

Jenečské středisko a jeho okolí, vždy působící spíše jako oáza klidu nebo přírodní rezervace, se v těchto týdnech stalo místem čilého stavebního ruchu. Od začátku července zde mohutně lížce stavebních strojů citlivě ukrájí vrstvy zeminy tak, aby vyloučily přítomnost zapomenuté munice nebo archeologických nálezů a aby v zápětí s plnou intenzitou vyhloubily mnohakubíkové základy pro stavbu, která má pro náš podnik zcela zásadní význam - Integrované středisko řízení letového provozu, IATCC Praha.

Cena IATCC

Poprvé v historii podniku budou v tomto středisku provozní prostory řešeny jako společné pro řídicí APP i ACC. V objektu budou, kromě letecké školy a TWR, poprvé v historii pracovat všichni zaměstnanci podniku. A poprvé v historii bude v tomto středisku integrováno poskytování oblastních služeb řízení. Historická prvenství jistě nejsou měřítkem významu ani důvodem stavby. Tím je vybudování technologického a administrativního zázemí na špičkové úrovni, které umožní dlouhodobě pokrýt poptávky po našem vzdušném prostoru. Jedna historie Jenče, která má své počátky ve druhé polovině 30. let, končí. Začali jsme psát nové dějiny. Od listopadu 2006 budou naši zákazníci využívat služeb poskytovaných z IATCC.

Úspěch projektu je závislý jen na nás. Odpovědnosti v něm jsou definované, ale jeho zdar je podmíněn aktivním zájmem všech. Pro ně se společně snažíme vytvořit dostatečné množství informací.

Projekt IATCC je nákladný, avšak jeho cena není vyčíslena pouze penězi. Jistě tu platí výrok anglického novináře a esejisty Josepha Addisona: "Neexistuje nic skutečně cenného, čeho může být dosaženo bez práce a bez námahy".

IVAN HUBERT, VKŘ

Výstavba nového střediska IATCC v Jenči zahájena 1. července

Projekt se nadechl

První červenec je každoročně v podvědomí dospělých i dětí velmi významným dnem. Začíná období letních dovolených a prázdnin. Vysvědčení s vyznamenáním, ale i ta horší, skončila uložena v obálkách na dně zásuvek, aktovky se krčí v koutě dětských pokojů a čekají trpělivě na svoji zářijovou příležitost.

Pro celý tým projektu IATCC byl 1. červenec 2003 také dlouho očekávaným dnem – byla zahájena výstavba nového střediska IATCC v Jenči.

Pololetním vysvědčením projektového týmu bylo v únoru úspěšné získání stavebního povolení na stavbu nového střediska IATCC, závěrečným vysvědčením se stal podpis smlouvy s generálním dodavatelem stavby – firmou Hochtief VSB, a.s.

No a jak si vedl projektový tým v jednotlivých předmětech?

I funkční je hezké

O přípravě projektové dokumentace na stavbu nového střediska toho již bylo napsáno dost. Konečné řešení podoby střediska a jeho interiéru je výsledkem velké invence architektů STOPRO, s.r.o a jejich snahy po moderním a nadčasovém řešení objektu a současně prosazováním funkčních a provozních vazeb ze strany zástupců podniku. To vše, za bedlivého dozoru zástupců Bovis Lend Lease, kteří museli často v roli arbitra trpělivě hledat kompromis mezi požadavky a stanovisky architektů a požadavky konečného uživatele. I z běžného života přece každý známe celou řadu příkladů, že ne vždy to „krásné“ je i funkční a to funkční je také i hezké. Bez ohledu na příslušnost ke svým chleboďárcům však měli všichni jeden cíl – vytvořit reprezentativní sídlo firmy, kde se lidé budou cítit dobře a kam se budou každý den rádi vracet.

Řešení sálu ATS

Za konečnou podobou projektové dokumentace je tak schováno přibližně še-



Interiér sálu ATS

desát „technických rad“ v zasedačce STOPRO, s.r.o, což představuje několik set hodin jednání a metrů pokresleného papíru.

Tak, jak na papíře dostával konečnou podobu ATS sál pro pracoviště řízení letového provozu, bylo průběžně hledáno optimální rozmístění pracovišť s ohledem na akustiku sálu a potřebné provozní vazby mezi pracovišti. Skloubit dohromady často protichůdné požadavky jednotlivých profesí a současně v co nejvyšší možné míře zohlednit doporučení akustiků k minimalizaci negativních jevů na řídicích radarových pracovištích je problém, s nímž se potýkají při realizaci podobných staveb pro účely poskytování letových provozních služeb všude na světě. Technické řešení sálu umožňují kdykoliv va-

riabilní změnu uspořádání v závislosti na změně počtu pracovišť, jejich funkčního využití a provozními vazbami na ostatní pracoviště, umístěná v sále ATS.

Vybavení interiéru

Byly zahájeny činnosti směřující k výběru dodavatele nových pracovních stolů a radarových konzol. Jejich tvar, použité materiály a úroveň zpracování by měly korespondovat s celkovou úrovní nového střediska a měly by vyjadřovat jistotu nadčasovost.

Výběr bude uskutečněn ve dvou kolech. Před vlastní realizací konzol bude probíhat proces prototypování rozmístění jednotlivých technologií a ovládacích prvků.

(Pokračování na straně 2)

**12. jednání CEC
(CEATS Executive Committee)
se uskuteční v Praze
ve dnech 27. a 28. srpna 2003**

Bližší informace o projektu CEATS
přineseme ve Stripu 10

CANSO: jednotná podpora Single European Sky Týmová koordinace především

Sedmá výroční konference CANSO proběhla 1.–4. června v Rize za významné podpory Lotyšského řízení letového provozu LGS (Latvijas Gaisa Satiksme). Jednání zahájil Edijs Kizenbahns, ředitel LGS a Dieter Kaden, předseda výkonného výboru CANSO (na snímku). Program konference byl zaměřen na strategii CANSO pro další období, s cílem stanovit oblasti, na něž organizace primárně zaměří svoje aktivity, a na problematiku snižování nákladů a efektivity ATM.

