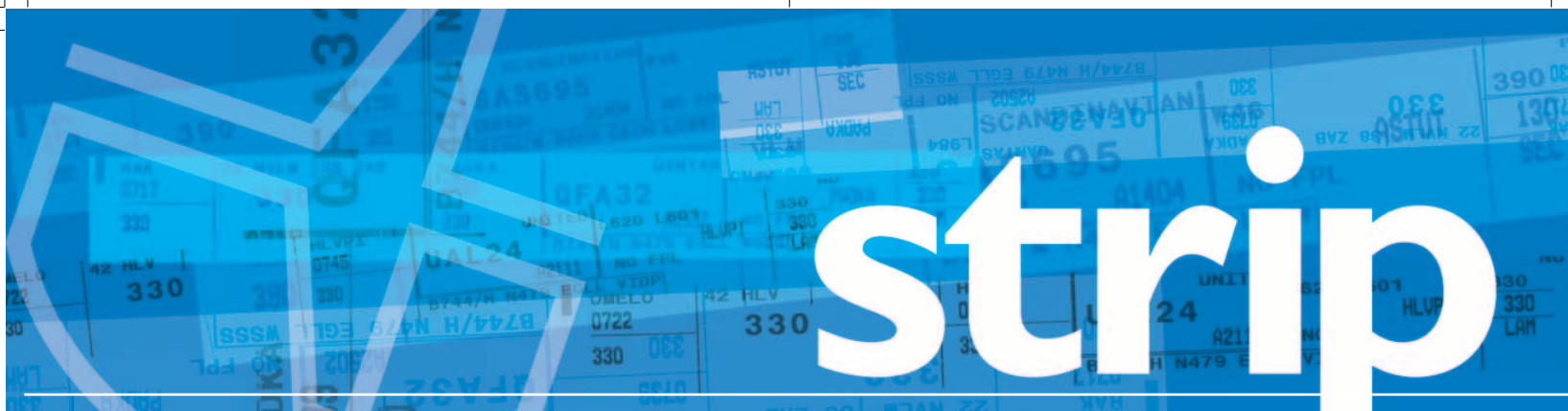




Řízení letového provozu
České republiky

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s.p.

10 / 2003

Každá stavba, má-li co nejlépe sloužit svému účelu, musí v první řadě stát na pevných základech a profesionalitě lidí, kteří ji navrhli a posléze postavili. Druhá fáze nastává ve chvíli, kdy budova začne plnit své poslání prostřednictvím každodenní práce zaměstnanců

Na nových základech

spojených společným cílem. Slavnostní položení základního kamene IATCC Praha proto neznamenal pouze symbolický akt zahájení hlavních stavebních prací, ale i okamžik, kdy byly položeny základy dalšího rozvoje podniku a jeho zaměstnanců v dlouhodobém měřítku.

Realizace stavby IATCC Praha zajišťovaná společností HOCHTIEF VSB a.s. byla zahájena v červenci tohoto roku a bude ukončena v létě roku 2005. Firma HOCHTIEF VSB a.s. je osvědčenou a silnou společností i zárukou toho, že použité technologie budou odpovídat všem náročným požadavkům současného stavebnictví.

Po svém dokončení se IATCC Praha stane jedním z modernějších středisk svého druhu v evropském i světovém prostředí. Přeji proto projektu IATCC Praha, který je postaven na pevných základech lidských dovedností hodně štěstí, protože jeho úspěch bude společným úspěchem nás všech.

IVAN HUBERT

Předseda Řídící rady IATCC Praha



**Fotoreportáž
z poklepání
základního kamene
IATCC**

Strana 4–5



Hlavní aktéři (zleva): Zdeňka Muličková, Václav Matyáš, Petr Materna, Petr Brouček a Josef Turecký

Slavnostní poklepání základního kamene IATCC Praha v Jenči

Odstartováno!

Pod blankytným nebem i v příjemném stínu dvou obřích květinami vyzdobených stanů, za účasti odborné veřejnosti se ve čtvrtek 18. září 2003 na stavbě IATCC Praha v Jenči uskutečnila slavnostní ceremonie spojená s poklepáním základního kamene Národního integrovaného střediska řízení letového provozu ČR. Středisko ponese název IATCC Praha (Integrated Air Traffic Control Centre). Ceremonii byla přítomna více než stovka hostů – vedoucích pracovníků státní správy a samosprávy, Armády České republiky, obchodních partnerů, leteckých provozovatelů a mnoha dalších institucí působících v oblasti civilního i vojenského letectví.

Z vlastních zdrojů

Slavnostnímu aktu předcházela společná tisková konference našeho podniku a společnosti HOCHTIEF VSB a.s., jako generálního dodavatele. Generální ředitel ŘLP ČR, s.p. Ing. Petr Materna na ní představil aktuální stav a hospodářské výsledky podniku a vysvětlil i důvody, které vedly k rozhodnutí zahájit výstavbu nového komplexu. Středisko je koncipováno jako integrované pracoviště, které předpokládá spolupráci civilního a vojenského řízení letového provozu. Součástí výkladu byly i dvě působivé filmové projekce, vizualizace současného letového provozu ve vzdušném prostoru Evropy a vizualizace budoucí podoby nového střediska. Dvě desítky zástupců médií zaujala zvláště skutečnost, že projekt je financován hlavně z vlastních zdrojů podniku, bez požadavku na státní garance.

Novináři si také jako první za plného provozu prohlédli i rozsáhlé staveniště.

Vědomí výjimečnosti

Předseda představenstva a generální ředitel hlavního dodavatele, HOCHTIEF VSB a.s., Ing. Václav Matyáš (rozhovor s ním přináší STRIP na str. 3 – pozn. red.) na tiskové konferenci informoval zvláště o stavbách, které mají vztah k letecké dopravě. Objekt IATCC Praha představuje jednu z priorit společnosti. Její vedení si je dobře vědomo mimořádného významu této stavby pro budoucí organizaci poskytování letových provozních služeb v ČR. I proto mu chce věnovat po celou dobu realizace zvýšenou pozornost. Vedle IATCC Praha se firma nyní podílí i na výstavbě terminálu CARGO ČSA a získala kontrakt také na realizaci Prstu C Terminálu 2 Sever v areálu letiště Praha – Ruzyně.

V odpovědích na otázky pak oba ředitelé podrobně vysvětlili základní časový rámec stavby, jejíž dokončení se předpokládá v závěru roku 2006. Zástupci médií se dozvěděli mj., že pozemek IATCC Praha má rozlohu 60 tis. m², zastavěná plocha bude na 8 860 m² a na parkovišti se najde místo pro 446 aut. Odpovědi připojili i zástupkyne generálního projektanta, ředitelka projekce STOPRO, s.r.o., Ing. Vladimíra Štichová, a regionální ředitel manažera projektu firmy BOVIS LEND LEASE, a.s., Ing. Igor Klajmon.

Slavnostní ceremonie

Hlavním bodem programu byl akt poklepání základního kamene IATCC Praha, který – jak jsme už avizovali v předchozím čísle STRIPu – představoval slavnostní ostrý start této stavby. Jeho aktéry se stali
(Pokračování na straně 2)

Kontrola pohybů a provozní bezpečnosti na letištní ploše **A-SMGCS (Level2) na Ruzyni II.**

(Dokončení ze STRIPu č. 9/03)

Funkce Control umožňuje definovat různé kombinace potenciálních konfliktů (letadlo-letadlo; letadlo-automobil; letadlo/automobil-uzavřená část letiště). V první fázi se soustředíme na potenciální konflikty na drahách a po důkladných testech, kdy základní prioritou bude najít ty nejvhodnější parametry, přejdeme na konflikty na TWY a varování před vstupem do uzavřené části letiště. Jsme přesvědčeni, že tato funkce bude oceněna ŘLP na TWR, protože zkušenosti praví, že ne všichni piloti věnují dostatečnou pozornost pořízením.

Pro získání polohové informace bude náš systém využívat SMR a systém MLAT (Mode S Multilateration System) od české

firmy ERA. Systém A-SMGCS, na základě výběrového řízení, bude na letišti zavádět norská firma PAS (Park Air System). Tato firma má největší zkušenosti se zaváděním tohoto systému ve světě. Uvedla do provozu zatím jediný plně fungující systém A-SMGCS (Level 2) v Evropě, a možná i na světě, na letišti Heathrow.

Předpokládaná doba plného zprovoznění celého systému je do konce roku 2004, aby po vyškolení techniků, řídících a výcviku všech řídících na simulátoru TWR mohl být celý systém provozně uveden do řádného provozního využívání nejpozději na jaře 2005 před zahájením letního provozu.

