

V českých médiích se v poslední době rojí zprávy o extrémním zájmu leteckých dopravců o destinaci Praha-Ruzyně. Díky tragickému útoku na Světové obchodní centrum před dvěma lety a následné celosvětové recesi v leteckém průmyslu vykazují současné meziroční nárůsty ukazatelů provozu jedny z nejvyšších čísel v Evropě. Důvodem je zvyšující se atraktivita nejen celé republiky, ale i hlavního města. Zvýšená koupěschopnost obyvatel,

TWR² podruhé

zlepšující se podnikatelské prostředí a rostoucí mezinárodní prestiž jsou příčinou zvýšeného počtu pohybů a odbavených cestujících. V neposlední řadě tomu přispívá i cenově atraktivní a špičkové organizované poskytování letových provozních služeb RLP ČR spojených s přelety a odlety letadel.

Za počty odbavených cestujících v průběhu letní sezóny stojí historicky rekordní výkony letištní služby řízení. Bez výsoce účinného logického rozhraní mezi APP a TWR by nebylo možné v kontextu denního chodu provozu a hltosti provozní infrastruktury absorbovat špičky 39 letadel za hodinu. 419 pohybů denního maxima v červnu, 410 v červenci a 402 v srpnu přispělo k meziročnímu nárůstu pohybů o 6,88, 10,54 a 13,19 % (1–14) v uvedených měsících, což rezultovalo v nárůstu výtežnosti MTOW o 11,80 % v červnu a 14,77 % v červenci. 11 125 pohybů v červenci je jednoznačně klíčovým ukazatelem.

Opět se prokázalo, že koexistence licenčních skupin pro letištní a přiblížovací řízení v jedné organizační skupině v kontextu perspektivnosti poměru nabízené kapacitní rezervy, křížové znalosti problematiky a nákladové báze jsou logickým a optimálním řešením v podmínkách České republiky. Popřejme tedy, aby se letiště Praha-Ruzyně úspěšně vzdalovalo lokalitám typu Varšava-Okecie nebo Budapešť-Ferihegy a postupně se začleňovalo do opravdové první letištní ligy středoevropského regionu společně s letišti Schwechat ve Vídni a Franz-Josef Strauss v Mnichově.

Ing. ALEXANDR DUDA, N SPLS

IACCTT startuje

Čtěte více na str. 5
a v příštím čísle STRIPu

Projekt Single European Sky tématem politické diskuse

Rozdílné názory

Ambiciózní projekt Evropské komise vytvořit tzv. jednotné evropské nebe „Single European Sky“ (SES), s cílem sjednotit horní vzdušný prostor členských států EU, a tím zvýšit jeho kapacitu a propustnost pro letový provoz, čelí prvním problémům. Spory vznikly především v oblasti využití specifických prostorů pro vojenské potřeby a výcvik, kolem postavení Evropské agentury pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL a konečně i v otázce nového pojmání suverenity států ve vlastním vzdušném prostoru.

Na začátku července členové Evropského parlamentu schválili ve druhém čtení legislativní rámec programu SES, ale současně přijali i velké množství významných dodatků ke společnému stanovisku ministrů dopravy EU přijatému v březnu roku 2003.

Požadavky ministrů

Vzhledem k odlišným postojům Parlamentu a Rady v této problematice se ve třetím čtvrtletí očekává zdlouhavé jednání Dohodovacího výboru za účasti Evropské komise jako zprostředkovatele. Pokud k této situaci opravdu dojde, hrozí zpoždění časového harmonogramu implementace jednotlivých kapitol programu SES. V oblasti civilní – vojenské

koordinace požadují ministři dopravy vyjmutí vojenského provozu a cvičných letů z legislativního rámce programu SES, ale místo toho navrhnou využití vojenského vzdušného prostoru pro civilní letový provoz bez omezení v časových intervalech, kdy vojenské složky tento prostor užívat nebudou.

Dohodnou se?

Evropský parlament naopak usiluje o jednotný rámec a plnou integraci civilních i vojenských složek řízení letového provozu. V tomto ohledu bude proto velice těžké najít kompromisní stanovisko, neboť významní hráči na poli evropské dopravní politiky jako jsou Francie a Velká Británie s odkazem na vlastní národní

bezpečnostní zájmy jednoznačně odmítají stabilní využití vojenských prostorů pro civilní letový provoz. Na druhé straně poslanci Evropského parlamentu tento postup kritizují a upozorňují na fakt, že právě úpravy tohoto druhu mohou ohrozit samotnou podstatu programu, který pak nebude řešit problém rostoucího objemu letového provozu a celkovou míru zpoždění letů.

Optimista ter Kuile

Zástupci odborné veřejnosti, především poskytovatelé letových provozních služeb, letečtí dopravci a výrobci zabezpečovací letecké techniky uznávají, že vyjmutí vojenského letového provozu je (Pokračování na straně 2)



Strip se ptal vedoucích středisek regionálních letišť

- 1) Jak se u vás projevil zvýšený zájem o leteckou dopravu?
- 2) Objevily se nějaké zajímavé typy letadel, z kterých destinací – linek?
- 3) Jsou nějaké nové informace o možném převodu letiště na kraj?

Ing. Radovan Kubík, SLNS Ostrava
ad 1) Zájem o LD na letišti LKMT narůstá. Za 1. pololetí letiště odbavilo 7 tis. cestujících, což je meziroční nárůst o 45 %. Nárůst souvisí se zvýšeným počtem charterových letů. Vedení letiště počítá do konce roku s odbavením téměř 200 000 cestujících. Kromě pravidelných linek do Prahy usiluje o obnovení linky do Vídně a o novou linku do Mnichova. Rovněž se snaží o zvýšení počtu nákladních letů. Ke vzádnosti zvyšujícího se počtu cestujících byla nedávno otevřena nová přiletová hala.

ad 2) Neobvyklé typy letadel se objevují zřídka, zajímavé destinace se občas vyskytují, např. v poslední době IL 76 do Dubaje, Cessna 560 Silesia Air do Astaně (Kazachstán), v roce 2002 L 410 Job Air s konečnou destinací v Bangladéši.

ad 3) V tomto měsíci proběhnou jednání o převodu letiště, budou-li úspěšná, mělo by dojít k převodu k 1. 1. 2004.