Konference byla příležitostí pro přítomné odborníky, aby využili možnost vzájemné výměny informací o programech, které by mohly v dlouhodobém měřítku snížit náklady poskytovatelů letových navigačních služeb při současném zvýšení efektivity. „Výsledky jednání jasně akcentují náš závazek zesílit spolupráci mezi

zákazníky orientovanými poskytovateli služeb s cílem zmírnit nejhorší vlivy současné krize v letectví a pomoci položit základy pro trvalé zlepšení situace,“ poznamenal Dieter Kaden.

Účastníci konference rovněž vyjádřili jednotnou podporu programu Single European Sky a potvrdili nutnost aktivní účasti CANSO v procesu tvorby legislativy, který je v současné době ve fázi druhého čtení v Evropském parlamentu. V diskusích o další strategii CANSO bylo

dohodnuto ukončit činnost pracovních skupin Environmental Work Group a Financial Task Force. Aktivitu pracovních skupin zhodnotil Alexander ter Kuile, generální tajemník CANSO, který zdůraznil potřebu intenzivní spolupráce členů pracovních skupin se sekretariátem organizace. Jak dále uvedl, především na kvalitní týmové koordinaci je závislá kvalita výstupů CANSO.

Text a foto:

STANISLAVA KODATOVÁ, OVV/MK



Jiříčky

Máme je rádi. Že špiní okno u výtahu ve třetím patře LO, chcete-li budovy A? Nevadí, umyjeme je, za ten nádherný zářez živé přírody to stojí.

Když přiletí, víme, že je už opravdu jaro. Samička v hnízdě se nechá i krmit. A pak zčistajasna kouká ven několik hlaviček, jeden by je i pohladit chtěl. Probůh, ne! Stačí se přece na roztomilé zobáčky dívat.

Ted se mládata učí létat. Poletí daleko. Přejme jim šťastný let – a šťastný návrat. Aby nám za osm měsíců ohlásili, že jaro je tu.

Moc o naše jiříčky stojíme, vždyť přínášejí do domu štěstí. (jm)

Projekt se nadechl

(Dokončení ze strany 1)

Rovněž konečně instalaci na sále ATS bude předcházet provizorní rozmístění vždy několika vybraných konzol vytvářejících soubor provozně příbuzných pracovišť za účelem detailního měření a posouzení akustiky na těchto pracovištích, s cílem eliminace případných negativních jevů (přeslechy).

Integrace

Se zástupci AČR probíhá celá řada intenzivních jednání v rámci realizačního procesu civilně-vojenské integrace oblastní služby. Projekt výstavby nového střediska v Jenči pozitivně akceleroval tento integrační proces, který probíhá již celou řadu let. Pružnější spolupráce civilních a vojenských složek řízení letového provozu a efektivní využívání civilních a vojenských ATM systémů tak bude v IATCC umocněno společným sdílením veškerého relaxačního i rehabilitačního zázemí provozním personálem obou resortů.

Letecký zákon ještě čekají změny

Na svém pravidelném jednání se na půdě Ministerstva dopravy ČR sešla 13. června Stálá pracovní skupina pro letectví při Hospodářském výboru PČR. Jednání skupiny zahájil ministr dopravy

Ing. Milan Šimonovský, který zdůraznil význam letecké dopravy jako důležitého segmentu v ekonomice státu. Celosvětové letectví se jen postupně dostává z recese a nabývá na výkonech. Situace v České republice je velmi příznivá a lze očekávat, že poptávka po letecké dopravě pasažérů a zboží bude i nadále stoupat.

Připravovanou novelu leteckého zákona představil ředitel OCL/MD JUDr. Josef Turecký. I vzhledem k blížícímu se vstupu ČR do EU je nutné komplexně změnit systematiku celého zákona. V diskusi na toto téma senátor Mgr. Daniel Kroupa informoval o dosa-
vadních výsledcích konventu o budou-

Radar pro PISEK

Na červnovém Aerosalonu v Paříži byl podepsán kontrakt mezi RLP ČR, s.p. a firmou THALES ATM na monopolní sekundární radar (MSSR) se schopností provozu v módu S pro stanoviště PISEK. Radar typu RSM 970S byl vybrán v obchodní veřejné soutěži, kde mimo francouzský THALES ATM byly ještě firmy Alenia-Marconi-System z Itálie a Raytheon Systems Limited z Anglie. Podobně jako na Buchtově kopci bude anténa radaru i zde kryta radomem od firmy ESSCO Collins Limited z Irsku.

Radarové stanoviště PISEK je v současné době vybavené primárním radarem AVIA-CM a sekundárním radarem KOREN. Oba radary jsou již 18 let v nepřetržitém provozu. Pro další provoz je značně omezená dostupnost náhradních dílů a hlavně provozní požadavky na kvalitu sekundární informace výrazně vzrostly, včetně celoevropské přípravy na užívání módu S. Před instalací nového radaru na stanovišti PISEK, která začne v červenci příštího roku, bude stavebně modernizován celý objekt i anténní věž. Uvedení MSSR do provozu je plánované na prosinec 2004. Radarové pokrytí bude v době provozní vyluky stanoviště PISEK doplněné signálem z radarů Auersberg a případně i Mittersberg, které provozuje německé DFS.

(iu)

Až se v září školáci vrátí do svých lavic, bude na stavbě střediska připraven základní kámen ke slavnostnímu poklepání. To už ale bude stavba v plném proudu.