Samotné technické uvedení do provozu systému A-SMGCS, na základě zkušeností z projektu BETA, nebude možná takovým problémem, jako bude provozní aspekt projektu. Bude nutné dotvořit HMI systému tak, aby funkčně co nejvíce odpovídalo systému E-2000. Dále bude nutné upravit část informace o konfliktech, aby byla použitelná i pro aplikaci nových postupů na letišti. Veškeré tyto práce musí být prováděny i s předpokládaným rozvojem systému, jako je zavedení EFS (elektronické proužky), části Routing/Planning a podobně.

Potom bude nutné zpracovat provozní postupy pro aplikaci tohoto nového systému, tyto postupy ověřit na simulátoru

a připravit výcvik všech řídících na využívání tohoto systému. Protože se naše organizace přihlásila do dalšího projektu Evropské komise „EMMA“, kde je základní podmínkou plné využívání tohoto systému, jsme silně omezení časem pro zavedení systému, a měla by mu být proto dána ze strany vedení organizace plná podpora. Zavádění takového moderního systému skutečně není jenom zmačknutí vyojinačem – a světo svítí.

Určitě nás během zavádění tohoto systému mnohokrát bude bolet hlava, ale jeho přínos, hlavně pro bezpečnost letového provozu, je obrovský.

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

Konference v Montrealu

Ve dnech 22. 9. až 3. 10. 2003 se v sídle ICAO v Montrealu uskutečnila 11. letecká navigační konference ANC/11 (Air Navigation Conference). Jednání, kterého se zúčastnilo více jak 500 delegátů ze 104 zemí ze všech kontinentů zahájil prezident rady ICAO Dr. Assad Kotaite. Předchozí navigační konference ANC/10 se konala v roce 1991 a položila základy pro zásadní změnu orientace systému letecké navigace. Opustila systém založený na pozemní navigační infrastruktuře k využití satelitních systémů a digitálních komunikačních technologií. Zároveň jednání ANC/10 schválilo novou kon-

cepci, vypracovanou pro pokrytí požadavků letectví. Ta vešla ve všeobecnou známost jako koncepce FANS (Future Air Navigation System) a dnes je známa jako koncepce CNS/ATM (Communication, Navigation, Surveillance/Air Traffic Management). Montrealská konference byla zaměřena na další rozvoj strategie schválené na ANC10 s cílem vytvoření infrastruktury ATM systému budoucnosti. Jednání konference bylo organizováno do dvou komisí, které se zabývaly oblastmi Globálního provozního konceptu, Bezpečnosti a Security, Cíli výkonnosti ATM, Zvýšení kapacit. Vyu-



užívání leteckého elektromagnetického spektra, Navigace a Komunikace. Pro jednotlivé oblasti byly předloženy podpurné dokumenty, na jejichž základě byla projednána příslušná doporučení a ta budou po připomínkovém řízení distribuována v prvním čtvrtletí 2004. Evropská stanoviska k jednotlivým oblastem zpracovávána buď jednotlivými státy nebo EUROCONTROL byla denně koordinována v rámci pravidelných jednání zástupců států ECAC.

IVAN HUBERT, VKŘ

Jmenování

Do funkce ředitele Divize provozní (DPRO) státního podniku Řízení letového provozu ČR byl ke dni 12. září 2003 jmenován Ing. Jan Štindl, dosavadní náměstek ředitele této divize.

(r)

Odstartováno!

(Dokončení ze strany 1)

oba jmenovaní generální ředitelé a spolu s nimi také ředitel odboru civilního letectví ministerstva dopravy ČR JUDr. Josef Turecký, zástupkyně starosty obce Jeneč paní Zdeňka Mulíčková a za Armádu ČR plk. gšt. Ing. Petr Brouček, náčelník oddělení pilotů a operátorů v odboru vojenského letectví ministerstva obrany ČR. Všichni se své čestné povinnosti zhostili přesvědčivě, možná i proto, že jim vtipným komentářem pomáhal i půvabná moderátorka celé akce, Marie Tomsová. Významný a zdaleka nejen symbolický akt proběhl opravdu nanejvýš důstojně. K dobré náladě zúčastněných, vedle skvělého počasí, přispěla i hudební kulisa, kterou zprostředkoval vokální soubor „Dobrý večer kvintet“ i pohoštění formou rautu. Návštěvníci měli možnost si na předem pečlivě upravené prohlídkové trase prohlédnout staveniště a na dvou speciálních místech také získat podrobný odborný výklad. Ten bezchybně zajistili Ing. Jan Sedláč a Ing. Jiří Hora ml. ve spolupráci s firmou Bovis Lend Lease, s.r.o. K na-

bídce pro hosty patřilo i zhlédnutí video-projekce vizualizace budoucího IATCC Praha a také množství propagačních materiálů připravených pro akci ze strany obou pořadajících organizací.

Všem, kteří se podíleli na skvělé organizaci i průběhu akce, patří na tomto místě velké poděkování!

LUBOMÍR MARŠÍK, VOVVMK
Foto: Your Artillery

† Antonín Čech

Ať již ho někteří z nás znali jako Tondu, Charlieho, Tonína, Čechurdu nebo jiní jako Tonnyho, Charlieho Alfu nebo Anthonyho, vždy to byl ten upřímný a veselý chlap na kterého bylo spolehnutí nejen v práci, ale i v každé životní situaci. Budeme na něj často vzpomínat a ctít jeho památku.

Ota Křiklan, ACC

Statistika provozu

srpen 2003

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ /ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02–03	2002	2003
srpen	37 259	45 074	+ 21,0	0,41	0,81

Počet pohybů v evropském FIR			
Měsíc	2002	2003	v %
srpen	758 797	778 936	+ 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 %	
srpen	10 081	12 011	+ 19,1	2733	3 533	+29,3	1 307	1 699	+ 30,0	1 528	1 439	- 6,1	

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Vítězství v každé soutěži je vždycky o radosti a dobrém pocitu Realizovat projekt je závazek

Existují firmy a nejen stavební, které jsou – jak se říká – jednou dole, jednou nahoře. V oboru stavebnictví ale nemusí vždy jít o výraz úspěchu či neúspěchu, může jít prostě o ty, kteří pracují na zemi a vidí stavby už z oken jeřábů a plošin lešení, nebo ty, kteří pracují pod zemí, např. při zakládání staveb. Německý jazyk má příznačné označení pro výrazy „nahore“ a „dole“ – HOCH a TIEF.

Spojením obou vzniká HOCHTIEF. Přidáme-li VSB a. s., jde o jednu z největších a neúspěšnějších stavebních společností v České republice zajišťující komplexní dodávky průmyslových, energetických, občansko-administrativních, bytových, vodohospodářských, ekologických, liniových a dopravních staveb. Předsedy představenstva a generálního ředitele HOCHTIEF VSB a. s., generálního dodavatele stavby IATCC Praha, Ing. Václava Matyáše, jsme se zeptali:

Jak vlastně vznikla vaše firma?

„Její historie se začíná psát ve Vodních stavbách Tábor a navazuje na bohatou tradici tohoto podniku. V roce 1985 je z něj vyčleněn samostatný podnik Výstavba JE Temelín, generální dodavatel této dosud největší stavby v České republice. Privatizací a založením akciové společnosti Vodní stavby Temelín v roce 1992 (až do roku 1998 pod názvem Vodní stavby Bohemia) jsme se v krátké době zařadili mezi šest největších stavebních firem na českém trhu. Počátkem roku 1999 společnost přesídlila do Prahy jako VSB a. s. a na jeho konci do naší firmy kapitálově vstupuje koncern HOCHTIEF AG.“

Pochlubíte se vašimi ekonomickými výsledky?

„Máme v současné době asi 1800 zaměstnanců. Začlenění do skupiny HOCHTIEF v roce 1999, spojené s následnou restrukturalizací firmy, zvýšilo kapitálovou sílu a zaručilo finanční stabilitu společnosti i předávání know-how. Stále se rozvíjející spolupráce s HOCHTIEF Construction, evropskou divizí našeho majoritního akcionáře HOCHTIEF AG vedla v loňském roce ke zlepšení všech klíčových finančních ukazatelů. Zisk před zdaněním se zvýšil o 25 % ze 128 miliónů na 160 mil. korun a výkony představovaly 5,1 mld. korun.“

Kdo je největším akcionářem vaší společnosti?

„Firma HOCHTIEF AG, která vlastní 95 % akcií VSB.“

Kde je sídlo skupiny HT a kolik divizí má v České republice?