Ing. Jaroslav Hrdlička, SLNS Brno
ad 1) Zatím se připravuje zahájení pravidelné letecké dopravy s cizím dopravcem. ČSA destinaci Brno opustily.

ad 2) Díky rozšiřující se nákladní letecké dopravy na letišti Brno se objevují těžká letadla typu B 747 400, AN 124 Ruslan, B 707, IL76TD z různých východoevropských destinací

ad 3) Jihomoravský kraj má trvale zájem o převod letiště pod regionální správu. Jiné informace nemám.

Rostislav Broda, *SLNS Karlovv Vary*

ad 1) Zájem se projevil v letošním roce zavedením dvou dalších linek do/z Moskvy. Zvýšil se i zájem ze strany německých provozovatelů o výcvikovou leteckou činnost.

ad 2) Karlovarské letiště je jakousi západní branou do republiky a bývá často navštěvováno VIP hosty se zajímavými

typy letadel, dále je letiště používáno jako celní a také pro mezipřistání historických strojů při letu na air show.

ad 3) V měsíčníku Karlovarský kraj č. 01 uvádí hejtman karlovarského kraje Josef Pavl informaci o absolvovaných schůzkách o strategii odstátnění letiště K. Vary, jeho investičním rozvoji, úmyslech kraje rekonstruovat povrch RWY a světelné zabezpečovací zařízení do roku 2006. Investice má být 70 mil. Kč. Dále píše o dokončení oplocení letiště letos. Do roku 2010 plánuje prodloužení RWY o 500m pro větší letadla. Bude rád, když převod letiště bude vyřešen k 1. 1. 2004. Kraj hodlá využít dotace pro rozvoj letiště s Cohesion Fund EU.

(red)

Kontrola pohybů a provozní bezpečnosti na letištní ploše A-SMGCS (Level 2) na Ruzyni I.

Na základě úspěšného provedení testů Evropské komise „BETA“ na letišti Praha-Ruzyně rozhodl státní podnik Řízení letového provozu ČR zavést ve spolupráci s Českou správou letišť, s.p. na ruzyňském letišti systém A-SMGCS (Level 2).

Praha zajišťující mj. velmi často letový provoz za nízké dohlednosti tak dostala do vínku systém dokonalé kontroly veškerých letištních pohybů při udržení vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu.

Ruzyně se tímto počinem též zařadí mezi letiště, která budou zapojena do budoucího systému „GATE to GATE“.

Co to vlastně A-SMGCS (Advance Surface Movement Guidance and Control System) je?

Jde o systém, který zajišťuje řízení pojiždění, bezhlasové předávání informací na palubu letadel popřípadě vozidel o pojiždění a možných konfliktech během pojiždění, přehled o pohybu letadel a vozidel a informace o možných konfliktech na RWY a TWY. To vše za účelem udržení kapacity letiště za jakýchkoli meteorologických podmínek a při zachování maximální provozní bezpečnosti.

Systém A-SMGCS má čtyři samostatné bloky (Surveillance, Control, Guidance a Routing), které poskytují služby samostatně nebo ve vzájemné spolupráci. Vždy záleží na provozních podmínkách daného letiště, jakou úroveň

(Level 1) systému zvolí. Praha-Ruzyně, stejně jako ostatní letiště v Evropě, volila Level 2, tedy zavedení části Surveillance a Control.

Základní a nejdůležitější je **SURVEILLANCE**, jehož prostřednictvím lze dosáhnout dokonalého přehledu o všem, co se na letišti v daný okamžik pohybuje (letadla i patřičně vybavené automobily jsou označeny labelem). Znamená to výrazné zlepšení přehledové informace. Pro ruzyňské letiště to platí dvojnásob, neboť tu nejsou zvláštní servisní komunikace pro automobily a při určité konfiguraci drah je nutné zkombinovat pojiždějíci letadla, přetahovaná letadla a automobily.

Přidáme-li k tomu jarní a podzimní mlhy, které letiště Ruzyně tolik milují, je požadavek na přesnou informaci o veškerých pohybech na letištní ploše zcela na místě. A tuto informaci použijeme pro další funkce systému A-SMGCS, jež podstatně zvýší komplexní bezpečnost letiště.

(Dokončení ve Stripu 10)

Rozdílné názory

(Dokončení ze strany 1)

nezbytné, pokud se v budoucnu mají stát cíle programu Single European Sky realitou. „Poslanci Evropského parlamentu dělají svou práci a tou je vytvářet jednotný evropský systém. Poskytování letových provozních služeb je jednou z klíčových složek letecké dopravy, a proto je pozornost zcela na místě. Věřím, že i přes současný problematický vývoj programu je možné najít oboustranně přijatelný kompromis“, řekl v této souvislosti Alexander ter Kuile, generální tajemník Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb (CANSO).

Rozuzlení na podzim?

Další vývoj programu Single European Sky bude záviset především na nalezení společného stanoviska ve sporných oblastech, které zaručí naplnění hlavního cíle samotného projektu – vytvořit bez-

pečný a jednotný evropský systém řízení letového provozu. Jak úspěšně si odpovědné evropské orgány na této cestě povedou, napoví příští měsíce.

RICHARD KLÍMA, OVVMK
Foto: archiv red

MIROSLAV TYKAL, DPLR/OPLNS
PAVEL ATTIL, DPRO/APP/TWR

Zasedání CECM

Řízení letového provozu ČR, s.p. se stalo hostitelem pravidelného zasedání jedné z pracovních skupin organizace CANSO – CECM. Tato skupina se zabývá různými aspekty ATM, především se zaměřením na evropský region. Předmětem činnosti skupiny je hlavně koordinace názorů členů v záležitostech evropského regionu a podle požadavků výkonného výboru CANSO také příprava regionálních strategií. Na programu pražského jednání bylo mj. hodnocení závěrů červnové konference CANSO v lotyšské Rize a vývoj projektu Single Europe Sky. Prahu ve dnech 11.–12. září 2003 při této příležitosti navštívili generální tajemník CANSO pan Alexander ter Kuile a ředitelka pro evropské záležitosti této organizace paní Marie Desseaux. Hosté se setkali i s vedením našeho podniku a navštívili Leteckou školu a Technický blok. Podrobnosti k této návštěvě přinese STRIP v čísle 10/03.

(lrm)

telegraficky

- **SLNS Ostrava:** Vzrůstá počet pohybů řízených stanovišti a hmotnost zpoplatněných letů (k měsíci JUL 03 o cca 10 000 t oproti stejnému období 2002, což je nárůst o 35 %).