JAROSLAV VLASÁK,
DPLR/KPIATCC

nosti Evropy. S novelou zákona je třeba počkat, aby se nemusel s ohledem na další vývoj v EU opět měnit. Členové Parlamentu ČR se stali po dobu jednoho roku pozorovateli v Evropském parlamentu s možností podávat pozměňovací návrhy, a proto již nyní existuje možnost prosazovat zájmy českého letectví.

Provozní a hospodářské výkony Řízení letového provozu České republiky, s.p. prezentoval generální ředitel Ing. Petr Materna. Seznámil přítomné poslance a senátory mj. s vývojem a přípravou projektů IATCC Praha a CEATS.

RICHARD KLÍMA, OVV/MK

Statistika provozu

květen/červen 2003

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení /ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02–03	2002	2003
květen	35 968	40 424	+ 12,4	0,31	0,28
červen	38 250	43 529	+ 13,8	0,28	0,58

Počet pohybů v evropském FIR

Měsíc	2002	2003	v %
květen	722 848	726 957	+ 0,6
červen	724 720	743 328	+ 2,6

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
květen	10 289	10 834	+ 5,1	2 437	3 544	+ 45,4	1 371	1 946	+ 41,9	1 884	1 824	-3,3
červen	10 677	11 354	+ 6,3	2 833	3 954	+ 35,3	1 258	1 702	+ 39,6	1 834	1 391	-31,8

Pro dobrou věc zblázním kohokoliv bez rozdílu šarže, tvrdí Vlastimil Dvořák

Show je moje dítě

Na úpatí Řípu byl v červnu zase Memorial Air Show. Tentokrát vzdal hold bratřím Wrightům, co vzletěli právě před sto lety, a oslavil 80. narozeniny ČSA. Výkony devadesáti letadel ze šesti zemí sledovalo na 40 000 nadšených diváků. Vrcholem dvoudenního programu byla akrobacie snů mistra světa Petra Biskupa.

Producentem, scénáristou a režisérem podniku v jedné osobě je Vlastimil Dvořák, šéf místního aeroklubu. Rok co rok zve řadu celebrit. Když tu byl Václav Havel, vzletěl v historické Catalině.

Letos jste svezl předsedu senátu Petra Pitharta. To byl váš nápad?

„Ano, poutá mě s ním dlouholeté přátelství. Vedle Václava Havla to byl on, kdo mně aktivně pomáhal při všech sedmi ročnících. Když se mnou letěl poprvé, napsal do mého zápisníku: „...a donutil mě padat přímo na hubu na město Roudnici.“ Václav Havel zase vepsal: „Obdivuji Vlastu Dvořáka, ale létat s ním odmítám.““

Zdá se, že vám sotvakdo odolá. Možná i proto je roudnická show tolik populární. Přesto, proč jezdí desetitisíce návštěvníků a hosté V.I.P. právě pod horu Říp?

„Naše show je společenskou událostí a vždycky měla motto. První ročník poděkoval Zemím českým a těm, kteří za ně bojovali. Byli tu všichni žijící piloti RAF, pro něž jsme na Řípě uspořádali ekumenickou bohoslužbu. Tehdy také vznikl bigbendový orchestr Jaroslava Kopáčka, člena České filharmonie. Hrají písničky, které si naši letci v Anglii zpívali a které posloucheali.“

Kdo roudnické show vymyslel?

„Snad to nevyzní egoisticky, ale je to moje dítě. Na oslavě pro letce RAF jsem generálu Fajtlvi slíbil, že v Roudnici zorganizujeme pompézní veřejnou rehabilitaci všech našich letců za účasti strojů, na nichž v Anglii létali. Tři dny poté jsem tenhle projekt oznámil v přímém televizním přenosu. Kostky byly vrženy.“

Založil jste pozoruhodnou tradici. Tušíte, že to tenkrát?

„Ne. Ale umínil jsem si, že budeme největší atrakcí ze všech. A protože pro dobrou věc jsem schopen zbláznit kohokoliv bez rozdílu šarže, vytvořil jsem dobrý realizační tým. Sluší se poděkovat Karlu Sedláčkovi, Petru Tučkovi, Láďovi Ostrochovskému, vlastně všem kolegům z aeroklubu, že se to nakonec podařilo.“

Naznačujete, že jste v mnoha směrech originální.

„Byli jsme první ve všem. Na naše letiště sedly vůbec první stroje NATO. Přistál tu Harrier, AH-58D Apache a B-17, viděli jsme leteckou bojovou pohotovost (poprvé v ČR dvě F-16 a dvě A-10), která přiletěla z italského Aviana za radiového ticha naváděná Avacsem. Protože jsem navštívil mnoho airshow a na některých jsem i létal, mohu srovnávat.“

Zkusil byste vzletět se strojem bratří Wrightů?

„A kdo by zkusit nechtěl? Svého času jsem seděl v jakémsi otevřeném kajaku bez upínacích pasů a čelního štítku, místo pedálů dvě prkénka, od nichž vedla lan-ka, která mě šimrala pod žebra. Když jsem do vzduchu dostal tohle...?“

Zeptám se vás spíš, co jste v kariéře pilota ještě nezkusil?

„Provozoval jsem parašutismus, v Košicích létal na L-29. Rogallo mě stálo čtrnáct zlomenin a rok neschopnosti, klouzavý padák se mi díky špatné instrukci ovládání padáku zavřel ve sto metrech a jen větve stromů zabránily tragickému konci. Jednou se mi při vybírání vývrtky rozepruly pasy. Let jsem opako-



val, abych zhruba po měsíci zjistil, že mám zlomená dvě žebra. Máme tady i balón... Nezkusil jsem let ve stíhačce špičkové provenience, byť na Albatrosu už pár hodin také mám.“

Kolik hodin už jste nalétal?