„Skupina HOCHTIEF, která je největší německou stavební firmou, sídlí v Essenu. V České republice má dvě společnosti –

HOCHTIEF VSB a. s. a HTP. HOCHTIEF VSB a. s. zahrnuje pět divizí, z toho tři odštěpné závody.“

Jaké zajímavé dodavatelské stavby jste v České republice realizovali? Mimocho-dem, stavěli jste už také pro ŘLP ČR, s. p.?

„Největší stavbou je bezesporu Jaderná elektrárna Temelín. Z těch ostatních mohou jmenovat např. Zimní stadion České Budějovice, Regionální centrum T-mobile v Hradci Králové, rekonstrukci a dostavbu Staré celnice v Praze, Parking C na ruzyňském letišti, Zábavní centrum a parking Černý Most v Praze, Centrální zdroj tepla Děčín, Nákupní centrum a multikino v Českých Budějovicích, výstavbu bytů v Praze, Liberci a Mladé Boleslavi. Pro váš podnik jsme stavěli v Praze, Brně a Karlových Varech.“

Jste nositeli řady prestižních ocenění. Kterého si osobně nejvíce ceníte?

„Každé má pro nás řek bych mimořádný význam. Jako první stavební společnost v ČR jsme v roce 1999 získali Cenu České republiky za jakost. Máme i certifikát jakosti podle ISO 9001 : 2001 a certifikát EMS podle ČSN EN ISO 14001, který jsme získali letos v lednu. Od loňska máme ocenění Bezpečný podnik udělené Inspektorátem bezpečnosti práce ČR. Ratingová agentura CRA Rating Agency nám udělila dlouhodobý mezinárodní rating Baa+ a lokální rating czA-. A za výstavbu sídla hlavní správy elektrárenské společnosti ČEZ, a.s. v Praze Michli jsme loni získali ocenění „Stavba roku“. V posledních pěti letech se držíme mezi nejlepšími firmami v kategorii stavebnictví v prestižní soutěži Českých 100 nejlepších.“

Jak si představujete další rozvoj firmy?

„Naše hlavní aktivity byly dosud orientovány na Jihočeský kraj a Prahu. Chceme-li v budoucnu posílit naši pozici na trhu, musíme se umět prosadit i v dalších regionech. Je rovněž nezbytné, abychom posílili aktivity v segmentu staveb doprav-

ní infrastruktury a životního prostředí. Věříme, že v součinnosti s mateřskou společností, která je právě v těchto oblastech významným světovým hráčem, se to může podařit.“

Vyhráli jste výběrové řízení na generálního dodavatele IATCC Praha. Věřili jste si?

„Určitě. A z vítězství jsme se upřímně radovali. Vzáli jsme na sebe závazek realizovat tento náročný projekt v souladu se zadáním investora. Jsem přesvědčen, že to dokážeme. Ostatně právě projekty pro letectví jsou jednou z dominant v aktivitách naší ‚matky‘ HOCHTIEF AG.“

Jak jste se vlastně dostal k práci pro HT?

„První kontakty s HOCHTIEF jsme navázali v roce 1998 při rozsáhlém developerském projektu Office Park Hadovka na Evropské ulici v Praze 6 právě pro tento koncern. Vítězství v soutěži a následná úspěšná realizace přímo vybízela k užší spolupráci. Byl jsem si vědom, že chceme-li udržet pozici úspěšné velké stavební firmy na českém trhu a nadále vytvářet předpoklady pro další rozvoj, musíme být propojeni se silným partnerem. A HOCHTIEF, jako jeden z leaderů světového stavebnictví, takovým partnerem bezpochyby je.“

Děkujeme vám za rozhovor.

Text a foto: mis, Irm

Ing. Václav Matyáš (*1941)

generální ředitel a předseda představenstva HOCHTIEF VSB a.s. je rodákem z Českého Brodu. Po gymnáziu vystudoval Stavební fakultu na ČVUT v Praze. Začal pracovat jako stavbyvedoucí při výstavbě tras pražského metra, poté v podniku Vodní stavby Praha. Ve VS Temelín zastával funkci ředitele divize, která byla hlavním dodavatelem stavební části JETE. V roce 1996 se stal generálním ředitelem a předsedou představenstva Vodních staveb Bohemia, a. s., od roku 2002 HOCHTIEF VSB, a. s. Je viceprezidentem představenstva Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR, na ČVUT členem správní a vědecké rady a členem řídícího výboru CIOD. Ženatý, otec dvou dětí – syna Petra a dcery Hany. Poslouchá klasickou hudbu a sportuje; v létě si najde čas na golf, v zimě lyžuje.





Základní kámen připravený v plné kráse



Ceremonii zahájila tisková konference generálních ředitelů HOCHTIEF VSB a. s. a ŘLP ČR, s.p., Ing. Václav Matyáše a Ing. Petra Materna, kterou moderovala Marie Tomšová

IATCC objektivem



Zástupci médií i firem, které se podílejí na stavbě při tiskové konferenci



Mezi hosty se objevila i Alena Stehliková z Austrian Airlines. Tím mužem, na kterého se usmívá, je ředitel odboru civilního letectví MD ČR JUDr. Josef Turecký



Stany v očekávání návštěvníků



Armádu České republiky na ceremonii zastupovali (zleva) plk. Ing. Petr Brouček a plk. Ing. Jozef Moczi z odboru vojenského letectví MO ČR. Přivítal je osobně Ing. Petr Materna.



strip

5



Bez nadsázky historický okamžik pro budoucnost našeho podniku. Od srdce, levou rukou, poklepal Ing. Petr Materna na základní kámen IATCC Praha



O dobrou zábavu se postaral také vokální soubor Dobry den kvintet



Ing. Jan Sedláček, vedoucí podprojektu Stavba, se ujal role průvodce a nabídl všem odborný výklad



Ing. Václav Matyáš a Ing. Petr Materna neskrývali optimismus



Ani při slavnostní ceremonii, která probíhala jen o kousek dál, se nezastavily práce na budování základů stavby

Foto: Your Artillery, mis

Dialog se Zbyňkem Lomičkou (APP-TWR) nejen o profesi řídicího leto

K: Když se díváte na oblohu, pane inženýre, co vás napadne?

L: Krásně modré, nadpozemské neko-nečno. Znal jsem to tam docela důvěrně.

K: Vždyť jste se tam taky něco nalítal...

L: To je pro mne téměř deset let uzavřená kapitola.

K: Přesto, býval jste na obloze doma, o tom mě jistě přesvědčíte. A doma?

L: Ale jo, pohoda. Něco snad zastanu a tomu ostatnímu mě naučila vojna.

K: Prozradila vám vaše žena, jak se cítila, když vkládala osud do vašich rukou?

L: Důvěřujeme si. Proč se ptáte?

K: Jen přemítám, jaké to je sedět v letadle a spočinout ve vašich rukou řídicího.

L: Jste pod kontrolou. Řídicí odpovídají za plynulost letu a vaši bezpečnost od vzletu po přistání. Za pár minut uvidíte

pokynů posádce letadla. Jinak fascinující ticho a klid. Rutina?

L: Řekl bych prezentace odpovědnosti a jistoty. Letadla se nesmějí sblížit vertikálně či horizontálně, musí se bezpečně přiblížit k letišti a zase ho bezpečně opustit.

K: Je překročení meze sblížení okamžikem tísně?

L: Je. Takové sblížení je nepřipustné a kapitán musí vědět, že na pokyny ze země se může spolehnout. Roli tu hraje i klidný hlas řídicího.

K: Sedím v boeingu ČSA do Helsinek, na uchu sluchátka naladěná na frekvenci posádky. Pojíždíme na dráhu dva čtyři, letoun náhle zastavuje. Co uslyším?

L: Nejprve pilota: „Ruzyně věž, ČSA 480, vyčkávací místo dráhy dva čtyři, připraven k vzletu.“ – Pak řídicího: „ČSA 480, Ruzyně věž, rozumím, čekejte.“

K: Děje se snad něco mimořádného?

L: Ne, sedá třístatčítka airbus, Švýcar.

Jakmile opustí dráhu, řídicí pokračuje: „ČSA 480, Ruzyně věž, vstupte na dráhu dva čtyři... vzlet povolen, vítr nula dva nula stupňů, čtyři knoty, na shledanou.“ Pilot reaguje stejnou formulací.

K: Kdy vlastně spojení navazují?

