů při zajištění splatných pohledávek administrativní cestou a návrhy jednotlivých postupů při vymáhání neuhrazených pohledávek soudní cestou. Navrhli rovněž uspořádat společnou konferenci IKSANO a mezinárodní orga-

nizace civilního letectví ICAO, která by se zabývala problémy zadluženosti v oblasti poskytování letových provozních služeb v celosvětovém měřítku.

(th, mv)

Foto: IVANA PLCHOVÁ



VLADIMÍR LIENIS, předseda IKSANO na snímku s generálním ředitelem RLP ČR, s.p. Ing. Petrem Maternou.

To nebyl aprílový žert

Opravdu nebyl.

Prvního dubna ukončili dlouholeté působení u našeho podniku čtyři naši kolegové – řídící ACC Praha – Ruda Kadeřábek, Vláška Hons, Tonda Čech a Pepík Galetka. Alias Rudi, Viktor, Čárly a Pepíno.

Pracovali tu už v dobách, kdy jejich činnost byla oceňována spíše jako zájmová než



jako výdělečná. A je pravda, že oni také tuto práci jako koníčka vnímali. Svou profesi dokonale zvládali a v časech, kdy ještě neexistovaly moderní výukové metody, dokázali vycvičit početnou řadu řídících, z nichž někteří dnes pracují na významných postech civilního letectví u nás i v zahraničí.

Není pranic zbytečné si připomenout, že všichni tito odcházející kolegové pro nás byli svým pracovním i osobním jednáním vždycky příkladem profesionality, spolehlivosti, slušnosti a kamarádství. Jejich zkušenosti, přátelství a věčně mladou a veselou mysl budeme teď na ACC postrádat.

A tak upřímně popřejme těmto „mladodůchdcům“ hodně zdraví, pohody a spokojenosti, a za chvíli prožité v jejich společnosti říci jedině – děkujeme.

Text a foto – ok

inspiromat

„Ty stroje komunikují s řízením letového provozu a chovají se jako každý jiný letoun. Jen jsou 'odsunuty' do těch nejvyšších leteckých koridorů.“

Petr Sýkora, mluvčí velitele vzdušných sil, k přeletu obřích strategických bombardérů US Force B-52 nad ČR během války v Iráku.

„V případě, že se u cestujících objeví příznaky, tomuto cestujícímu bude nasazena rouška, personál letadla bude používat roušku a také cestující, kteří jsou nejbližší nebo bezprostřední blízkosti.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA...

„Pokud některý ze zaměstnanců bude mít pocit, že je, dejme tomu, ohrožen na životě, ta rouška je samozřejmě v prostorách letiště k dispozici.“

... a Anna Kovaříková, mluvčí ČSL, s.p. k problému onemocnění SARS

„Jsou štikou, která nás všechny prohání.“

Miroslav Kůla, prezident ČSA, na adresu low cost přepravců.

„Česká republika nemá aeropolitická omezení, takže každý, kdo chce zahájit provoz, v podstatě je vítán a nejsou mu kladeny žádné překážky.“

Václav Král, viceprezident pro marketing ČSA

„Tak silné zastoupení low cost dopravců jako v Praze, nemá na žádném jiném letišti v regionu, včetně Rakouska, obdoby.“

Martin Kačur, generální ředitel ČSL, s.p.

„Ano, v našich dvou nynějších letadlech nejsou na toaletách umyvadla, nepovažují to však za zásadní problém.“

Cristian Mandl (Belg.), zakladatel Sky Europe, první nízkotarifní společnosti ve střední a východní Evropě.

„Oznamujeme, že concord přestane létat. British Airways zastaví jeho provoz koncem října, my plánujeme poslední let už na 31. května.“

Jean Cyrille Spinetta, přetident Air France

„Berte také v úvahu, že concordy létají už dvacet sedm let, a když teď významně ubylo zákazníků, další peníze na modernizaci už dávat nebudeme.“

Sarah Johnová, mluvčí British Airways

„Teď jsme se soustředili na terminál, ale určitě počítáme i se stavbou přístavací dráhy, protože je pro letiště nezbytná.“

Milan Šimonovský, ministr dopravy, deníku Právo

„Mezinárodní letiště Praha Ruzyně budou novou vzletovou a přistávací dráhu potřebovat až po roce 2009. Výplývá to z šetření komise složené se zástupců správy letišť, Řízení letového provozu a pilotů.“

Anna Kovaříková, mluvčí ČSL, s.p.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

JIH – oddělení červené a modré zóny



ČTYŘICET METRŮ široká brána umožňuje průjezd letadlům k hangáru C.