„Jako normální aeroklubák nic moc. Asi dvaapůltisíce na všem, co je k mání.“

Letos v Roudnici nechybělo ani nedělní nouzové přistání v závěru. Pokolikáté?

„Chválabohu poprvé! Kdysi jsem něco podobného zažil. Kabinu zalil štiplavý dým, učil jsem spálenou gumu a na letiště ještě 30 km... Vířím, co běhalo kapitanu DC trojky hlavou. Ale zvládl to psychicky na jedničku s hvězdičkou.“

To byla ona Dakota, v níž v sobotu letěl Pavel Landovský?

„Ano. Absolvoval let s ministrem Němcem, prezidentem ČSA Ing. Miroslavem Kúřalem a dvanácti dalšími V.I.P. hosty.“

Co se vlastně berlínské Dakotě přihodilo?

„Právěmu motoru se utrhla válec a vyhořela hydraulika, táhla a kabely. Měli kli-

ku, že to nebouchlo. Podle mého měli málo protočené vrtule a nedostatečně odpuštěný olej z válců před startem. Letadlo stálo přece jen dlouho na zemi.“

Jak jste spokojen s letošními výkony našich řidičů na Memorial Air show?

„Mohu jen chválit, jsou stoprocentními profesionály. A vy byste nechal létat hlavu státu a další politiky pod řízením amatéra? Říkají o mně, že jsem neřízená střela. Možná, ale zasáhnu v pravý čas na pravém místě. Osobně jsem požádal ministra dopravy a jeho prostřednictvím váš podnik o zajištění řízení všech ročníků.“

Jaká překvapení chystáte pro Memorial Air Show 2005? Mimochodem, roudnickému aeroklubu bude 60 let...

„To nejlepší nás čeká právě v roce 2005. Mám rozehráno cosi velkolepého, ale určitě nebudu předbíhat. Nechte se překvapit.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímky: PETR PAČES
a archiv Vlastimila Dvořáka

Vlastimil Dvořák (* 1952)

je členem Aeroklubu Roudnice od roku 1973, jeho šéfem od roku 1990. Rodák z Horních Řebčic v zahradě Čech. Absolvent strojní průmyslovky v České Lípě. Z vojenského leteckého učiliště v Košicích putuje v roce 1973 do roudnické MEVY. Tři roky studuje dálkově stavební fakultu ČVUT, situace v zaměstnání a problémy v osobním životě mu nedovolily studium dokončit. Je rozvedený, sám vychoval dvě dcery. Kromě létání je vášnivým vyznavačem potápění a pokouší se o filmovou tvorbu. Naprostý abstinent a nekuřák.



Snížení poplatků za letové provozní služby od 1.července 2003

Krok správným směrem

S platností od 1. července tohoto roku se náš podnik rozhodl snížit jednotkové ceny za poskytované letové provozní služby. Chápeme to jako systémové opatření, kterým reagujeme na vývoj poptávky v letošním roce. Nedochází k němu velmi často a v případě traťového poplatku není změna ceny během roku zpravidla přípustná. Pro tento rok však EUROCONTROL rozhodl o výjimce, kterou jsme jako jediný evropský stát využili. Změnu poplatků, která přichází krátce po zahájení letní sezóny, přijala mezinárodní organizace leteckých přepravců IATA velmi pozitivně.

Podnik tímto krokem vychází vstříc leteckým provozovatelům již podruhé. V roce 2002 jsme byli jedním z mála poskytovatelů letových provozních služeb, kteří podali vstřícnou ruku leteckým společnostem, jež se ocitly v krizi po událostech v září 2001. V tomto roce došlo ke zmrazení našich sazeb poplatků za letové provozní služby na úroveň roku 2001.

Jaké jsou tedy důvody, které nás k tomuto kroku vedly?

K odpovědi na tuto otázku je třeba alespoň nastínit souvislosti odhadu vývoje letového provozu s procesem tvorby poplatků. Prognóza vývoje letového provozu pro rok 2003 vznikala v říjnu uplynulého roku. V tomto období musí všechny

státy EUROCONTROL předkládat závazné kalkulace cen za traťové služby. U přibližovacích služeb jsou pravidla obdobná. Pesimistické meziroční odhady byly ovlivňovány především nejistotou kolem očekávaného konfliktu mezi USA

a Irákem. Konflikt v oblasti Blízkého východu však neměl tak velké dopady na letový provoz, jak se očekávalo. Další obavy z vývoje letového provozu se začaly objevovat po zjištění prvních případů nemoci SARS. Skutečnost prvních měsíců roku však veškerá pesimistická očekávání popřela.

„Řízení nákladů je alfou a omegou ekonomiky úspěšného poskytovatele letových provozních služeb.“

Jednotková cena se stanovuje na základě odhadu objemu letového provozu a rozpočtu nákladů na danou činnost v uvažovaném roce. Základním pravidlem podnikání v našem oboru je, že výnosy z provozu musí pokrýt náklady včetně přiměřené výše zisku. O nákladech a tvorbě zisku jsme na stránkách našeho časopisu nedávno velmi podrob-

ně informovali. Řízení nákladů je alfou a omegou ekonomiky úspěšného poskytovatele letových provozních služeb. Je to parametr, podle kterého nás posuzují naši zákazníci, a výše jednotkových cen je jeho logickým důsledkem.

Řízení nákladů a dodržování rozpočtových pravidel je plně v našich rukou a umíme si s nimi poradit. Neznámou v cenové rovnici, alespoň z pohledu ekonomů, je právě vývoj provozu. Letošní rok nám v tomto ohledu přeje. K červnu jsme zaznamenali druhý největší nárůst přeletových jednotek mezi státy EUROCONTROL a v případě letištních služeb je vývoj obdobný. Při fixní ceně to jednoznačně znamená výrazný nárůst zisku. V daném roce je to samozřejmě pro hospodaření podniku velmi příznivé. V letech následujících si však podle mezinárodních pravidel o tvorbě poplatků musíme snížit nákladovou bázi pro kalkulaci cen právě o překročení oprávněné míry zisku. To může v extrémním případě vést k problémům s cash flow a samozřejmě to narušuje plynulost vývoje jednotkových cen – dalšího parametru, podle kterého nás naši zákazníci posuzují.