L: Těsně před nahozením motorů kapitán osloví pracoviště Delivery: „ČSA 480, místo určení Helsinky, připraveni ke spouštění, stojánka 10, informaci Mike (jsou o provozních a meteorologických podmínkách – pozn. aut.).“ – Delivery: „ČSA 480, Ruzyně Delivery, spouštění schváleno, informace Mike správně, čas UTC... (řídicí a kapitán čas sjednocují – pozn. aut.), jste povolen na místo určení po odletové trati HDO 8A a odpovídá 1440.“ Kapitán potvrzuje pokyny, letadlo přebírá věžní pracoviště „Ground“, které bude řídit jeho pojíždění až na vyčkávací místo.

K: Ptám se, jestli může dojít v tomto dialogu k dezinformaci, a vím, že může.

L: Jistě, vyplne například z přeslechu na frekvenci. Důležité je včas ji zachytit a reagovat. Ostatně všechno, co děláme,

je detailně popsáno a ve výcviku procvičované.

K: Včetně variant, jak se případnému katastrofickému scénáři vyhnout?

L: Rok a půl drílujeme modelované nouzové situace na simulátorech při zátěži, která je zhruba 1,5 násobkem toho, co řídicího čeká v praxi. Jak reagovat na výpadky radarů, poruchy motorů při vzletech, jak vyhlášovat pohotovost na letišti při nouzovém přistání. Přičtete 650 zácvikových hodin s instruktorem na reálném pracovišti. K tomu 14 předpisů řízení letového provozu nazpaměť, protože jsou zákonem a angličtinu slovem a písmem, protože 99 % komunikace je v angličtině.

K: Dobrá, posadme se k simulátoru. Co uvidím?

L: Kolem třicet letadel v hodině v koncové oblasti APP. V okruhu asi 50–80 km od ruzyňského letiště máme posádky na příjmu, tak jak je postupně přebíráme od ACC, a odpovídáme za jejich bezpečné přiblížení k cílovému letišti. Nebo je ACC předáváme v momentě, kdy letadla po startu opouštějí po odletové trati prostor odpovědnosti

Letadlu,

sedat třístatčítka airbus, Švýcara, na dráhu dva čtyři.

K: Vidím ho... Vždycky když mě posádka v kabině upozorní, abych se připoutal a nekouřil, vyskočí mi srdce do krku. Dá se s tím něco dělat?

L: Těžko. Máte to zakódované. Uvažujete ve zkratkách a hledáte krizi tam, kde není.

K: Dráha dva čtyři, neboli kladenská. Vyhovuje všem typům letadel?

L: I za nejhorších podmínek.

K: Myslíte třeba mraky až na zemi?

L: Mohou být. Dohlednost ale nesmí být nižší než padesát metrů. To z důvodu pojíždění.

K: Teď je viditelnost skoro ideální. Kam až dohlédne magické oko ruzyňské věže?

L: Až ke Krušnohoří, vidět jsou Jizerky i Krkonoše, Šumavu stíní brdské vrchy.

K: Kam až sahají vaše „věžní“ pravomoci?

L: Řídí letový provoz v prostoru kolem letiště a veškerý pohyb na jeho ploše.

K: Pěkný mumraj, tam dole. Poblíhající personál letiště, cestující, co se tlačí kolem schůdků pod trupem letadla. „Follow me“, busy, tanky s pohonnou hmotou, vláčky se zavazadly, letadla na rukávech terminálů a ta, co zrovna pojíždějí. A airbusu na přiblížení, Švýcarovi, zbývají doslova desítky metrů.

L: Neděje se tam nic, co bychom nevěděli. Vše má své souvislosti a pevně stanovený řád.

K: Chápu. Na stolech kruhového pracoviště věže vnímám obrazovky radarů protkané hustou sítí kružnic, čar a šrafů, aparatury, displeje a prales tlačítek všelijakých, sluchátka a mikrofony. A informace sešněrované do přesného dialogu

chlapče, vykej



MIG 29



ciho letového provozu

APP. No, a právě v tomhle okamžiku jednomu z letadel na přiblížení prasklo okno...

K: Přičtete 1,5 násobku běžné zátěže. Dá se to vůbec zvládnout?

L: Dá. Vyvolá to řadu kritických momentů, ale to je účel výcviku. Navíc požadavek bezpečnosti a plynulosti provozu v okolí letiště spojuje APP a TWR do nedělitelné jednotky. Pracují tu totiž lidé a mají dvě kvalifikace. A na obou pracovištích se střídají, což má řadu dalších provozních výhod.

Ing. Zbyněk Lomička (37)

řídící letového provozu APP/TWR na letišti Praha Ruzyně. Rodák z Čisté u Rakovníka, absolvent Vysoké vojenské letecké školy v Košicích, armádní pilot nadzvukových letadel MIG 21 a MIG 29 v žateckém útvaru, člen „tygří letky“, asi 600 letových hodin. Ženatý, manželka Dita je učitelkou na ZŠ v Jirkově, mají dva syny, Petra (14) a Dominika (5). Rád čte, poslouchá hudbu a chodí do kina. Hraje rekreačně lední hokej, fotbal i nohejbal. Celá rodina holduje cykloturistice.



K: Když teď naopak 1,5 násobek výcvikové zátěže odečtu, řídíte z ruzyňské věže nejrůznější, ba potencionálně krizovou křižovatku v Praze. Pravda, bez chodců...

L: O to víc lidí sedí v letadlech.

K: Řekněte mi, je tohle zaměstnání jako každé jiné?

L: Myslím, že je. Každá profese má svoje.

K: Budiž. Rozhodně si ale k radaru nemůže sednout každý. Pak ale kdo?

L: Ti nemnozí, co projdou zdravotními testy a dvouletým výcvikem. Dost zájemců to nezvládá.

K: Proč? Mají strach?

L: Řídící musí mít veškeré činnosti pod kontrolou. I sebe sama.

K: Dá se změřit jeho míra odpovědnosti?

L: Snad počtem letadel ve vzdušném prostoru. Řekněme, že řídí během jedné hodiny třicet letadel v obou směrech. Spolu s kapitány letadel tak odpovídají asi za 3000 cestujících.

K: Jak důležité jsou pro práci řídícího zkušenosti pilota? Vy je máte. Jste ve výhodě?

L: Nemyslím. Snad že snáz odhadnu jeho myšlení, ale určující to není. Mimochodem, jednou do roka nalétáme pár hodin v kokpitu civilního letadla, takže

všichni řídící víceméně znají činnost pilotů.

K: Jak často usedají piloti k radaru?

L: Nemají to v popisu práce. Spíš se přijdou podívat a většinou jen kamarádi.

K: Není to málo přijít se sem tam podívat? Neměli by tu spíš sem tam stážovat?

L: Je to váš názor, nic proti němu nenamítám.

K: Možná že vás teď pobavím. Může se řídící v práci nudit?

L: Spíš koukám, že vás to napadlo. Kapitola Obrana proti nudě je součástí výcviku. Říká se, že když je nebe plný železa, je všechno OK. Jakmile jsou tam ale všehovšudy dvě letadla, je to signál maximálně se koncentrovat.

K: Kolik vám bylo, když jste si umínil, že budete pilotem?

L: Třináct. Zrovna jsem dočetl článek o tajích vojenské pilotáže.

K: Načež maminka spráskla ruce.

L: Spráskla. Táta ne, byl pro, sám by létal, jenže špatně slyšel. Tak jsem to šel zkusit na bezmotorový letoun do rakovnického aeroklubu.

K: Vám neposkočilo srdce do krku, když jste opustil pevnou zem?

L: Ale jo, ale byl to pocit nevýslovného štěstí. Hokej propadl, vyhrálo létání.

K: Jistě, každý nemůže být Jágr a ne každý umí ovládat MIG 29. Vy ano.

L: Byly to tenkrát pěkné nervy. Bylo nás 1300 uchazečů, museli jsme zvládnout všelijaké fyzické testy a zdravotní prohlídky, přijímačky na vysokou do Košic a nakonec mezi 45 piloty se pak prokousat k promoci.

K: Na hokej jste v Košicích chodil?

L: Určitě. VSŽ měly tehdy supertým, s Libou a bratry Lukáčovými dokonce získaly ligový titul.

K: Proč jste vlastně kariéru stíhacího pilota opustil?

L: To je prostě, ve čtyřadevadesátém mi devěťadvacítka prodali.

K: Jiné řešení jste nenašel? Nelákala vás tehdejší vize amerických letounů řady F?

L: To víte, že lákala. Jenže efka tu nebyla a dodnes nejsou. Pomohla mi náhoda. Objevil se kamarád, a že prý ví o místě řídícího letového provozu v Praze. Sešel jsem se s panem Jaroslavem Vlasákem, tehdy vedoucím stanoviště APP, a ten mi řekl termín konkursu. Měl jsem štěstí.