Zvýšená bezpečnostní rizika současné doby si vyžadují i zvýšenou ochranu letiště Ruzyň. A tak ČSL s.p. dořešila i letitý bezpečnostní problém. Na starém letišti bylo možno projít bez kontroly z modré bezpečnostní zóny do žluté zóny, což je provozní plocha letiště. A v případě nekalého úmyslu by se dalo proniknout i do červené zóny, zejména na odbavovací plochu a stojánky letadel.

Celou situaci ještě počátkem devadesátých let zkomplikovala výstavba mycího centra vozidel za hangárem A. Kdo by tenkrát pomyslel na terorismus a hrozné možnosti, jež ukázalo 11. září v New Yorku. Stačilo na vrátnici č. 1 říci kouzelnou větu „jedu na myčku“ a vozidlo mohlo pokračovat do letiště. Bylo pouze na řidiči, zda zastaví na myčce a nebo bude pokračovat dál, třeba až na RWY 31.

Z těchto dob pochází i příběh zbloudilé manželky, která jela v pátek pro svého manžela pracujícího na letišti s tím, že budou pokračovat kamsi na víkend. A ten dobrý muž jí poradil, kudy na myčku, využít chvíli čekání pro očištění auta. Neuvědomil si, že při úrovni orientačního smyslu, který většina žen má ve vínku od přírody, je to poměrně riskantní plán. A skutečně, až po drahé době byla manželka vypátrána bloudící na TWY L a s ozbrojeným doprovodem byla dopravena k původnímu cíli.

Tak téměř dnům je konec. Na starém letišti vyrostlo oplocení z drátěného pletiva vysoké 2.40 m a zakončené šroubovicí ze železobetonového drátu. Oplocení se táhne od budovy původního terminálu k budově ÚCL, dále pak k hangáru A, mezi hangáry B, C až na dohled TWY L. Pak se vrací k hangáru D a E a tam uzavírá možný průjezd z modré zóny dál na provozní plochu. V oplocení přibudou dvě nové vrátnice pro průjezd vozidel a turniket na magnetickou kartu pro přístup osob.

Zajímavá jsou 40 m široká, elektromotory ovládaná vrata před hangárem C, která umožní průjezd letadel ČSA na revidované hangáry. Nový plot letiště moc na kráse nepřidal, ale tuto daň bezpečnosti musíme pochopit. Zprovoznění oplocení se očekává do konce května.

Text a snímky: **OLDŘICH STANĚK**



STAŘÍČKÁ Dakota, která čeká před hangárem C na rekonstrukci, přes nové oplocení aspoň zvědavě vystrkuje nos. Co první památník v areálu ruzyňského letiště stane tento muzeální skvost v historickém zbarvení ze 40. let před centrálou ČSA...



Oba převratné letecké mezníky dělí dvacet let.

Bratři Wilbur (1867–1912) a Orville (1871–1948) Wrightové, američtí technici a vynálezce, zkonstruovali před sto lety motorové letadlo ze dřeva, plátna a pár kovových trubek a co víc – vzletli. Toho dne svět začal psát historii létání.

Ač oficiálně vykazují Československé aerolinie činnost od 6. října 1923 výnosem Ministerstva veřejných prací, symbolicky zahájily provoz na slavnosti pořádané u příležitosti pátého výročí vzniku Československa na letišti ve Kbelích. Den poté, 29. října, pilot rtm. Karel Brabenec a redaktor Lidových novin Václav König odstartovali ve 12.35 hod. na upraveném vojenském dvojpláštníku Aero A-14 Brandenburg L-BARA do Bratislavy na trati dlouhé 310 km.

Krok za kuli

I méně nadaný pozorovatel si při prohlídce pracoviště řídicího letového provozu povšimne, že pro různé zobrazovače není kam plivnout.