Statistika provozu

Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ /ACFT v min.		Počet pohybů v evropském FIR				
Měsíc	2002	2003	02-03	2002	2003	Měsíc	2002	2003	v %
červenec	40 895	44 297	+ 8,3	0,54	0,72	červenec	731 214	749 989	+ 2,5

červenec 2003

		Počet pohybů na letištích – Česká republika										
		Praha		Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
červenec	10 782	11 822	+ 9,6	2 470	3 053	+ 23,6	1 482	1 588	+ 7,2	2 004	1 056	– 89,7

Každého ztraceného života i hodnot je škoda, řekl Ing. Pavel Štrůbl

Bojím se za ty druhé

Je v tom cosi symbolického. Bývalý voják, generálmajor letectva v záloze, usedl prvního dne tohoto roku do křesla ředitele nové civilní instituce v sousedství vojenského letiště v Praze Kbělicích, v areálu Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu v Letňanech. O letectví toho ví dost na to, aby pomohl založení Ústavu, který – ještě před naším vstupem do Evropské unie – dostal do vínku úkol, resp. poslání – na vysoké odborně technické úrovni zjišťovat příčiny leteckých nehod.

Co předcházelo rozhodnutí o vzniku Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) a jaké byly požadavky na jeho zřízení?

„Vytvořením této nezávislé instituce plníme dlouhodobý program mezinárodních organizací civilního letectví cílený ke zvyšování bezpečnosti v civilním letectví. Je výsledkem novelizace zákona 49/1997 Sb., § 55. Pozici Ústavu posiluje i fakt, že statut a jmenování ředitele mají základ v usnesení vlády ČR č. 1006 ze 14. října 2002.“

Jaké je poslání vašeho ústavu?

„Zjišťovat skutečné příčiny leteckých nehod nebo incidentů, popisovat je v odborných zprávách a navrhnout účinná preventivní opatření. Ze zákona nesmíme nic nařizovat a nikoho obviňovat. Můj tým má zatím 13 pracovníků, a jestliže si to okolnosti vynutí, bude posílen počet specialistů.“

Jakou formu má spolupráce Ústavu s ostatními institucemi?

„Jsme otevření spolupráci se všemi orgány a institucemi v oblasti civilního le-

tectví. Zúčastňuji se porad na odboru civilního letectví ministerstva dopravy, k bilaterálním setkáním dochází i při zasedáních Komise pro letectví při Hospodářském výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Udržujeme rovněž úzké vztahy s Aerokluby ČR a Leteckou amatérskou asociací, ale i kontakty s výrobními podniky, soukromými leteckými společnostmi, dopravci atd.“

Myslíte si, že pravomoci vašeho Ústavu jsou dostatečné?

„Zákon vymezuje naše práva a povinnosti zcela jasně. Po více než půl roce činnosti Ústavu mohu konstatovat, že jsme respektovaným subjektem. Dobře se rozvíjí naše spolupráce se všemi složkami integrovaného záchranného systému, ale i s Armádou České republiky.“

Kolik času máte na vypracování případné zprávy o nehodě?

„Dvanáct měsíců.“

Není to příliš dlouho?

„Tuto dobu stanoví zákon. Předpis L 13 zdůrazňuje rychlou reakci a bezpečnostní doporučení v okamžiku, kdy získáme poznatky, jak lze napravit příčinu nehody.“

Co všechno je součástí takové zprávy?

„Navrhujeme legislativní a technická doporučení, úpravu metodiky výcviku a provádíme preventivní opatření. Na našich čtvrtletních poradách k bezpečnosti letů se schází na padesát odborníků z oblasti letecké dopravy. Výsledky naší činnosti prezentujeme odborně i laické veřejnosti na webové adrese – www.uzpln.cz.“

Kolik událostí jste od 1. 1. 2003 zaregistrovali a vyšetřovali?

„K 1. září evidují naši inspektoři 367 a přímo řeší 50 událostí. Statisticky dělíme události na LN (letecké nehody), VI (vážné incidenty), I (incidenty), PN (pozemní nehody) a O (oznámení). Kategorizace letounů je podle váhy a podle kategorie Sportovních létajících zařízení. Zvlášť vedeme Para nehody a nehody balonů a vzduchodolů. Zjišťováním příčin incidentů jsme pověřili Aeroklub ČR a LAA ČR a u vybraných provozovatelů tuto činnost vykonávají jmenovaní zmocněnci. Ve vašem podniku je jím vedoucí oddělení auditu Josef Novotný.“

Činnost vašeho Ústavu má nepochybně i mezinárodní rozměr.

„První zprávu o naší budoucí existenci jsme přednesli na workshopu ECAC



v prosinci 2002 na Kypru. Zapojení do programu ICAO nám pomáhá zprostředkovat stálý zástupce ČR v této organizaci Ing. Oldřich Gorgol. Předpis L 13 nám výměny informací s partnerskými organizacemi v zahraničí přímo ukládá.“

Prozradíte nám, jak jste se k této nepochybně zajímavé profesi dostal?

„Jsem profesionální pilot, mám nalétáno přes 2000 hodin, vlastním vojenskou i civilní pilotní licenci. Pokud mi čas dovolí, rád usedám ke kniplu i dnes. Ve funkcích jsem postupoval až k pozici Inspektora letectva a PVO a do civilu jsem odcházel v hodnosti generálmajora. Nabídku na možnost vytvořit a řídit novou instituci jsem bez váhání přijal. Věřím na rozum a zodpovědnost. Každého ztraceného života i hodnot je škoda! Jestliže mohu pomáhat zlepšování současného stavu v letectví, jsem spokojen.“

Víte, co je strach?

„Bát se je lidské. Často se bojím i za lidi kolem sebe.“

Děkujeme Vám za rozhovor.

LUBOMÍR MARŠÍK,
MICHAEL SEDLÁČEK, OVVMK
Foto: ÚZPLN

Ing. Pavel Štrůbl (* 1950)

generálmajor letectva v záloze, ředitel Ústavu pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN), rodák z Hrušek na Moravě. Pilotní zkušenosti začal sbírat v břeclavském aeroklubu, zdejší Střední železniční školu ukončil maturitou. Na Vojenské akademii v Brně vystudoval šestiletý obor pilot – letecký inženýr. V letech 1993–1997 byl Inspektorem letectva a PVO AČR. Je ženatý, má dva syny (25 a 31), z nichž starší je vojenským pilotem. Jako nimrod nachází klid v přírodě, nekouří a alespoň dvakrát v týdnu si jde pro udržení dobré fyzické kondice zaplavat.