K: Co na to vaše žena?

L: Ale jo. Najednou jsem měl víc času pro rodinu, víc na očích mám i Petra. Hraje hokej a já s nimi můžu sem tam na led. Denní a noční služby to všechno

trochu korigují, ale hlavně že nejsem pořád někde v luftu.

K: Ale zase dojíždíte.

L: Z Chomutova zhruba hodinku autem. Mimochodem, za kniplem migu jsem se leckdy cítil líp než za volantem, to mi věřte.

K: To pro mě není zase až tak snadné, ale budiž. Jaké to je pilotovat mig 29?

L: Vést ho vzdušným prostorem a cítit, že vás respektuje, je vzrušující a osvobozující. Devěťadvacítka je pořád extratřída, prodloužila mi mládí.

K: Víte, že vám docela závidím?

L: Je to v pozitivním myšlení. Mě to k letadlům odjakživa táhne. Kdo se začne bát, měl by se kokpitu vyhnout. Stejně to ale je i s činností řídícího.

K: Ale co když letadlo zklame?

L: Může zklamat, samozřejmě. Kdo tuto možnost odmítá, je hazardér. Je to jako v autě; jakmile se sám sobě zalíbíte, jak jste dobrý šofér, bouráte. Tak to v životě chodí.

K: To bezesporu. Jenže pokoru v nás abyste pohledal.

L: Ve mně ji našel školní instruktor. Onehdy mi řekl: „Chceš-li být, chlapče, opravdu dobrý, nezapomeň letadlu vykat.“

RICHARD KOZOHORSKÝ

Snímky: autor a archiv Zbyňka Lomičky

Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb (CANSO) Generální tajemník Alexander ter Kuile v Praze

Těsně před zahájením jednání kordinální skupiny CECM, které se konalo v Praze 12. 9. 2003, položil STRIP A. ter Kuilemu několik otázek:

Co je na programu jednání CECM v Praze a jaká do něj vkládáte očekávání?

„Hlavním předmětem pracovní schůzky je spolupráce civilních poskytovatelů letových provozních služeb v Evropě. Bu-

dou to především změny v ATM, které očekáváme v nejbližších letech v rámci realizace projektu Single European Sky (SES). Jde o velmi důležitý projekt, který předpokládá, že všichni evropští poskytovatelé letových provozních služeb musí spolu velmi intenzivně spolupracovat. Půjde mj. i o jasné stanovení pravidel pro regulaci i poplatky v budoucí Evropě. Pražské zasedání by mělo připravit podmínky k takové

diskuzi mezi poskytovateli, aby se bylo možné dohodnout na společném postupu při formování nové evropské legislativy.“

Můžete více osvětlit stanovisko CANSO k projektu SES?

„SES představuje velkou změnu, a to především v tom smyslu, že dosavadní národní hranice vzdušných prostorů přestanou de facto existovat. Důležité je to, aby CANSO vystupovalo jménem všech poskytovatelů ANS, což je lepší, než aby každý vystupoval jednotlivě sám za sebe. Národní poskytovatelé letových provozních služeb se budou moci více soustředit na budování vlastních kapacit, ať už jde o lidské zdroje, know-how, finance apod. To nám pomůže vytvořit jednotnější pozici pro služby ANS, poznat hlouběji potřeby národních středisek a hledat společná řešení.“

Jak hodnotíte roli a spolupráci ČR, resp. ŘLP ČR, s. p., v rámci CANSO?

„Myslím, že Česká republika sehrála velmi důležitou roli už při zakládání

CANSO. Pan Materna byl u samého začátku a je také jedním z hlavních protagonistů vytváření společných pozic poskytovatelů ANS služeb v Evropě. I dnes patří mezi naše největší podporovatele. ČR má v CANSO stále velmi silný hlas a podílí se na činnosti jednotlivých skupin. Velmi oceňujeme práci vašich lidí a velmi si jí vážíme.“

Dovolte ještě jednu osobní otázku. Byl jste už předtím v České republice, v Praze a jaké jsou Vaše dojmy z naší země?

„Byl jsem v Praze už několikrát, i při podobné příležitosti jakou je dnešní zasedání CECM, je to opravdu krásné město. Moje první návštěva u vás byla už v 80. letech, kdy jsem pracoval v KLM a mohu tedy trochu srovnávat. Sleduji vývoj České republiky po revolučních změnách, váš návrat do Evropy a jsem jím velmi, velmi fascinován.“

(Irm)

Foto: mis



Vysoký rating pro náš podnik

V srpnu tohoto roku byla provedena ratingová analýza hospodaření podniku a jeho finanční stability. Ratingovou analýzu vyhotovila agentura CRA RATING Agency, a.s., která je jediným afilačním partnerem renomované a nejstarší světové ratingové agentury MOODY'S INVESTORS SERVICE ve střední Evropě.

Vzhledem k úspěšnému minulému i současnému hospodaření udělila CRA Rating Agency, a.s. státnímu podniku ŘLP ČR krátkodobý CRA Rating na stupni **czP-1**.

Z hlediska dlouhodobého hodnocení podniku s ohledem na jeho dominantní po-

stavení na trhu letových provozních služeb a s ohledem na společné principy tvorby v rámci organizace EUROCONTROL udělila CRA Rating Agency, a.s. státnímu podniku ŘLP ČR dlouhodobý CRA Rating na stupni **A+ / czAaa**.

Získané ratingové hodnocení je nejvyšší možné, které může dosáhnout komerční subjekt v rámci České republiky.

IVAN ZBEJVAL, DFIN

(Pozn.: podrobnosti přinese STRIP v č. 11/03).

Zeptali jsme se...

Ing. Jaroslava Suka z Czech Air Force Benevolent Fund's Agency, s.r.o.:

Jak hodnotíte spolupráci s ŘLP ČR, s. p. na letišti v Brně-Tuřanech při zajišťování letových provozních služeb při X. ročníku leteckého dne CIAF?

„ŘLP ČR si zaslouží za svoji práci při X. jubilejním ročníku Czech international Air Fest 2003 na mezinárodním letišti v Brně – Tuřanech velké uznání. Letecký festival se do Brna přesunul z Hradce Králové na poslední chvíli a přesto, že pracovníci řízení letového provozu v Brně neměli zkušenosti s akcí takového rozsahu, jakou CIAF je, zvládli všechny úkoly velmi dobře. Myslím si, že to je skvělá vize profesionálních schopností všech pracovníků řízení letového provozu, kteří se na letošním CIAF podíleli.“

(red)

Konzultace IATA – cenová politika

26. září t.r. navštívili ŘLP ČR, s.p. zástupci leteckých provozovatelů pod záštitou IATA. Předmětem jednání byla poplatková politika a předběžný návrh cen za traťovou a letištní službu řízení letového provozu v roce 2004. Za podnik se jednání zúčastnil generální ředitel Ing. Petr Materna a zástupci DFIN a DPLR, za uživatele našich letových provozních služeb představitelé IATA, Lufthansa a ČSA. Obchodní partneři se detailně zajímali především o náklady, resp. o nákladovou bázi obou poskytovaných služeb. Projednával se odhad objemu provozních výkonů na příští rok a také jednotkové ceny, které z výše zmíněných faktorů vycházejí. K projednání byly předloženy i další otázky, zejména cenová politika pro regionální letiště. Základníky velmi zajímala i věcná náplň investic podniku, od níž se odvíjí podstatná část nákladů v následujících letech. Leteckí dopravci ocenili zákaznický přístup ŘLP ČR, s.p. k uživatelům poskytovaných letových provozních služeb a příznivě přijali informaci o předpokládané výši poplatků na rok 2004. Konečná výše poplatků pro rok 2004 bude stanovena v polovině listopadu t.r., poté, co bude sestaven a definitivně schválen rozpočet podniku.