Snížení cen v roce 2003 jsme přijali jako opatření, které zapadá do evropského systému cenotvorby poskytovatelů

letových provozních služeb. Letošní snížení cen je pro naše zákazníky velmi atraktivní a zároveň i přispěje k tomu, abychom působili v jejich očích pozitivně po dlouhou dobu.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, Ř. DFIN

Strip se zeptal

Aleny Stehlíkové, místopředsedkyně Výboru leteckých dopravců Praha a Station manager Austrian Airlines zodpovědné za provoz SAS:



Souhlasíte s názorem, že letecká doprava je stále v krizi? Pokud ano, v čem spatřujete její hlavní příčiny?

„Letecká doprava je stále v hluboké krizi. Podepsalo se na tom více faktorů. Jako hlavní lze označit ekonomickou stagnaci ve světě, dále byly letecké společnosti postiženy propadem zájmu o leteckou dopravu v době války o Irák a z důvodu rozšíření nemoci SARS.“

ŘLP ČR, s.p. přistoupil ke snížení sazby poplatků za poskytované letové provozní služby s platností od 1. 7. 2003. Co tento krok pro letecké společnosti znamená?

„Uvítali jsme zprávu o snížení přeletových poplatků vašeho podniku od 1. 7. 2003.“

Pro letecké společnosti to znamená úsporu traťových nákladů, což je vítáno v současné obtížné ekonomické situaci leteckých dopravců.“

Jak hodnotíte úroveň cen traťových i přibližovacích služeb v České republice?

„Úroveň poplatků za traťové a přibližovací služby v České republice je v evropském průměru na poměrně nízké úrovni. Nicméně doufáme, že s narůstajícím provozem do/z a přes Českou republiku dojde v budoucnu k dalšímu snížení poplatků. K tomuto optimistickému názoru jsme došli po přečtení výroční zprávy ŘLP ČR, s.p. za rok 2002, kde jsou uvedeny nižší poplatky za služby, např. v Irsku (člen EU) a výborné ekonomické výsledky vašeho podniku v roce 2002.“

(rik)

Za relikviářem svatého Maura

Tento skvost dlí ve zdech středověkého hradu spojeným s malým barokním zámekem v malebném městečku Bečov nad Teplou v západních Čechách. A protože dlouholetý účastník výletů našich duchodců pravil, že relikviář nelze nevidět, do dvou autobusů osvědčené ČSAD Kladno nás nasedalo ve středu 28. května u hotelu Diplomat pětasedmdesát. Blankytně modré nebe slibovalo parný den...

Na prohlídku relikviáře jsme byli rozděleni do tří skupin, neboť do trezorové místnosti s touto památkou smí vstoupit 25 osob. Stanuli jsme před efektně nasvíceným pokladem uvnitř speciální skleněné vitríny s vlastní klimatizací, který byl v letech 1993–2002 restaurován nákladem více než deset milionů korun.

A pak se to stalo. Jednoho z výletníků uvnitř „přepadla slabost“ a na okamžik ztratil vědomí. Možná emoce, možná těžký, vydýchaný vzduch...?

Díky operativnímu zásahu zaměstnanců zámku byl okamžitě přepraven do ne-

mocnice v Karlových Varech. Do restaurace „U Zámku“ se nám vrátil poněkud pobledlý, ale fit. Na nohy ho pak definitivně postavil skvělý oběd.

Výlet se vydařil. Na zpáteční cestě se sice několik jedinců snažilo přimět řidiče

k zastávce v Krušovicích na pivo a klobásky, ale vyslyšení nebyli z obavy, že by se někteří už do autobusu nemuseli vrátit.

MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER
Foto: JUDITA SMEJKALOVÁ



Drama na závěr Memorial Air Show 2003

Díky, dámy a pánové!

Na přípravě a hladkém průběhu leteckého dne v Roudnici nad Labem (21. a 22. 6.) se i letos podílelo ŘLP ČR, s.p. na TWR Roudnice. Perfektní profesionální práci odvedl tým náměstka ŘDPRO/SPLS Ing. Alexe Dudy: pánové Ota Rada, Pavel Kohout (oba na snímku), Ing. Zdeněk Sršeň, Jan Chodounský na věži a Mgr. Pavel Kopecký na stojánce. Poděkování patří také technikům pana Ing. Jana Štindla, Ladislavu Císařovi, Josefu Rouskovi, Jiřímu Novákovi a dámám z briefingu Vlastě Petanové, Janě Kotábové, Evě Martinovské a Pavle Koflíkové.

V závěru tohoto aviatického svátku došlo k požáru na motoru DC-3 po vzletu. Posádka situaci zvládla a po pár minutách přistála na letišti i zásluhou profesionality týmu na TWR Roudnice. Tento snímek byl pořízen vzápětí...

Ještě jednou díky – a na shledanou v Roudnici v roce 2005.

Text a foto: **ING. PETR PAČES**,
letový ředitel MAS 2003



Dodávám, že vstřícný a velkorysý přístup zaměstnanců ÚCL odpovědných za certifikaci stanovišť letových provozních služeb, zejména pak inspektora Ing. Pavla Zeinerta, umožnil tento proces zrealizovat v historicky krátké době.

Doufám, že na dobrý výsledek první oficiální systémové autorizace stanoviště ATS pro účely speciálních akcí tohoto typu bude možné úspěšně navázat i v budoucnu.