Konec recese civilního letectví je na obzoru

Optimismus ve vzduchu

Zlepšení provozních a ekonomických ukazatelů evropské i světové letecké dopravy očekávají v roce 2003 poskytovatelé letových provozních služeb. Jak vyplývá z analýzy výročních zpráv AUSTROCONTROL (Rakousko), DFS (Německo), IAA (Irsko), DNA (Francie) a LVNL (Nizozemí) za rok 2002 je velmi pravděpodobné, že další vývoj letového provozu na evropském kontinentě i v globálním měřítku bude mít vzestupnou tendenci.

I přes pozitivní prognózy však poskytovatelé ve výše uvedených zemích zaznamenali v minulém roce, stejně jako v roce předchozím, pokles celkového objemu letového provozu. Tento pokles byl nejvýraznější v případě Nizozemí (-4,9%), na druhé straně nejmenší v Rakousku (-0,9%). Příznivě se do provozních výsledků poskytovatelů ANS promítla rostoucí popularita tzv. low – cost dopravců typu Ryanair, Easy Jet a dalších. Jak však statistiky potvrzují, příjmy od regulérních aerolinií stále představují téměř dvoutřetinový podíl. Ty tak zůstávají rozhodující silou na trhu civilních leteckých dopravců.

Provozní vývoj je kopírován i v oblasti celkového počtu pohybů na nejvýznamnějších letištích. Například na pařížských letištích Orly a Charles de Gaulle došlo k poklesu téměř o 12 %. Naopak některá evropská regionální letiště (Nice,

Rotterdam, Innsbruck) zaznamenala pokles výrazně menší, a to v řádu 0,5–2 %. V souvislosti s rostoucími obchodními a kulturními vazbami tak posiluje potřeba vzájemného propojení jednotlivých regionů v rámci země.

Další vývoj letového provozu na evropském kontinentě i v globálním měřítku bude mít vzestupnou tendenci.

Evropské unie prostřednictvím letecké dopravy. Nové, regionální destinace a frekvence letů jsou podporovány politickými představiteli jednotlivých samosprávných celků a mohou v budoucnosti představovat významný podíl leteckého provozu na evropském kontinentu.

Pokles celkového provozu se neprojevil poklesem příjmů poskytovatelů služeb.

Střídání stráží

Své několikaleté působení v ŘLP ČR, s.p. v roli šéfredaktora podnikového časopisu STRIP ukončil k 31. srpnu t.r. **PhDr. Richard Kozohorský (rik)**. Významnou měrou přispěl k dnešní tváři měsíčníku a jeho rostoucí oblíbenosti. STRIP nyní vychází v nákladu 1300 ks. Novým pracovníkem OVVMK a šéfredaktorem STRIPu se ke dni 1. září 2003 stal **Michael Sedláček**, který předtím působil jako vedoucí vydání v odborném periodiku Media a Marketing.

Zde je důvodem navýšení cen za traťové navigační služby (např. Irsko zvýšilo ceny za svoje služby o téměř 32 %), které poskytovatelé ospravedlňují zvyšujícími se náklady a investičními plány.

Také v oblasti lidských zdrojů dochází ve většině případů k mírnému nárůstu zaměstnanců (především řídicích letového provozu a technických specialistů).

RICHARD KLÍMA, OVVMK

www.rlp.cz

Uživatelé web stránek (www.rlp.cz a www.ans.cz) jistě zaznamenali zásadní změny v internetové prezentaci našeho podniku. Změnila se grafika, obsah, uspořádání a řazení rubrik. Novinkou je i stálá kontaktní adresa info.ans.cz. Stránky jsou přehlednější, přístup a orientace v nich snadná. A přínášejí mnohem širší a bohatší kvantum informací potřebných pro odbornou i laickou veřejnost. Byl to rok intenzivní práce, ale výsledek určitě stojí za to!

(Irm)

Pracovně právní poradna

O prázdninách se na pracovištích objevil malý bílý sešit s názvem Pracovní řád ŘLP ČR, s.p. O jaký dokument se jedná a pro koho je závazný?

Začátkem července letošního roku byl na všechny základní organizační útvary rozeslán nový vnitropodnikový dokument – PRACOVNÍ ŘÁD. Jeho účinnost byla stanovena na 15. 7. 2003. A tak po dlouhé době spatřil světlo světa významný dokument, který blíže rozvádí v souladu s právními předpisy ustanovení zákoníku práce a dalších pracovněprávních předpisů, a to podle zvláštních podmínek v ŘLP ČR, s.p. Stává se tak vedle kolektivních smluv dalším pramenem práva v rámci podniku. Zákoník práce mu přisuzuje vysokou právní autoritu mezi vnitřními předpisy zaměstnavatele, s nimiž nemůže být v rozporu.

Pracovní řád kromě jiného v ust. § 9 ukládá všem zaměstnancům, včetně vedoucích, dodržovat vedle právních předpisů k práci jimi vykonávané i ostatní předpisy a vnitropodnikové normy. Porušení takové normy je potom zároveň i porušením pracovního řádu, který je závazný pro všechny zaměstnance podniku. Všichni vedoucí zaměstnanci jsou povinni seznámit s ním prokazatelně své podřízené a zajistit, aby byl všem zaměstnancům veřejně přístupný. K tomu mělo napomoci i jeho sešitové vydání, které je v řadě výtisků k dispozici na organizačních útvarech. Odborovým orgánům je dáno zákoníkem práce právo předchozího souhlasu s jeho vydáním a s případnou změnou jeho obsahu. Obě odborové organizace s jeho vydáním souhlasily. Divize personální zajišťuje v případě potřeby výklad pracovního řádu, případně na požádání vedoucího zaměstnance provede školení z jeho obsahu.