Kromě radarových obrazovek jsou to hlavně výstupy takzvaných informačních systémů ESUP a IDP, které dominují pracovní ploše. Mluvíme-li o informaci, je to především informace o letovém plánu. Systém ESUP (Eurocat SUPport – podpora Eurocatu) je v České republice vyvinutý sofistikovaný systém pro sběr, zpracování, uložení a prezentaci údajů letového plánu. Na základě dat vložených do systému automaticky nebo ručně vytváří ESUP tzv. banku letů obsahující údaje o budoucích a aktuálně prováděných letech. Na svém výstupu podává informaci o letu formou tištěného letového proužku a údajem zasláným do radarových multisystémů k provedení automatické korelace mezi radarovým cílem a volací značkou letu.

Letový proužek (česky strip) obsahuje identifikaci letu (zpravidla volací znak), místo a čas vzletu, cílové letiště, dobu letu, trať a přidělený kód palubního odpovídače. Letové proužky se liší v dalších detailech podle toho, zda byly vytištěny na stanovišti TWR, APP nebo ACC. Každý let je navíc přístupný na terminálu asistenta ve formě tzv. listu letu. Odnož systému ESUP, zvaná ASTA 2, umožňuje centrální sběr dat ze všech míst, kde jsou na našich mezinárodních letištích podávány plány letů, jejich kontrolu a odesílání do místa centrálního evropského plánování letů. ESUP tak má jistotu, že podaný plán byl již přijat a potvrzen. Systém během přípravy letu ko-



jubileum Českých aerolinií

V ten okamžik se fakticky narodily Československé aerolinie.

Z klíčových dat historie současného českého vlajkového dopravce vyjímáme:

1929 – ČSA členem Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA)

1930 – ČSA je na konferenci IATA přidělen „volací znak“ OK, první mezinárodní let společnosti do Záhřebu

1947 – vstup do mezikontinentální letecké dopravy otevřením linek do Káhiry a Ankary

1957 – vstup do proudového věku zařazením letadel Tu-104 na pravidelné lince Praha-Moskva

1962 – zahájení provozu první transatlantické linky Praha-Havana

1970 – start nových linek do Montrealu a New Yorku

1991 – první letadlo západoevropské výroby ve flotile ČSA, Airbus A310-300

2001 – ČSA členem aliance SkyTeam

2002 – ČSA hodnocena jako „Nejlepší letecká společnost východní Evropy“

2003 – ČSA nabízí denně 170 letů do 67 destinací ve 42 zemích světa

Plejáda oslav se už roztáhla na plné obrátky. Před Velikonočními proběhl slavnostní roll-out: z hangáru byl po generální revizi slavnostně vytažen Boeing

737-500 vyšperkovaný historickými motivy z dílny akademické malířky Yvety Absolonové, které letadlu propůjčily netradiční vzhled. Dominantou je Aero A-14 Brandenburg na ploše ocasního kýlu. Letadlo, jemuž se speciálního nátěru dostalo ve Velké Británii, bude na linkách ČSA důstojným poslem 80. výročí společnosti.

„Povedlo se spojit příjemné s užitečným a pouze za určité vícenáklady vytvořit pro tento stroj zcela unikátní kabát,“ poznamenal ředitel vnějších vztahů ČSA Dan Plovajko.

Text a foto: **MARCELA POKORNÁ**
šéfredaktorka Kurýru, ČSA



sy technických systémů řízení letového provozu



munikuje s jednotkou centrálního evropského řízení toku (CFMU) pomocí zpráv TACT/CASA, týkajících se přidělených časových slotů a během aktivní části letu zajišťuje koordinaci se sousedními oblastmi pomocí automatické výměny zpráv o letu (OLDI). Pouze v případech, kdy stroj není schopen přijatá data zpracovat, předává je do chybové fronty k ručním opravám.

Ani poté, co let skončí, ať již přistáním na některém našem letišti nebo přeletem některého výstupního bodu, práce systému ESUP nekončí. Denní záznam skutečně provedených letů, včetně popisu jejich tratí, je použit jako podklad pro výpočet jejich zpoplatnění.

Dalšího velkého pomocníka pro řídicí na jednotlivých sektorech představuje systém IDP (Information Data Processing). Jeho velká obrazovka je schopna prezen-

tovat vzdušnou radarovou situaci asistentovi řídicího a tentýž obrázek na menší obrazovce nad velkou obrazovkou Eurocatu představuje trvale běžící zálohu hlavního radarového systému pro výkonného řídicího. O trvalé záloze mluvíme proto, že radarová informace přichází do IDP nezávisle na hlavním multiradarovém systému. IDP „umí“ zobrazit i význačnou oblačnost tak, jak ji podávají meteorologické radary ČHMÚ.