ALEXANDR DUDA, N SPLS



To je Gibraltar

Pohlednice z dovolené:



V květnu jsme se ve dvou plavili na 9,5 m plachetnici kolem atlantického pobřeží Španělska. Propluli jsme rozbouřeným Gibaltarským průlivem a spěchali do bezpečí Gibaltaru. Zrovna uvazuji loď, když vtom se na nás žene, pár metrů nad mořem, boeing 737. Vypadalo to, že skončí přímo v naší maríně mezi jachtami. Docela jsem strnul. Že jsme raději nezůstali na bouřlivém moři! Jenže to, co jsem považoval za betonové molo asi 50 m od nás, byl ve skutečnosti okraj RWY 09/27, která je částečně nasypána do moře. Letoun se míhal mezi stěžní kotvících jachet, aby na dráze zcela bezpečně přistál.

V roce 1939 tady byla příležitostná letecká základna britského námořnictva a za druhé světové války už veledůležitý vojenský letiště, jež dodnes provozuje RAF. Monarch Airlines a British Airways zajišťují denní spojení s Londýnem. RWY s TODA 1829 m je přetržena silnicí pro civilní provoz, obytné domy jsou snad 500 m od dráhy. Na 30 000 obyvatel gibaltarské skály obětuje tomuto spojení se světem snad všechno. Ani jachty nemají žádná omezení plavby. A příručka Jeppsen publikuje výstrahu pilotům: „Pozor na jachty operující z marín severně a jihozápadně od konce RWY 09!“ Opravdu jsem nečekal, že zakotvíme u letiště.

Text a foto: **OLDŘICH STANĚK**, AI

inspiromat

„Je to naše vítězství. Budeme mít samostatnou kolektivní smlouvu.“

Radomil Kratochvíl, prezident CZALPA, poté, co vedení ČSA přistoupilo na požadavky odborových svazů a odvrátilo hrozící stávkou pilotů.

„Uzavřená dohoda není ani vítězstvím, ani prohrou pro žádnou stranu. Smlouva garantuje, že jakékoli mzdové požadavky ze strany jedné odborové organizace nebudou na úkor ostatních zaměstnanců.“

Dan Plovajko, mluvčí ČSA

„ČSA si vytváří pouze určité zdroje ze svého hospodářského výsledku a jen ty může rozdat.“

Milan Šimonovský, ministr dopravy

„Loni dosáhl podíl nízkonákladových leteckých společností v Česku pět procent. Tyto firmy přepravily kolem 350 tisíc cestujících. Letos se očekává ještě větší počet.“

Petr Hloušek, náměstek generálního ředitele ČSL, s.p.

„Lety nízkonákladových aerolinií tvoří asi 20 procent přepravních kapacit v Evropě.“

Jaromír Beránek, Mag Consulting

„Dnešní dopravní letadla jsou létající kanceláře. Brzy se budou řídit myšlívou a dodržovat počítačový postup.“

Miroslav Černý, Aeroklub Roudnice n.L., na otázku ČRo 1, jaký je rozdíl pilotovat letecké veterány a současné letadlo.

„Špatně nám naložili letadlo, vinu pilota musí posoudit jiní.“

Roman Vik, šéf Travel Servisu, k incidentu boeingu 737 Travel Servisu při startu z egyptské Hurgady, kdy škrtl zadní částí trupu o zem.

„Na vydání závěrečné zprávy máme rok.“

Karel Mařík, zástupce ředitele Ústavu pro zjišťování příčin leteckých nehod, ke zmíněnému incidentu Travel Servisu v Egyptě.

„Je to naprosto strašné.“

Marie Černá, zástupkyně hejtmanky Vysočiny, ke zrušení dvaatřicet základny taktického letectva v Náměšti nad Oslavou.

„Vidíme světýlko na konci tunelu.“

Vladimír Měrka, starosta Náměště n.O., po jednání s ministrem obrany 29. 7. 2003.

„Náměšť bude za čtyři roky provozovaná jako základna, ale vrtulníkové letectvo.“

Miroslav Kostelka, ministr obrany

„British Airways nemá od boha dáno právo přežít.“

Rod Edington, nejvyšší ředitel aerolinií, při jednání s odbory.

(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Položen základní kámen Sever 2

Slavnostní poklep základního kamene terminálu Sever 2 proběhl 26.6.2003. Tedy přesně na den od zahájení stavby Severu 1 před osmi lety... Za přítomnosti ministra pro místní rozvoj Pavla Němce, náměstka ministra dopravy Jiřího Kubínka a dalších čestných hostů zahájil tímto aktem generální ředitel ČSL, s.p. Milan Kačur (na snímku) stavbu v hodnotě 10 miliard korun. Sever 2, jehož uvedení do provozu se plánuje na rok 2005, zvýší kapacitu letiště na 10 milionů cestujících ročně.



Hlavním projektantem stavby je společnost Nikodem a Partner, manažerem výstavby bude společnost Bovis Lend Lease. Financování stavby je zajištěno úvěrem 9 mld. Kč od Evropské investiční banky, který bude splácen 25 let s odkladem splátek o 6 let. Jednu miliardu korun si ČSL půjčí od tuzemských bank.

Na snímku model budoucího terminálu.



Hotel na Jihu vítal první hosty

Airport Hotel Prague v sousedství terminálu JIH byl 24.6.2003 slavnostně otevřen. Je první z řady ubytovacích kapacit, které na letišti Ruzyň vyrostou. Příští rok v dubnu přibude hotel Transitz se 74 pokoji, který se začíná stavět vedle nové budovy Travel Servisu. Na stole ČSL je i plán na vybudování hotelu s 350 pokoji vedle nadzemního parkingu proti terminálu SEVER 1.