JITKA KOCOUBOVÁ, Ř DPÉR



Dětský letní tábor

v Ledči nad Sázavou proběhl letos, oproti loňskému roku, hlavně díky přírodě, neskonale lépe. Zatímco vloni se počasí vyznačovalo neustále zataženou oblohou a deštěm – pobyt účastníků musel být dokonce kvůli následným povodním na tři dny přerušen – letos vystřídala velkou vodu naopak těžko snesitelná vedra. Aby si táborníci tropického léta užili dosyta a se vším všudy, přibyla ještě jedna „radost“ provázející horké počasí – vosy. Ty si tábor oblíbily a navštěvovaly jej často a ve velkém počtu. Za své oběti si vybíraly děti, ale jejich

hlavní zájem se soustředil na „hlavase“ Tonda, který se může chlubit dvaadvaceti přímými zásahy během čtrnácti dní. Za takové situace bylo nutné se zákeřným, nevypočitatelným a k boji vždy připraveným nepřítelem skoncovat, a tak si všichni oddechli až po zásahu deratizátorů. Vosí invazi našťásti všichni přežili bez úhony.

S velkým zájmem všech účastníků prázdninového pobytu se setkala především celotáborová hra „Objevení Ameriky“. Radost ze hry a neskrývané nadšení dětí přineslo zadosťuchnění a uspokojení všem, kteří se na jejich přípravách podíleli. „Objevení Ameriky“ ovšem nebylo jedinou zábavou a poučením. Aby se děti nenudily či dokonce nezlobily, byla pro ně připravena také jízda na lodích, četné sportovní soutěže a kdo měl pro strach udělanou, neměl žádné problémy ani s noční bojovou hrou. Hrdiny byli určitě všichni, protože jinak by si po skončení pobytu, před odjezdem do Prahy, neslibovali, že příští rok určitě pojedou znovu.

Takže: Na shledanou, krásné prázdniny '03 a ať žije Ledeč 2004!

(red)



Jeneč očekává položení základního kamene

Ostrý start IATCC

V Jenči běží stavební práce IATCC Praha, které z hlediska objemu investic našeho podniku nemají obdoby. Zástupci ŘLP ČR, s.p. jako investora, manažera projektu BOVIS LEND LEASE, a.s., generálního projektanta STOPRO, s.r.o. a generálního dodavatele HOCHTIEF VSB a.s. byli



přímými aktéry výkopových prací a základních úprav terénu. Do června 2005 mají trvat hlavní stavební práce, ale už na jeho počátku se počítá s instalací ATM systému a zahájením ověřovacího provozu. Kolaudace celé stavby a plný provoz je naplánován na závěr roku 2006.

V polovině září se v Jenči uskuteční ostrý start stavby, slavnostní poklep základního kamene IATCC Praha. Autorem kamene je tým architektů STOPRO, s.r.o. pod vedením Ing. arch. Viktora Tučka. Základní kámen najde umístění na viditelném a přístupném místě nového střediska, a bude tak trvale připomínat začátky výstavby jednoho z nejmodernějších středisek řízení letového provozu v Evropě.

(Irm)

Snímky: PETR HRUBEŠ

Nový airbus se jmenuje Zlín

Největší přírůstek do rodinky 35 letadel ČSA, Airbus A 310-325 YAC, byl ve středu 20. 8. 2003 pokřtěn na ploše Jih ruzyňského letiště. Jeho dva starší sourozenci typu A310-300 z roku 1991 zajišťují v barvách ČSA dálkové linky. Mimochodem, pořízení těchto letounů západní proveniencí odsouhlasila ještě socialistická vláda bývalé ČSFR s velkým skřípěním zubů, protože to znamenalo prolomení koncepce „ČSA pouze se sovětskou letadlovou technikou“. SSSR v roce 1989 už nemohl nabídnout vhodný typ pro dálkové lety a ČSA hrozil zákaz provozu letadel IL 62 z ekologických důvodů, čímž by dálkové linky skončily.

ČSA letouny tradičně křtí jmény našich měst. Starší Airbusy nesou jména Prahy a Bratislavy, pro nový Airbus vybraly město Zlín. Prezident ČSA Ing. Miroslav Kůla a zlínský primátor Tomáš Ůlehl křtili českým sektem, ale i „valašským penicilinem“ – slivovicí. Nový „Zlín“ má výkonnější motory Pratt&Whitney a nabízí 18 business a 183 míst economy. Ještě mokrá se po křtu vydal na dálkový let do Kolomba na Srí Lance.

OLDŘICH STANĚK, AI

Snímek: HANA BUŠKOVÁ, ČSA



inspiromat

„Zlín perfektně splnil všechny podmínky.“

Ředitel vnějších vztahů ČSA Dan Plovajko o křtu třetího Airbusu A310-325

„Nemyslím si, že by mělo nějaký smysl blokovat další růst letiště, proto se mi zdá nejpříjemnější varianta něco za něco.“

Starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa k provozu a rozvoji letiště Praha-Ruzyně

„Tato konkrétní situace je pravidelně nacvičována na trenažéru letadla Boeing 737 ve Výcvikovém středisku posádek ČSA.“

Daniel Plovajko o evakuaci cestujících za pomoci nafukovacích skluzů po přerušení startu letadla Boeing 737-500 z milánského letiště Malpensa poté, co se v kabině objevil kouř

„Poprvé by tu mělo být vystaveno i zrekonstruované letadlo Šmolík ŠM 2 s výrobním číslem 16. Na obnově tohoto světového unikátu, který se zachoval v jediném exempláři, se pracuje už více než deset let.“

Ředitel Vojenského historického ústavu Aleš Knížek o rozšíření expozice Leteckého muzea Praha-Kbely při příležitosti Dne vzniku československého letectva (30. října)

„Kapacita odstavných ploch je nevyčerpatelná, horší je to s komunikací.“

O chystaných opatřeních v dopravě při brněnské letecké show, kdy se čeká, že přijede deset tisíc aut, informoval šéf brněnských dopravních policistů mjr. Karel Pospíšil

„V režimu mezinárodního provozu se na letišti předpokládá, mimo sportovní mezinárodní akce leteckého zaměření, 20 až 50 pohybů letadel za týden, přičemž největší typ letadla bude odpovídat letadlu L410 Turbolet.“

Z předkládací zprávy o zřízení nového hraničního přechodu, a tím umožnění neveřejného mezinárodního provozu na civilním letišti v Roudnici nad Labem

„Mezinárodní letiště v Praze-Ruzyni je dobře střežené a občané se v souvislosti s terorismem nemusejí obávat.“

Ujištění ministra vnitra ČR Stanislava Grosse dva týdny před vykradením prodejních stánků v „dobře střežené“ odletové hale

„Očekáváme, že se v letošním roce dostaneme minimálně nad 6,5 milionu cestujících za rok, to znamená, že budeme zhruba na kapacitě letiště.“

Martin Kačur, generální ředitel České správy letišť o nutnosti výstavby nového terminálu na Ruzyni