LENKA ZIMMEROVÁ, DFIN

Došlo na redakční e-mail

Redakce STRIPu obdržela několik kritických reakcí a podnětů čtenářů na tabulku statistiky provozu za červenec 2003, kterou jsme zveřejnili v č. 9/03. Většina názorů se týkala jednak uvádění pramenů informací a identifikace autora, jednak kritérií a metod pro výpočet pohybů FIR Praha a na regionálních letištích. Autora rubriky Mgr. Richarda Klímu (OVVMK) jsme proto požádali o vysvětlení:

Vzhledem k výše uvedeným názorům a podnětům rozhodla redakční rada STRIPu na svém zasedání dne 16. 9. 2003 o provedení následujících úprav v rubrice „Statistika provozu“ (počínaje nejbližším číslem):

● zdrojem pro vytváření statistik jsou údaje DPLR a STATFOR – tyto zdroje budou u statistik vždy uvádě-

ny, podepsán nebo uveden zkratkou bude i autor (rkl),

● tabulka pohybů ve vzdušném prostoru ČR dosud srovnávala celkový počet pohybů IFR a VFR letů za rok 2002 a počet pouze IFR pohybů v roce 2003, což zapříčinilo výše zmiňovanou měsíční diskrepanci. Statistiku budou proto srovnávat pouze vývoj počtu IFR pohybů ve FIR Praha ve sledovaném období roku 2002 a 2003,

● v případě regionálních letišť statistika vykazuje sice značné rozdíly, ale prostor, který má statistika ve STRIPu k dispozici je velmi omezený, tzn. komentovat nebo srovnávat více údajů je prakticky nemožné. Pokud statistika odráží reálnou provozní situaci, redakce se domnívá, že není důvod ji upravovat.

(red)

Zajímavá nabídka zaměstnancům našeho podniku

Nové bydlení v Jenči

„Zájemci o naše domky se mohou spolehnout na kvalitu i osobní jednání, říká předseda představenstva MANE HOLDING Ing. Jan Nedvěd

Stavební holding MANE je zatím převážně znám zájemcům o bydlení na jihu Čech, můžete jej stručně představit i zaměstnancům ŘLP ČR, s. p.?

Naše stavební společnost v oboru podniká již více než deset let a má zkušenosti nejen se stavbou rodinných domků, ale i s občanskou vybaveností či průmyslovými objekty. Na jihu Čech jsme kromě více než stovky rodinných domů v poslední době rekonstruovali rovněž rozsáhlý objekt Krajského úřadu a nyní realizujeme dostavbu areálu českobudějovické nemocnice. Od ledna

letošního roku působí MANE HOLDING i na území hlavního města, kde se zatím soustřeďuje na výstavbu řadových domků a rekonstrukci ve staré zástavbě.

Aktivita holdingu v posledních měsících překročily ale i hranice České republiky. Je těžké se prosadit na zahraničním trhu stavebních prací?

Určitě to není jednoduché. Samozřejmě předpokladem úspěšného jednání je vedle cenové konkurenceschopnosti i již zmíněná kvalita. Právě ta podle mého názoru sehrála hlavní roli, že se nám

podařilo zahájit činnost i u rakouských sousedů. Půjde nejen o objekty bydlení, ale i rekreační zařízení na úpatí Alp. Vlastní stavební práce začnou v několika týdnech, neboť veškerá stavební vyjádření i povolení jsme již vyřídili.

Kdy začnete stavět v Praze?

Už jsme začali. Rekonstruujeme dům na Smíchově, kde budou po dokončení čtyři desítky bytů, v říjnu zahajuje výstavba rodinných domů v Hovorovicích a samozřejmě v Jenči. Jde celkem o 36 domů jak řadových, tak samostatně stojících. Myslím, že tady se nabízí příležitost právě pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p.



Osud byl jeho přítelem

Odvaha, čest, kamarádství a hrdost jsou vlastnosti, které sudičky vložily do kolébky jednomu z nejznámějších pilotů RAF. Jeho životní dráha nikdy nedosáhla úrovně marnivosti, zbytečnosti a monotónnosti. Jméno Alois Šiška se stalo symbolem boje proti útlaku a zvůli. Jeho vyslovení vyvolávalo vrásky na čele mnoha představitelů totalitního režimu, ať fašistického či komunistického. Se svým bombardérem K-XB se mnohokrát vzněs, aby bránil principy dané mu do kolébky. Jednou mu bombardér přestal odpovídat a Severní ledový oceán měl ukončit jeho životní dráhu. Přítel Osud měl však jiné plány. Plány, které by vydaly na několik knih o pohnutém životě letců RAF. Generál Alois Šiška se mnohokrát vzněs k oblakům a pokaždé se vrátil. 9. září 2003 byl však povolán k letu, ze kterého není návratu. Do srdcí a myslí těch, kteří jej znali, se ale bude vracet stále.



PETR FAJTL, ŘDPLR

Kolik za takové bydlení od vaší společnosti musí zájemce zaplatit?

U řadových domků (viz obr.) se cena pohybuje včetně pozemku i garáže kolem 2 790 000 korun. U samostatně stojících dvojdomků jde o částku o něco vyšší, která je těsně pod hranicí 3 200 000 Kč.

Čím chcete zájemce o bydlení získat aby se rozhodli právě pro vaši nabídku?

Zájemci o bydlení od MANE se mohou spolehnout především na kvalitu a solidní jednání, a to myslím není málo. Při výstavbě vycházíme ze zkušeností, neboť obdobných domů jsme již postavili pěknou řádku a zájemci mají možnost se s nimi na řadě míst seznámit. Poznájí, že jde o osvědčené projekty, které jsou konkurenceschopné.

(red)

inspiromat

„Zatím mohu jenom dost těžko vy počítávat konkrétní přínos pro naše město“.

Starosta Roudnice nad Labem Zdeněk Kubínek o budoucnosti mezinárodního letiště v Ústeckém kraji

„Je na vedení Air France, aby prozkoumalo schůdnost spojení“.

Francouzský ministr dopravy Gilles de Robien k připravovanému akciovému propojení mezi Air France a KLM

„Vedení Air France schválilo návrh spojení s nizozemskou leteckou společností KLM“.

Prohlášení Air France z 30. září 2003, které zveřejnila agentura Reuters

„Na český trh letecké dopravy vstoupil další – v pořadí již sedmý – nízkonákladový dopravce“.

Generální ředitel společností Dart Group PLC, Channel Express a Jet2.com Philip Meeson, před inauguračním letem v Praze

„Tentokrát se jednalo o náš poslední výcvik, jenž se konal v součinnosti s Integrovaným záchranným systémem“.

Záchranář Daniel Macháň o výcviku záchranářů ze Střediska letky letecké pátrací záchranné služby (SAR) z bochořského letiště o konci činnosti střediska v rámci Integrovaného záchranného systému

„Přišla by na řadu náhradní opatření“.

Michael Vít, hlavní hygienik ČR o případném bioteroristickém útoku na území republiky

„Česká republika je vhodné místo pro britské investice“.

Z prohlášení velvyslance Británie pro obchod, prince Andrewa. Britské firmy by se podle něj mohly například ucházet o miliardovou zakázku na modernizaci letiště v Ruzyni

„Nejsem přítelem rychlé privatizace letišť ani státního podniku Řízení letového provozu“.

Vyjádření ministra dopravy Milana Šimonovského o uvažované privatizaci ČSL a ŘLP ČR, s.p.

„Zijád zůstává v tranzitním prostoru letiště v Ruzyni. Od aerolinek dostává třikrát denně poukázky, za které se může najíst v letištních restauracích“.

Mluví Daniel Plovajko o pomoci ČSA dočasnému obyvateli tranzitního prostoru, zatímco Černínský palác pátrá po jeho totožnosti

„Cvičit, cvičit, cvičit. Nezasílám ale, že amatérské létání bude vždy větším rizikem než třeba jízda autem. V letadle musíte sledovat o jednu dimenzi víc – i výšku“.

Předseda žateckého aeroklubu Pavel Lenkvík ve vyjádření k tomu, co by se mělo změnit, aby bylo méně nehod ultralightů

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

David zablokoval Goliáše



Jako každý rok připravila Česká správa letišť opravy dráhového systému, aby v náročných zimních podmínkách povrch provozní plochy odolal změnám teploty a působení odmrazovacích kapalin. Je třeba využít vhodných povětrnostních podmínek a opět odstranit gumu v dotykových pásmech RWYS, obnovit denní značení dle předpisu L14, opravit trhliny v betonových deskách, ulomené rohy, doplnit zálivky spár, zrevidovat světelné soustavy a přívody a případně upravit a srovnat zelené plochy kolem dráhy a travnatý nouzový pás.

Letos se ještě navíc betonovaly základy pro doplňující vertikální informační znaky u odbočení na pojezdové dráhy a na RWY 06/24 se namontovalo úplně nové zařízení PAPI od firmy Honeywell. Zařízení PAPI je vlevo od dráhy ve směru přiblížení, 300 m od prahu a indikuje pilotovi v poslední fázi přiblížení správný sestupový úhel. Je-li letadlo vysoko, vidí pilot všechna návěstidla bíle, je-li přesně na úhlu, vidí polovinu návěstidel bíle a polovinu červeně, a je-li nízko, vidí vše červeně. Nová návěstidla mají velice ostrý přechod barev a vyšší svítivost. Část systému PAPI RWY 31 je vidět na dolním snímku vedle havarovaného letadla.