Čtyřhvězdičkový Airport Hotel Prague nabízí ubytování v 56 převážně dvoulůžkových pokojích. Jeden pokoj je upraven pro tělesně handicapované osoby a celá budova je bezbariérová. Kromě útulných pokojů je v hotelu



business centrum, konferenční salonky a restaurace s mezinárodní kuchyní. Od září přibude i relaxační centrum a doplňkové služby spojené s odbavením letů. Investorem je společnost M.I.P.Group, a.s., hotel převzala společnost EuroAgentur Praha, která již provozuje síť 19 hotelů v České republice.

Text a foto: **OLDŘICH STANEK, AI**



Vyhlašením nejlepších snímků skončil v květnu druhý ročník fotosoutěže Stripu. Zvláštní cenu odborné poroty si odnesl Jaroslav Lechnýř (49), technik PC Centra logistiky, za nádherné panorama Hradčan. Název snímku autor ladiť, jak jinak, přímo technicky: Praha 28.7 2002 14 h, 23 min, 15 sec.

Na snímku v minulém čísle Stripu spekulují porotci nad vaším snímkem. O čem asi, co myslíte?

„Možná o tom, že ještě před pěti lety nebylo něco takového vůbec myslitelné. Můžu si jen se snažit o panorama s klasickým fotoaparátem, ale nikdy to nevyšlo.“

Krok za kuli

V seriálu jsme postupně prošli pracovišti zabezpečovací letecké techniky (ATM systémů) podle kompetencí. Stojí jistě za zmínku, že ona jednotlivá technická pracoviště jsou mnohdy značně vzdálená, ač jejich výstupy končí na stole řidičůho v těsném sousedství.

Samozřejmostí je nepřetržitá služba a přesouvání prací spojených s výlukou na pozdní noční hodiny. Samozřejmostí je také mobilita techniků, kteří dnem i nocí odjíždějí na odlehlá místa, kdykoli je to nutné. V délce a četnosti výjezdů kraluje bezkonkurenčně radionavigace, v níž je devadesát procent činnosti možno nazvat službou v poli. Každý systém má rovněž svého administrátora, jakéhosi pěstouna, který sleduje chod a implementuje všechny úpravy. Právě on je tím nejinformovanějším člověkem o příslušném zařízení a jako nositel těchto vědomostí pravidelně školí druhé. A konečně – každé oddělení má svého vedoucího, který s dlouhou holí pase své ovečky na přidělených lukách – v případě dílny radionavigačních zařízení to platí doslovně (ta luka).

Technické zákulisí má svůj pevný řád a vyžaduje režii podobnou té, která řídí věci na jevišti. V případě technické podpory řídicího jsou to technické sály. Do nich se sbíhají všechny informace o stavu technických prostředků a odtud jsou dálkově ovládané systémy, které to umožňují. Zde se rozhoduje i o tom, v jakém pořadí budou technici opravovat zařízení v případě, že dojde k souběžným poruchám. Je to i pracoviště „styku se zákazníkem“, kde si techničtí supervisoři vyslechnou leccakou „pochvalu“ od rozčilených uživatelů nejroztodivnějších elektric-





„Digitál mě pronásleduje“

Fotoreportér Jiří Pekárek si posteskl, že jste tam nebyl o dva týdny později při povodni...

„Zrovna jsem jel na letiště do Brna. Ten největší liják mě ale zastihl na cestě nazpátek. Z okna auta jsem fotil vojenské obojižlivníky. Chvátaly do Prahy.“

Čeho si na vašem soutěžním snímku ceníte nejvíce vy sám?

„Že je to první panorama v mém životě, které za něco stojí.“

Proč právě scénérie Hradčan?

„Pokud má dobře vyjít, musíte fotit s velkým odstupem, jinak nebudou souhlasit úhly křivek na fotce, které

jakkoli pečlivá montáž už nedohoní. Hradčany jsou tématem možná banálním, ale velmi vděčným a pro návštěvníky Prahy vzácné.“

Čím jste fotografoval?

„Digitálem Canon Power Shot S40 a, možná se budete divit, z ruky. Takové má tenhle fotoaparát programové vybavení.“

Z kolika snímků je panorama složené a jak složitá jeho montáž byla?

„Z deseti. Díky programu, který dodává firma k fotoaparátu na CD, trvala zhruba třicet vteřin.“

Teď žertujete.

„Vůbec ne. Pokud ovšem nechcete ručně korigovat případné chyby.“

Fotografování vás baví nebo pronásleduje?

„Od malička baví. Co mám digitál, pronásleduje mě.“

Proč jste neobeslal kategorii Lidé letadla létání?

„Protože když fotografovat letadlo, tak detaily, jež běžný pohled neregistruje. Což bez složitých povolenacích procedur možné není.“

Děkuji za rozhovor a gratuluji vám.

(rik)

sy technických systémů řízení letového provozu



kých spotřebičů, sloužících původně k usnadnění profesního výkonu. Tahle stránka činnosti supervisory TS vyžaduje určitou znalost psychologie a dávku sociálního instinktu. V záporných případech vyústí poznámky techniků typu „stejně nemáme náhradní“ nebo „líp už to nastavit nejde“ k dosti dramatickým hlášením o chybách ATM systémů. Ve velké většině případů však obě strany optimálně postupují při odstraňování potíží ať již opravou, nebo přechodem na nějaký omezený režim.

Dnešní technické sály vděčí za svou dualitu neustálému růstu počtu zařízení a jejich složitosti. Protože počty a složitost systémů již začaly přesahovat duševní možnosti jednoho člověka, jsou dnes sálové kompetence rozděleny na navigační a komunikační systémy na straně jedné a na informační a radarové na straně dru-

hé. Jejich umístění je navíc poplatné další technice nacházející se v jejich těsné blízkosti. Vždy je však dodržena zásada odlišné klimatizace pro stroj a pro člověka. Co prospívá jednomu, může škodit druhému. I když v budoucnu počítáme s jedním společným technickým sálem, zůstane podobné rozdělení kompetencí, byť v jedné místnosti, zachováno.