„Počítáme s tím, že leteckou konkurenci převálcujeme do pěti let. Po roce 2007 už budou lety mezi Paříží a Londýnem zbytečné.“

Paul Charles, ředitel komunikace společnosti Eurostar provozující rychlovlak, který dosahuje rychlosti přes 300 kilometrů v hodině

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Rekordní počty cestujících

Ruzyňské letiště odbavuje přívally cestujících a začíná se nepříjemně blížit k maximální projektované kapacitě 6,8 mil. pasažérů ročně. Za touto hranicí už letiště opět začne prskat ve švech. V červenci padl rekord v dosavadní historii letiště a bylo odbaveno 814 tisíc pasažérů. Je to až k nepochybnosti. To je množství, které po celá osmdesátá léta až do roku 1991 představovalo půlroční objem provozu. Údaje za červenec 2003 vzrostly v meziročním srovnání o 16 % a za prvních 7 měsíců letošního roku prošlo letištěm 3,91 mil. cestujících. Roste i počet pohybů letadel a dle statistiky ČSL to bylo v červenci 11 122 pohybů, což je meziroční nárůst 11 %. Roste i počet nepravidelných, tzv. charterových letů. V červnu činil meziroční nárůst 11 % a nárůst cestujících na charterových linkách 9 %. Ve stejném měsíci se dokonce zvýšil počet cestujících na privátních spojích (lety objednané soukromými subjekty) o 485 % a takto letělo přes 10 000 lidí. Pražské letiště rovněž láká nízkonákladové přepravce, kterých už zde operuje 6 a zřejmě brzy přibude další – britský JetTwo. Tím Praha vede před Varšavou či Budapeští, kam dosud nelétá žádný low-cost dopravce. Tak se rychle zvyšuje počet destinací za dostupné ceny. Také České aerolinie rozšiřují nabídku nových destinací (Cork, Tallin, Edinburgh, Jerevan, Newark, Sliač) a jako odpověď na konkurenci „nízkonákladovek“ tlačí ceny letenek dolů. A v neposlední řadě je to i 18 charterových společností, které Prahu nyní nalétávají a přispívají tak k nabídce destinací.

To vše se děje v období, kdy celosvětově se letecké dopravě příliš nedaří, potýká se s hrozbou terorismu, je cítit dopady irácké války a dozvuky nemoci SARS. Zdá se, že se dostavuje synergický efekt vhodné státní politiky, protože na rozdíl od ostatních zemí Česká republika neomezuje nízkonákladové dopravce žádnými administrativními překážkami a „motivační strategie ČSL“, která v průběhu iráckého konfliktu poskytla 50 % slevy přistávacích poplatků dopravcům, jež neomezuje své lety do ČR. Po celý rok je poskytováno 50 % motivační snížení přistávacích poplatků společností, které naši republiku spojí s novou destinací. Rovněž beze změn ponechala ČSL odletové a transferové letištní taxy. Svou roli také hraje stavební proměna ruzyňského letiště, kterou krok za krokem realizuje ČSL. A jistě má svůj pozitivní vliv i cenová strategie našeho podniku ve vztahu k poplatkům za letové provozní služby. (viz Strip 7–8, str. 4)

Nebude to lehké do roku 2005, než se otevře nový terminál SEVER 2 a zvýší se kapacita letiště na 10 mil. cestujících. V současných terminálech bude asi dost plno. Ale kapacita letiště – to není jen schopnost odbavit cestujících, je také nutno přijmout ty tisíce pohybů na dráhovém systému. I zde se připravují odpovídající změny. Ale o tom někdy příště.

S použitím pramenů ČSL a ČTK OS
Text a foto: **OLDŘICH STANĚK, AI**



... a proč (úvod k seriálu

Doposud jsme na stránkách Stripu seznámili naše čtenáře se dvěma šestidílnými seriály, které nám přiblížily svět letových provozních služeb a jeho technického zázemí. Ve třetím se budeme snažit čtenářům přiblížit zákulisí odborné výchovy nového řídicího letového provozu, od jeho přijetí do základního výcviku až k převzetí licence.

Vzhledem k tomu, že toto téma je obsahově velmi různorodé, bude se na jeho zpracování podílet více autorů, kteří jsou dlouhá léta těsně spjati s výcvikem nových řídicích.

Proč dva kroky k radaru? Mohou vůbec adepti profese řídicí letového provozu překonat trnitou cestu výuky a výcviku pouze dvěma kroky? Vzhledem k náročnosti této profese je potřeba udělat kroků mnohem více, ale pro účel tohoto seriálu postačí, když budeme uvažovat, že prvním krokem je výuka a výcvik ve škole a druhým krokem další výcvik na pracovišti.

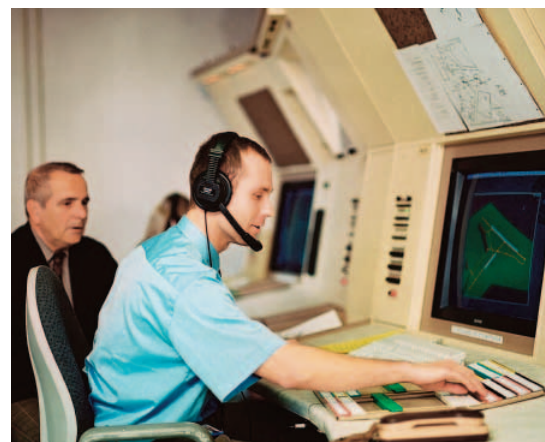
Labyrintem náro

Motto: „Je mnoho povolaných, ale málo vyvolených.“

Najít na českém trhu práce vhodné uchazeče a uchazečky o náročnou a zodpovědnou práci řídicích letového provozu, kteří by splňovali náročná kritéria, není vůbec snadné. Profese řídicího letového provozu není veřejnosti příliš známa a je jakoby zahalena rouškou tajemství. Většina uchazečů o toto povolání jsou, možná překvapivě, mladí lidé, kteří už trochu znají letecké prostředí a někteří se v něm už dokonce jistou dobu pohybují. Jejich zájem o práci v oboru letectví je dlouhodobý a představuje pro ně silnou motivaci. Může to sehrát určitou roli při výběru, ale nejde o rozhodující kritérium. U jiných je to zvědavost a trochu touha po dobrodružství...