RWY 13/31 byla letos uzavřena 16.–17. září pro odstranění gumy. Od 17. 9. do 27. 9. byla uzavřena i RWY 06/24 do 3. 10. opět RWY 13/31. Nároky na koordinaci uzavírek jsou rok od roku vyšší v závislosti na sílícím provozu. Nejvíce by o tom mohli vyprávět řidiči na TWR. Také se pravidelně vyskytne zvýšený počet telefonátů od občanů, kteří si stěžují, proč řídíme letadla právě nad jejich jinak tak klidnou čtvrtí.

A protože náhoda nikdy nespí, 26. 9. v poslední den uzavírky RWY 06/24, kdy veškerý provoz pražského letiště byl soustředěn na jedinou dráhu 13/31, v 10 hodin místního času, přiletěl do Prahy z německého Wall Durnu malý čtyřmístný jedno-motoráček Mooney. Bez problémů provedl přiblížení a náhle skončil v trávě vedle dráhy na úrovni PAPI. Jak se vlastně do trávy dostal, zda vyjel z betonu či zda dosedl přímo do trávy, je předmětem šetření. Letoun vylomil přední podvozkovou nohu, protože tento typ nemá přistání do trávy povoleno, následkem toho roztrhl vrtuli a poškodil spodní kapotu motoru. Jedna cestující si narazila koleno. Vše skončilo relativně šťastně, ale ruzyňské letiště bylo na dlouhých 45 minut zcela uzavřeno. David zablokoval Goliáše...

Text: **OLDŘICH STANĚK, AI**
Snímky: ČSL



Pilotní studie: O

Úvodem

Stres se postupně čím dál víc stává součástí našeho každodenního života. Je také velmi významným rizikovým faktorem u profese řídicího letového provozu. Schopnost zvládat stresové situace patří k základní výzbroji každého, kdo chce tuto práci vykonávat. Proto je nezbytné a potřebné se touto problematikou seriózně a systémově zabývat.

Po nešťastné události, která se dne 1. 7. 2002 přihodila u Bodamského jezera v jižním Německu (srážka letadel), stanovilo vedení našeho podniku úkol zabývat se tematikou psychické zátěže důkladněji a podrobněji. Proto jsme provedli anketu mezi řidičmi letového provozu, která přinesla zajímavé a podnětné výsledky. Šlo o tzv. pilotní studii vlivu stresu na výkon profese řídicího letového provozu.

Osobním dopisem byli nejprve osloveni všichni řidiči letového provozu a informováni jejich vedoucí pracovníci. K výzkumu byl použit standardizovaný nástroj – anonymní dotazník, který měří sedm základních oblastí stresu: pracovní stres, pracovní nespokojenost, organizační stres, stresující životní události, životní a zdravotní rizika, riziko nehod a tzv. technostres.

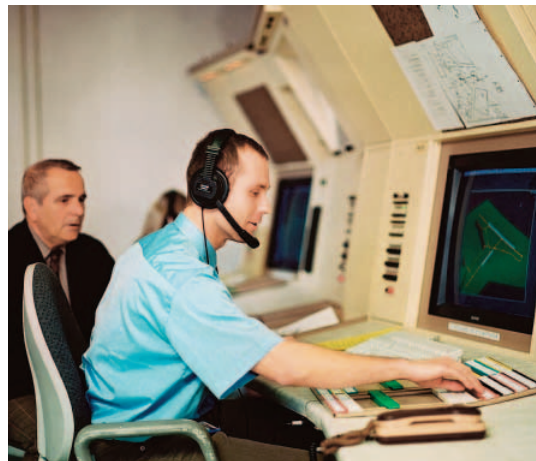
Z oslovené skupiny řídicích letového provozu reagovalo vstřícně 23 procent. Vzorek sice není reprezenta-

Labyrintem náročné

Komise pro výběr nových adeptů profese řídicího letového provozu dokončila svoji práci a tímto okamžikem jsou známa jména těch, kteří uspěli. Tito úspěšní kandidáti se po všech administrativních úkonech stávají zaměstnanci podniku Řízení letového provozu ČR, s. p. a začínají dělat první kroky ve své nové profesi. Jejich pracovní zařazení nese název řídicí letové provozu – žák. Toto označení možná působí trochu humorně, když opětovnými žáky se stávají i absolventi různých typů vysokých škol. Na druhou stranu si ale všichni uvědomí, že pro zvládnutí základů náročné profese řídicího letového provozu je nezbytné znovu zasednout do školních škamen a ponořit se do tajů této části letectví.

Již přebírání učebních materiálů v knihovně letecké školy u některých z nich vyvolá rozporuplné pocity. Ty jsou způsobeny zejména výškou sloupce leteckých předpisů a dalších odborných publikací, které od této chvíle budou tichými společníky na každém jejich profesním kroku a budou čekat na příležitost podat svými ustanoveními řídicímu letového provozu pomocnou ruku.

Před zahájením vlastní výuky a výcviku musí být ze strany výcvikového zařízení (v našem případě letecké školy) splněna celá řada požadavků, které směřují k zajištění kvality vlastního výcviku a tím i k odpovídající úrovni znalostí a dovedností žáků, kteří leteckou školu opouštějí a postupují do dalšího typu výcviku. O tomto pokračování výcviku budou čtenáři informováni v dalším díle našeho seriálu. Požadavky a doporučení na skladbu a osnovu vý-



die: 0 vlivu stresu na výkon profese

tivní, nicméně získaná data jsou přinejmenším zajímavá. Výsledky totiž jednoznačně ukazují potřebu zabývat se mj. kvalitou pracovního prostředí, možnostmi postupu (kariérní řád), vztahy na pracovištích (konflikty, napětí), uspořádáním pracovní doby a dalšími faktory, které ovlivňují bezpečný výkon profese.

Stručné výsledky uvedené studie jsou k dispozici na intranetových stránkách Divize personální. Přestože se cíle studie, vzhledem k rozsahu vzorku, podařilo naplnit jen částečně, získaná data budou využita jako informativní při dalším výcviku řídicích letového provozu. Dále pak budou k dispozici vedení podniku jako podklad k preventivním opatřením ke snížení psychické zátěže (v rámci programu CISM). Poděkování patří těm řídicím letového provozu, kteří si pro výzkum udělali čas, zamysleli se nad svou prací a umožnili provést důležitou psychologickou sondu, hlubší vzhled do jejich náročné a zodpovědné profese.

Ze zprávy

Cíl studie

Cílem studie je identifikovat, objektivně posoudit a analyzovat hlavní zdroje pracovní/psychické zátěže

v profesi řídicího letového provozu (řlp). Vzhledem k mimořádné náročnosti této profese je potřebné a nutné tento druh dat získat, vyhodnotit je a využít ke zkvalitnění péče v oblasti lidských zdrojů, zejména pak ve výběru a výcviku řídicích a zkvalitňování pracovního prostředí. Studie probíhá souběžně s implementací programu CISM (Critical Incident Stress Management – Řízení stresu při kritických událostech). Výsledky studie budou s vysokou pravděpodobností využity k argumentaci v oblasti prevence a snížení psychické zátěže v souladu s uvedeným programem (CISM).

Cílová skupina

Cílovou skupinou jsou řídicí letového provozu zaměstnaní v Řízení letového provozu ČR, s.p. na letištích v Brně, Karlových Varech, Ostravě a v Praze. Jedná se celkem o 176 osob, které pracují na jednotlivých letištích (Brno – 14, Karlovy Vary – 6, Ostrava – 11, Praha – 145, z toho ACC – 75, APP/TWR – 70). Celkem je to 170 mužů a 6 žen.

Použitá metoda

Ke studii je využit jako diagnostický nástroj Dotazník pracovní zátěže (Human Factors Inventory – HFI),

jehož autorem je britský psycholog John W. Johnes, Ph.D. Jedná se o osvědčenou metodu, která byla v podmínkách České republiky převzata do české verze skupinou moravských psychologů v roce 1989 a úspěšně použita v 90. letech při výzkumu pracovní zátěže v náročných profesích ve významných firmách a institucích České republiky.

Dotazník se skládá ze 7 částí, má celkem 164 položek, které podrobně formou škálování zjišťují zátěž v různých oblastech. Jedná se o pracovní i mimopracovní faktory, které mohou ovlivňovat kvalitu a bezpečnost práce (např. mezilidské vztahy, vztahy nadřízených a podřízených, příznaky únavy a vyčerpání, pracovní prostředí, možnosti vzdělávání a relaxace, bezpečnost práce, zneužívání návykových látek, životní styl, změny v životě). Konkrétně se jedná o: **pracovní stres (PZ)** – frustrace, nuda, podrážděnost, nervozita, vyhasnutí, bolesti hlavy, žaludeční nevolnost, chronická únava, potíže se spánkem, bolesti hlavy, **pracovní nespokojenost (PN)** – vlastní práce, plat, možnosti postupu, vztahy ke spolupracovníkům, celkový pocit efektivnosti vlastní práce.