V dávných dobách bývala funkce „sálníka“ specializovaná, to znamená, že se tento pracovník neúčastnil přímo práce na údržbě a opravách zabezpečovací techniky. Dnešní pohled na tuto pracovní pozici je poněkud odlišný: všichni techničtí supervisoři jsou současně specialisty technických systémů a službu od služby rotují mezi vlastní údržbou a supervizí. Tato filozofie se snaží předejít dvěma extrémům: specializovanému sálníkovi,

ktej po několika letech bude umět jenom dobře telefonovat a specializovanému technikovi, jehož komunikační a organizační schopnosti se budou pohybovat v pásmu sociální debility.

Stejně jako funkce supervisory doznalo změn i jeho pracoviště. Několik pamětníků si ještě vzpomene na první technický sál, umístěný ve sklepě pod budovou na starém letišti. Když byl po několika letech přestěhován do přízemí, bylo to považováno málem za luxus.

Stejně tak technický sál na (svého času) novém technickém bloku zaujímal dle mínění mnohých příliš místa. Dnes je plocha čtvrtého patra TB využita do krajnosti. Cestou vpřed je pouze důsledný přechod na centralizovaný monitorovací a kontrolní systém, který omezí počet monitorovacích a ovládacích jednotek specializovaných na jednotlivé systémy. Z hlediska úspory místa je co zlepšovat zejména na starších systémech, jejichž ovládání a monitorace byly konstruovány podle zásady raději dva monitory než jeden. Dalšího zkvalitnění se technická supervize dočká v nové budově IATCC, kde bude mít technický supervisory přímý kontakt s vedoucím směny na stanovišti.

Touto zmínkou o blízké budoucnosti jsme vlastně pokročili k závěru našeho seriálu. Bylo by sice možné popsat jeden konkrétní let a postupně vylíčit, jak se na jeho zabezpečení podílely jednotlivé technické systémy, ale bylo by to na úkor přehlednosti. Šest dílů seriálu si nekladlo jiný cíl než umožnit p.t. publiku vytvoření celkové představy o technickém zabezpečení primární funkce tohoto podniku, tj. řízení letového provozu.

Všem, kdo dočetli až do těchto míst, autor děkuje za neutuchající odhodlání dočíst věci až do konce a přeje hezké prázdniny.

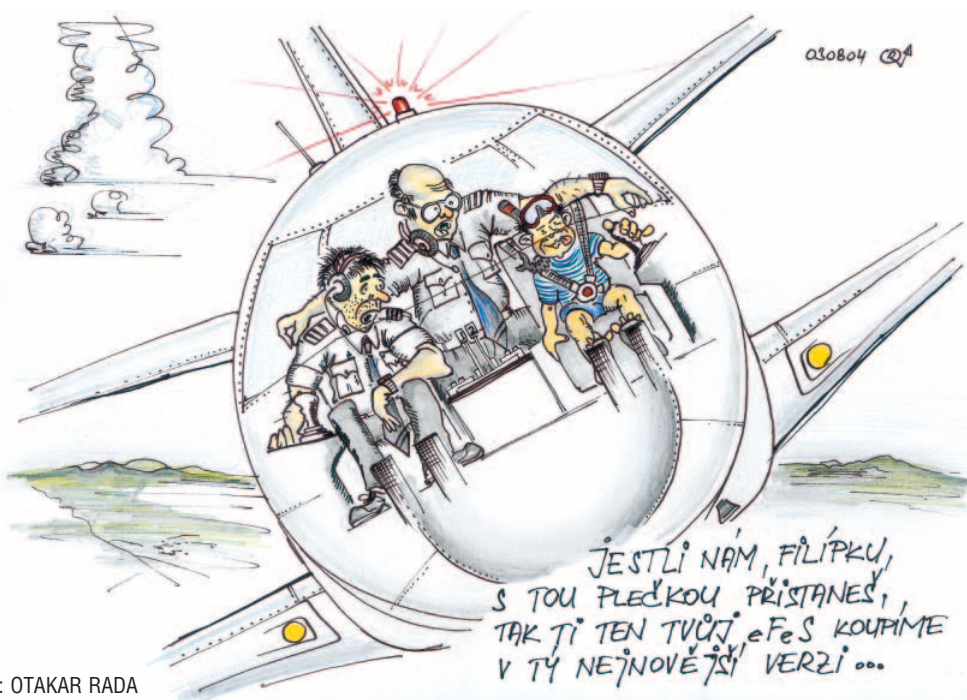
IVAN KRÁKORA, ved. stf. RIS/ATMS
Snímky: VLASTIMIL BROTÁNEK

Krajina za zrcadlem VI.

Když jsme Na Fidlovačce odkryli Sladké tajemství



Snímky: LENKA DOLNÍČKOVÁ a rik



Kreslil: OTAKAR RADA

Misheard English

G. B. Shaw (1856–1950)

Irský dramatik a obávaný (nejen) literární kritik. Bojovník za sociální reformy a za zjednodušení anglického pravopisu. Vegetarián – „svého psa bych také nesnědl“.

V roce 1925 převzal Nobelovu cenu, ale odmítl s ní spojené peníze. V jeho citátech najdete po jedné slovní záměně:

Christianity might be a good thing if anyone ever pried it.

England and America are two countries separated by a common bandage.

♦♦♦

Řešení ze Stripu 6:

misheard v. „harts“, actual v. „hearts“, misheard v. „candid“, actual v. „candy“, misheard v. „thirst“, actual v. „first“.

(ak)