Nábor a výběr budoucích řídicích letového provozu je prvním článkem dlouhého řetězu. Na jeho konci by měl stanout řídicí letového provozu s patřičnou licenci. Bohužel ne vždy tady platí pravidlo úspěšného startu. Zdaleka ne všichni úspěšní zájemci přijatí do kurzu zakončí své dlouhodobé úsilí kýženým výsledkem. „Úmrtnost“ žáků je v některých kurzech dokonce na čísle 75 %. Proč tomu tak je a jak tomu předcházet?

Problematikou výběrového řízení do kurzu pro řídicí letového provozu se zabývá personální divize RLP ČR, s.p. Ta nese odpovědnost za nábor uchazečů a společně s pověřenými pracovníky provozní divize zajišťuje konečný výběr zájemců. Podrobnější informace o organizaci



zrovna dva (k)roky? kolektivu autorů

Náš seriál bude mít šest dílů, v nichž se autoři budou snažit podat obšírnější vysvětlení k této problematice. Ale jak čtenář záhy zjistí, ani toto členění nemůže obsáhnout délku strastiplné cesty novice až k provozem ošlehanému profesionálové.

A proč dva roky? Zájem každého zaměstnavatele je plně využít nového kandidáta co možná nejdříve. U profese řídicí letového provozu to není tak snadné, protože znalostí a dovedností, které si začínající řídicí musí osvojit, je celá řada. Doba dvou let je tím minimem, kdy lze projít všemi předepsanými typy výcviků a na jejímž konci čeká tolik kýžená licence. Ale ani po jejím získání nemá, nyní už fakticky řídicí letového provozu, klid. Naopak. Právě teď je nezbytné, aby vše naučené aplikoval v praxi, a to bezchybně a plně profesionálně, a dále stále doplňoval své vědomosti a praktické návyky formou různých školení, kurzů a výcviků. Snad to nejtěžší, co na nováčka čeká, je posadit se k pracovnímu stolu řídicího a „splynout“ s kolektivem zkušených kolegů.

Široká veřejnost neoplývá velkou znalostí tematiky řízení letového provozu a rovněž publicita této problematiky je poměrně nízká. Pokusme se tedy podhalit roušku tajemství a populární formou přiblížit cestu k této náročné profesi širšímu okruhu čtenářů. Pokusme se převést odborné, veřejnosti nic neříkající výrazy do srozumitelnější mluvy a alespoň zčásti splatit dluh informovanosti o této profesi. Rádi bychom rovněž oslovili nové kandidáty, kteří budou usilovat o zařazení do výcviku řídicího letového provozu a předem jim popsali již zmiňované „dva (k)roky k radaru“.

Záměrem autorského kolektivu je oslovit laickou veřejnost a zvýšit zájem potenciálních uchazečů o tuto krásnou profesi. Jestli se nám to podařilo, už necháváme na posouzení vás, čtenářů.

KAREL KOUKLÍK, VLŠ



MEZINÁRODNÍ FESTIVAL LETECKÝCH FILMŮ

PRAHA 2003

Druhý ročník Mezinárodního festivalu leteckých filmů, mezi jehož partnery patří i ŘLP ČR, s.p., se uskuteční ve dnech 25.–28. září 2003 v multikíně Village Cinemas Anděl v Praze 5-Smíchovské. Jde o nesoutěžní filmovou přehlídku určenou prioritně pro příznivce a fanoušky létání, letadel, pilotů a vůbec všeho, co je s touto tematikou spojeno. V průběhu čtyř dnů budou mít návštěvníci možnost zhlédnout 64 filmových představení. V rámci festivalu budou předána mj. také ocenění za celoživotní přínos českému civilnímu a vojenskému letectví. Novinkou je i cena diváků pro jeden ze snímků uvedených v sekci dokumentů.

Pozn.: OVVMK má k dispozici pro pracovníky ŘLP ČR, s.p. deset volných přenosných vstupenek na všechna filmová představení. V případě zájmu je možné domluvit se o jejich zapůjčení na tel. lince 2626, sl. Lenka Dolníčková. **irm**

čného výcviku k licenci řídicího letového provozu

Úskalí výběrového řízení



náboru lze najít v příslušné podnikové směrnici (01/01-DPER/115). V úvodu nového seriálu STRIPu bude dobré seznámit se se základními fakty a upozornit na zajímavosti, které jsou s náбором a výběrem budoucích řídicích letového provozu spojeny.

Ke klíčovým úkolům náboru vhodných uchazečů patří vytipování a oslovení cílové skupiny. Tu hlavní tvoří mladí lidé, kteří běžně používají internet. Na internetových stránkách našeho podniku je vždy s určitým předstihem zveřejňována nabídka na výběrové řízení s potřebnými informacemi, včetně dotazníku a kontaktu. Tento způsob se v poslední době velmi osvědčuje a získává

převahu nad tradiční inzercí v denním a odborném tisku. Daří se tak oslovit a informovat značné množství potenciálních adeptů na profesi řídicího letového provozu. Je však nutno konstatovat, že pouze malá část z nich splňuje základní kritéria náboru: odpovídající vzdělání, zdravotní způsobilost a věk.

Vlastní výběrové řízení probíhá v několika kolech. Pro první kolo jsou důležité dobré znalosti angličtiny a zdravotní a psychická způsobilost pro výkon profese řídicího letového provozu. Cílem výběrového řízení je postupně eliminovat nevhodné nebo méně vhodné uchazeče a vybrat ty, kteří stanovená kritéria splňují nejlépe. Právě ti

mají největší předpoklady pro úspěšné zvládnutí náročného výcviku. V tomto kole jde o úspěšné zvládnutí zkoušky ze znalostí anglického jazyka a posouzení zdravotní a psychické způsobilosti, které zajišťuje podle zákona Ústav leteckého zdravotnictví.

Úspěšní uchazeči jsou zváni do 2. kola, jehož základem je psychologické vyšetření. Provádí jej podnikový psycholog a hlavním cílem je hlubší a podrobnější poznání motivace a schopností zájemců. Výsledky individuálního „vyšetření“ jsou východiskem pro další selekci. Při výběru jsou používány standardizované psychologické metody, testy a pohovory, které umožňují nestranné srovnávání kvalit jednotlivých uchazečů, stanovení pořadí a doporučení pro výběrovou komisi.