Na počátku této stati uvedený systém ESUP by se již na dnešní pracoviště jako zvláštní terminál nevešel. Byl implementován do zobrazení IDP jako otevíratelné okno. Systém IDP prochází postupným vývojem a k původním funkcím jsou přidružovány další s cílem integrovat vše potřebné do dvou obrazovek před každým ze dvou pracovníků na jednom sektoru. Znamená to i příjem meteo-

dat ze systému Vaisala a jejich možnou prezentaci v okně Vaisala, příjem informace o tlaku QNH a automaticky výpočet převodní hladiny. Automaticky je rovněž indikováno písmeno aktuální zprávy ATIS.

Abyste dostupnost informací pro asistenta byla úplná, je jeho menší obrazovka věnována systému WALDO. Jedná se vlastně o část IDP. WALDO je databázový informační systém obsahující jak základní neměnné údaje (např. tabulky východů a západů slunce pro naši zeměpisnou délku, zkratky pro označení letišť a typů letadel), tak i údaje automaticky vkládané ze sítě AFTN. Jsou to zejména automaticky aktualizované zprávy letcům NOTAM a SNOWTAM, dále zprávy METAR a SPECI týkající se povětrnostních jevů. Informační databáze obsahuje i nouzové postupy a radiové kmitočty. Kdo chce, najde tu i časový plán údržby radionavigačních zařízení.

Rozhraní člověk-stroj je vhodné pro rychlé vyhledávání územně příslušné informace, protože stačí kliknout na patřičné místo zobrazované mapy ČR. Asistent dokáže zručně jednou rukou obsluhovat obrazovky systémů IDP a WALDO, neboť jednou společnou myší může kurzorem přejíždět mezi obrazovkami obou systémů. WALDO také obsahuje základní i aktuální informace o nejbližších mezinárodních letištích za našimi hranicemi. Vše pro případ rychlé dostupnosti potřebných údajů v mimořádných situacích.

WALDO je dokonalejší náhradou doživajícího systému ASLI. Všechny uvedené informační systémy jsou plně zálohované a pod nepřetržitým technickým dohledem. Jejich plná a správná funkce je základní podmínkou pro poskytování letových služeb. V rukou kvalifikovaných uživatelů představují soubor nástrojů umožňujících dnešní vysoké výkony jednotlivých stanovišť řízení letového provozu.

IVAN KRÁKORA, ved. střed. RIS/ATMS
Snímky: VLASTIMIL BROTÁNEK

Krajina za zrcadlem IV.

Hokej: bronz z Bratislavy

International
Air Traffic Controllers
ICE HOCKEY CUP
SLOVAKIA 2003



S bronzem a s individuálním oceněním Martina Štěpánka, který byl vyhlášen nejlepším hráčem turnaje, se naši hokejisté vrátili z ATC Ice Hockey Cup Slovakia 2003. Hrlo se 5.–8. dubna za účasti týmů z České republiky, Finska, Maďarska, Švýcarska a Slovenska ve dvou skupinách.

Náš tým v bílé porazil nejprve Helsinky 4 : 3, ale pak nešťastně podlehl Ženevě 4 : 5. Přesto skupinu vyhrál a v semifinále nastoupil proti domácím. Po vyrovnaném průběhu skončil zápas 1 : 1 a o konečném výsledku, jak je již tradicí tohoto turnaje, rozhodovala trestná střílení. Štěstí se opět přiklonilo na stranu Bratislanů a naši reprezentanti tak byli „odkázáni“ k boji o bronzové medaile. V opakovaném zápase se Ženevou (na snímku) ale už nezaváhali a ve svém nejlepším vystoupení na turnaji jednoznačně soupeře přehráli 5 : 0.

Mužstvo ŘLP ČR, s.p. reprezentovali na turnaji tyto hráči. Zleva – nahoře: Martin Křiklan, David Strnad, Ivan Majerčín, Daniel Novák, Miloslav Pechanec, Tomáš Horák, Petr Žitek, Petr Filinger, Libor Pecháček, Petr Procházka. – Dole: Michal Chvojka, Martin Štěpánek, Milan Strihavka, Robert Morx, Ivan Camrda, Ladislav Hájek. Na snímku chybí Jan Klas a nehrávající člen týmu Jan Král.