MICHAL WALTER, DPER
(dokončení v příštím čísle)

áročného výcviku k licenci řídicího letového provozu

Základní výcvik



cviku, na hloubku znalostí žáků, na metody jejich hodnocení a v neposlední řadě též na kvalitu lektorů a instruktorů přicházejí z mezinárodních organizací (ICAO a EUROCONTROL) a ty potom tvoří jakýsi základ, na který se celá stavba vzdělání řídicích letového provozu staví. Dále jsou to požadavky a nároky jednotlivých zákazníků, v našem případě podniků poskytujících službu řízení letového provozu, a rovněž nařízení a ustanovení státního dozoru – Úřadu pro civilní letectví. Výsledkem leteckou školou splněných požadavků je vydání oprávnění k činnosti a ta tím již může přivítat svoje žáky a zahájit vlastní výuku a výcvik.

Jaká vlastně je skladba Základního výcviku?

Již bylo řečeno, že se noví kandidáti profese řídicí letového provozu vrátí na nezbytně dlouhou dobu do školních

škamen. Zde se po dobu deseti týdnů budují základy celé stavby, která má odolat vnějším i vnitřním vlivům. Těmito základy pro žáky letecké školy je teorie. Ano, zejména strohá mluva leteckých předpisů začíná tvořit základy, z nichž vyrůstají opěrné zdi v podobě předmětů, jakými jsou letecká navigace, meteorologie, technická zařízení, angličtina s leteckou frazeologií, letadla a principy letu a další doprovodné předměty. Celou stavbu je třeba zastřešit. To provedeme formou Kvalifikačních kurzů. Vzhledem k tomu, že existují tři odbornosti řídicích letového provozu, je třeba všechny tyto specializace do Kvalifikačních kurzů zařadit. Kvalifikační kurz tedy tvoří druhou část Základního výcviku a zjednodušeně řečeno to je praktický výcvik, který se provádí na radarovém simulátoru.

Každý žák již před zahájením výcviku zná, pro kterou odbornost bude cvičen. Jeho příští kroky mohou směřovat do střediska oblastních navigačních služeb v Praze (Area Control Centre – ACC Praha) nebo do střediska přibližovacích a letištních služeb Praha (Approach/Tower – APP/TWR Praha) a nebo do středisek letových navigačních služeb na regionálních letištích, v Brně, v Ostravě a v Karlových Varech.

Podle odborného zaměření žáka je prováděn praktický výcvik, a ten se ještě dále dělí na radarové a neradarové (procedurální) řízení.

Při praktickém výcviku žáci pronikají do postupů a metod vlastního řízení letového provozu. Získávají první návyky a dovednosti jak komunikovat s těmi, kterým svoji službu poskytují – s piloty letadel. Učí se, jakými způsoby a jaké nástroje mají k tomu, aby zajistili bezpečnost a plynulost letového provozu.

Stavbu máme pod střechou, ale k jejímu dokončení nám přece jenom něco chybí. V našem případě to je jistě atraktivní část výcviku, jakou je praktický pilotní výcvik, který žákům přinese pohled na stejnou problematiku z druhé strany, ze strany pilota. Délkou užívání této formy výcviku je ověřeno, že znalosti praktického létání přispívají k efektivnímu poskytování letových provozních služeb.

Z toho, co jsme se zatím o Základním výcviku dověděli, je patrné, že musí existovat jistá míra vyváženosti výuky a výcviku, kde šedá teorie přechází do jasných barev poskytování letových navigačních služeb. Tato stať nemohla zahrnout všechny detaily výše zmiňovaného typu výcviku, ale z větší části přiblížila jeho hlavní náplň. Je proto na laskavém čtenáři, aby posoudil míru vhodnosti či odbornosti, která je obsažena v tomto článku.

KAREL KOUKLÍK, VLŠ
Foto: archiv LŠ

Dva (k)roky k radaru II.

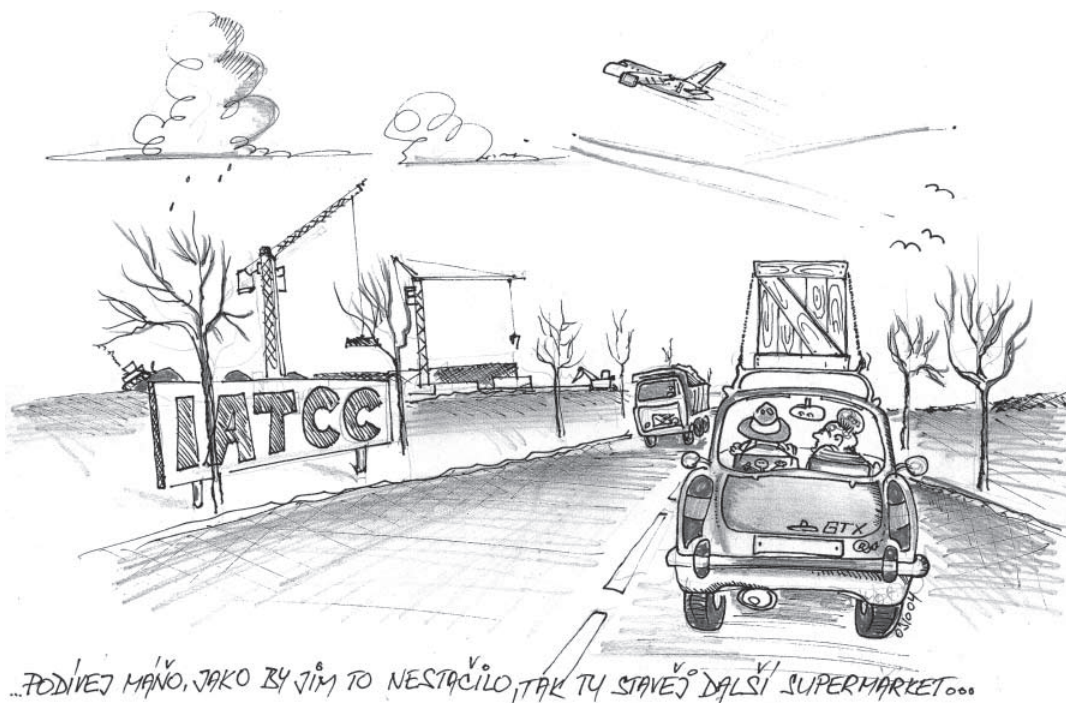
Memoriál Martina Stáhalíka



Letos se již po sedmé konal Letecký den na letišti Příbram-Dlouhá Lhota, v posledních letech nazvaný jako Memoriál Martina Stáhalíka. Z kategorie světových akrobatů, účastníků se na počest Martina, se kromě našich zástupců Josefa Čecha, Karla Štrébly a Miroslava Červenky objevil i německý akrobat Uli Dembinski s letounem JAK-55. Kromě nich tradičně

letěla skupina Zlínů zajímavě zakončená boxem letounů Z-526. Další zajímavostí byly ukázky vystoupení parašutistů, modelářů, let AN-2, letadel ULL atd. Počasí však opět nepříznivě poznamenalo návštěvnost leteckého dne. Třeba příště...

Text a foto: **JAROSLAV HENDRYCH**



Kreslil: OTAKAR RADA

Misheard English

Michelangelo Buonarroti (1475–1564)

později o sobě prohlásil: „S mlékem své kojné, kameníkovy ženy, jsem do sebe nasával i umění kladiva a dláta. Když jsem ve 13 letech otci sdělil, že končím se školou a jdu do učení k místnímu malíři fresek, rozzužil se a řekl, že být umělcem je něco tak podřadného jako být ševcem.“ Michelangelo se proslavil již v 16 letech, ale málokdo ví, že aby byl dokonalý, musel se každý večer věnovat studiu anatomie, a že neustálý kontakt s mrtvolami mu působil pravidelné zdravotní problémy. Cestu k dokonalosti shrnul v následujícím citátu, v němž jsou zaměněna dvě slova:

„If people only knew how I char the burk to gain my mastery, it wouldn't seem so wonderful at all.“

♦♦♦

Správné řešení z minulého Stripu: misheard v. mouse – actual v. blouse, misheard v. whining – actual v. shining

(ak)