Třetí, závěrečné kolo výběrového řízení, probíhá formou pohovoru uchazeče před pětičlennou komisí složenou ze zástupců příslušného odborného útvaru, Letecké školy a personální divize. Komise využívá možnosti osobního rozhovoru se zájemcem a snaží se zjistit reálné předpoklady uchazečů, jejich schopnosti komunikovat a reagovat na otázky. Jejím úkolem je na základě všech dostupných informací posoudit způsobilost uchazečů a rozhodnout o jejich přijetí či nepřijetí do výcviku (kurzu).

Komise musí přistupovat k rozhodování velmi odpovědně a zvažovat všechna pro a proti. Zájemce musí být posouzen komplexně z hlediska předpokládané úspěšnosti. Principem postupu komise je úsilí o maximální objektivnost a nestrannost rozhodnutí, neboť zájemem podniku je výběr těch nejlepších. Je důležité si uvědomit, že lidský potenciál je největším bohatstvím podniku a správný výběr pracovníků má velmi podstatný vliv na budoucnost podniku.

Mgr. MICHAL WALTER, DPER/RLZ
Foto: archiv LŠ

Dva (k)roky k radaru I.

CIAF nadchl

Desátý jubilejní ročník leteckého dne CIAF se uskutečnil ve dnech 6. a 7. 9. 2003 na letišti Brno Tuřany. Na jeho přípravě a hladkém průběhu se podílelo ŘLP ČR s.p. SLNS Brno. Přestože na tomto letišti již tradičně probíhají jarní letecké dny, byl tento nesrovnatelný především větším počtem zúčastněných letadel a rozsahem leteckých akrobatických ukázek. Do programu leteckého dne byly zajímavě zahrnuty i přílety a odlety letadel společností ČSA, FISCHER AIR a TRAVEL SERVICE, které zajišťují charterové lety pro CK. Bezchybný profesionální přístup pracovníků LPS Brno pánů Mirka Josíčka, Jirky Hvězdy, Dušana Kašíka, Jardy Vašíka, Aleše Bednaříka a za účinné podpory technické supervize ZLT pánů Zdeňka Absatze, Ládi Kubeše, Honzy Ječmínka, Karla Svobody, Jakuba Herzána a Pavla Procházky pod vedením zkušeného pověřeného letového ředitele Oldy Pírka zajišťoval zcela bezproblémový a bezpečný průběh veškeré letové činnosti související s leteckým dnem. Přestože v oblasti LPS a ZLT je u naší organizace bezchybná činnost základní pracovní povinností, patří těmto pánům náš dík za vzornou reprezentaci naší organizace.

JAROSLAV HRDLÍČKA,
vedoucí SLNS Brno

Foto: Jan Synak, Pavel Procházka



Misheard English

Johnny Cash (71)

Otec pěti dětí, westernový herec, zpěvák country a balad o vyvržencích všeho druhu předčil v prodeji desek i Beatles, žil ve šťastném pětaticetiletém manželství s June (73) až do května letošního roku. Když zemřela, prohlásil Johnny, že jeho manželství mělo jednu vadu – že netrvalo sto let...

V textu jeho písničky *If I were a carpenter* hledejte dvě chyby.

If I were a carpenter and you were a lady

Would you marry me anyway

Would you have my baby?

If you were a carpenter and I were a lady

I'd marry you anyway

I'd have your baby.

If a tinker was my trade

Would I still find you?

I'd be carrying the pots you made

Following behind you.

Save my love for loneliness

Save my love for sorrow

I've given you my onliness

Give me your tomorrow.

If I were a miller at a mill wheel grinding

Would you miss your colored mouse

And your soft shoes whining?

If you were a miller at a mill wheel grinding

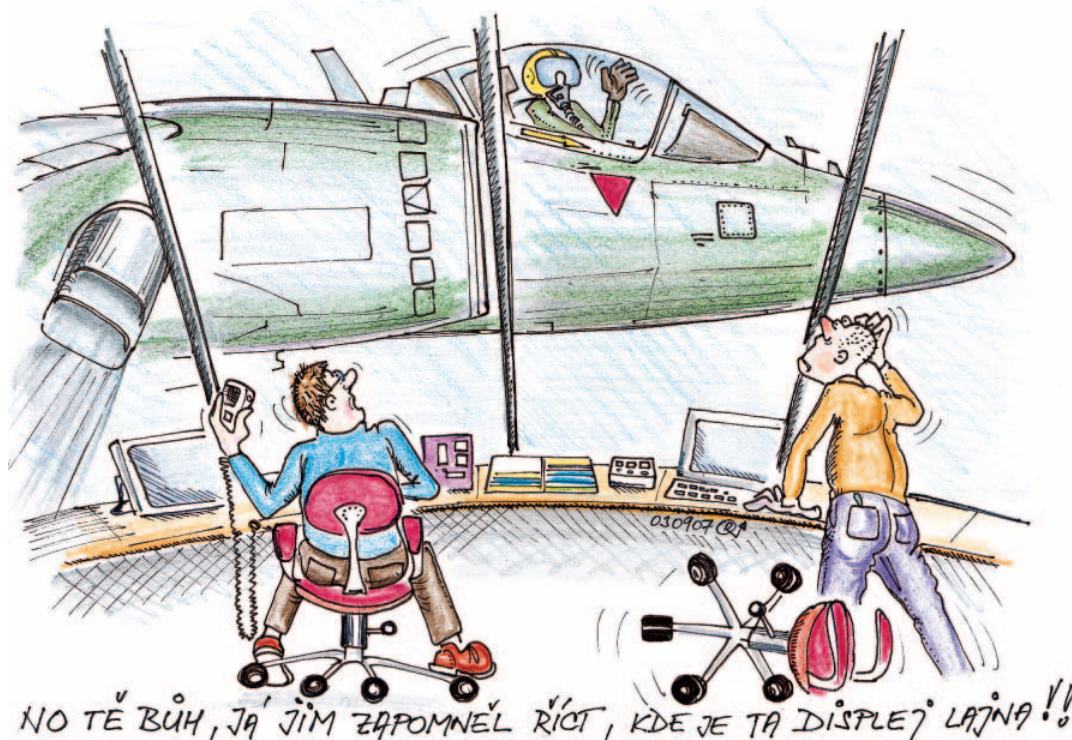
I'd not miss my colored mouse

And my soft shoes whining...

♦♦♦

Správné znění z minulého Stripu :
misheard v. „pry“ – actual v. „try“
misheard v. „bandage“ – actual v. „language“

(ak)



Kreslil: OTAKAR RADA