Na snímku zleva – nahoře: Dušan Bláha, Milan Šmíd, Tomáš Peterka, Miloslav Foflák, Tomáš Borovec, Petr Procházka – dole: Miloš Janda, Jan Novák, Jan Klozar, Petr Fryba, Václav Rod.

(th)

Foto: archiv

Fotbal: cíl – postoupit!

V úvodním zápase jarní části pražské odborářské ligy prohráli fotbalisté ACC ŘLP doma s týmem Intez Korunní 0 : 2 (0 : 0). „Doma“ je opět útulný stadiónek TJ Tuchoměřice nedaleko ruzyňského letiště s kvalitním trávníkem i zázemím.

Naši hráči se pokoušejí dostat do vyššího patra soutěže. Do jara odstartovali z druhého místa a na postup ztrácejí pět bodů. Zbývá osm kol, cíl je jasný: postoupit! Bylo proto nutné rozšířit a stabilizovat kádr, ale i zlepšit docházku na zápasy. Novými tvářemi v mužstvu jsou Petr Procházka (ACC) a Michal Pufr (ACC, řídicí-žák).

V těchto týdnech vrcholí příprava na evropský šampionát řídicích letového provozu, který proběhne v druhé polovině května ve francouzské Remeši. „Chceme hrát důstojnou roli, ale složení mužstva, které musí tvořit výhradně řidiči s platnou licenci, se už několik let nemění a jeho věkový průměr se neustále zvyšuje...“, řekl hrající trenér týmu ACC ŘLP Jan Jiroušek.

(rt)

Misheard English

Jean Cocteau (1889–1963)

Bohaté, leč nezbedné dítě, básník se závislostí na kokainu, dramatik, spisovatel, režisér (Kráska a zvíře 1945, Orfeus 1950), dlouholetý druh Jeana Maira, přítel Igora Stravinského, Pabla Picassa, Edith Piaf – zpráva o její smrti mu přivodila infarkt. Řekl (v citátu je jedna slovní změna):

Shallow men believe in pluck. Strong men believe in cause and effect.

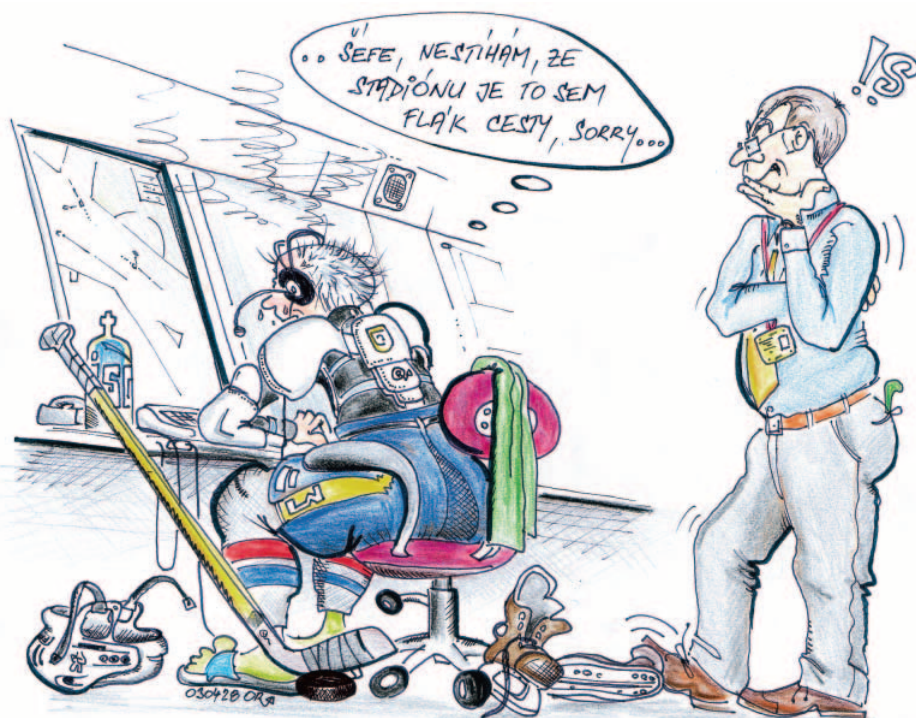
♦♦♦

Řešení ze Stripu 4:

I. misheard v. „two-hearted Bruce“ – actual v. „to a heart that is true“

II. misheard v. „pants“ – actual v. „past“

(ak)



Kreslil: OTAKAR RADA