

Pro rok 2003 jsme si dali řadu ambiciózních cílů. Jako v předchozích letech jsme očekávali vysoký zájem leteckých dopravců o náš vzdušný prostor a proto hlavní prioritou bylo bezpečné a efektivní zvládnutí provozu. A přestože nárůst byl bezprecedentní, podařilo se. Je pravda, že oblast Praha se po bezproblémovém létě 2002 opět objevila v evropských statistikách ATM zpoždění, ale na zájem o náš vzdušný

Nikdo neprohrává

prostor to vliv nemělo. Na pražském letišti byla zahájena složitá výstavba nových odbavovacích kapacit v době, kdy kapacita dráhového systému byla ve špičkách významně překračována a provoz na regionálních letištích se zvýšil o desítky procent. Příznivý vývoj příjmů umožnil v pololetí další snížení cen za poskytované služby. Dva roky práce na projektu Národního integrovaného střediska řízení letového provozu ČR vyústily v položení základního kamene a zahájení stavby v Jenči. Pokračovala modernizace technické infrastruktury. Naši zaměstnanci se podíleli na činnosti pracovních skupin EUROCONTROL, na simulacích v projektu CEATS i na společných aktivitách evropských podniků řízení letového provozu. S výjimkou pokračovacího kurzu nových žáků pro ACC, jehož výtěžnost byla velmi malá, lze letošní rok pokládat za mimořádně úspěšný. Tento úspěch byl umožněn mimořádně důkladnou přípravou, opuštěním tradičních, avšak neefektivních řešení i využitím rezerv v organizaci práce. To však jsou zdroje, které se staly trvalou součástí činnosti divize provozní. Jak ukazují predikce pro rok 2004, nárůst provozu se nezastaví. Probíhající simulace alternativ resektorizace a nové nástroje pro snížení zátěže řídicích letového provozu mohou situaci zlepšit, ale zásadní řešení nepředstavují. Existuje však oblast, která se může stát důležitým faktorem pro výsledek příštího roku. Touto oblastí je týmová spolupráce všech rozhodujících profesí ŘLP ČR, s. p., odstranění profesní rivalry a společná vůle k úspěchu. Že to je možné bez obětování základních principů, jsme si v letošním roce ověřili nejenom na jednáních vedení podniku a profesních i odborových organizací. Věřím, že pro takovou spolupráci se vytváří nový prostor. Věřím, že budoucnost mají řešení, kdy všichni poskytnou to nejlepší a nikdo neprohrává. V éře globalizace je to jediný smysluplný postup, a nejenom v letectví.

PETR MATERNA, GŘ



*Srdečně zveme všechny zaměstnance
na předvánoční setkání ŘLP ČR, s. p.
v pátek 12. prosince 2003 v 18 hodin v Paláci Žofín*

2003 v datech

Leden

- vydáno územní rozhodnutí a stavební povolení na výstavbu IATCC Praha

Únor

- zahájení certifikačního auditu systému jakosti dle normy ISO 9001:2000
- účast ŘLP ČR, s.p. na výstavě ATC v Maastrichtu (Nizozemsko)

Březen

- podepsány kolektivní smlouvy s odborovými organizacemi na rok 2003
- přechod ATM systémů na novou datovou síť CADIN – ATC

Duben

- ŘLP ČR, s.p. obdržel tři certifikáty jakosti vydané společností Det Norske Veritas (DNV) podle normy ISO 9001:2000
- 10. zasedání IKSANO pod záštitou ŘLP ČR, s.p. v Praze

Květen

- účast ŘLP ČR, s.p. na konferenci a výstavě CMAC '03 v Praze
- zahájení základního výcviku ATC 2003 v LŠ

Červen

- účast ŘLP ČR, s.p. na 7. výroční konferenci CANSO v Rize (Lotyšsko)
- podepsána smlouva o výstavbě IATCC Praha mezi ŘLP ČR, s.p. a HOCHTIEF, a. s.
- rekordních 419 pohybů denního maxima na TWR Praha (19. 6.)

Červenec

- zavedení nových cenových poplatků za služby poskytované ŘLP ČR, s.p.
- zahájena výstavba IATCC Praha v Jenči
- rekordní překročení hranice 1500 pohybů za den (10. 7.)

Srpen

- udělení vysokého ratingu pro ŘLP ČR, s.p. (CRA RATING AGENCY, a.s.)
- 11 211 pohybů jako historicky nejlepší měsíční výkon TWR Praha

Září

- zasedání pracovní skupiny CANSO/CECM v Praze
- slavnostní akt položení základního kamene IATCC Praha v Jenči
- účast ŘLP ČR, s.p. na 11. letecké navigační konferenci ICAO v Montrealu

Říjen

- jednání ŘLP ČR, s.p. s leteckými provozovateli

Listopad

- obnova energocentra pro napájení radarových zařízení LKPR HW FAT nového E 2000

Prosinec

- předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s.p. v paláci Žofín v Praze

(red)

Prognózy: nárůst provozu vs. kapacita

Optimistické prognózy v oblasti vývoje letového provozu pro rok 2004 byly nezávisle na sobě publikovány Mezinárodní organizací civilního letectví ICAO a Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL. V globálním i regionálním měřítku jsou silně patrné tendence k překonání recese civilního letectví, vyvolané rizikem teroristických útoků a problémy silných světových ekonomik jako je USA nebo Německo.

Vzhledem k předpokládanému vývoji je především ze strany EUROCONTROL vyvíjen tlak na poskytovatele letových provozních služeb na zajištění dostatečné kapacity a propustnosti vzdušného prostoru. Očekávané hodnoty letového provozu budou v Evropě do značné míry ovlivněny hospodářskými výsledky zemí eurozóny a především rozšířením EU o deset nových členských zemí.

Prognózy do jisté míry potvrzují i srovnání výsledků provozu a zpoždění v Evropě za třetí čtvrtletí roku 2002 a 2003 (viz. tab.1), přičemž nejvyšší provoz byl zaznamenán 12. září 2003 – 28 173 pohybů v evropském regionu. EUROCONTROL

Tabulka 1

	3. čtvrtletí 2003	3. čtvrtletí 2002	trend vývoje
Celkový počet letů (000)	2 332	2 271	2,6 %
Průměrné ATFM zpoždění (min)	1,74	2,79	-37,6 %
Průměrné traťové zpoždění (min)	1,1	2,1	-47 %
Průměrné letištní zpoždění (min)	0,6	0,7	-8,4 %

Zdroj EUROCONTROL

Tabulka 2

Region	vývoj provozu 2001/2002 (%)	vývoj provozu 2002/2003 (%)	Prognóza 2004 (%)	Prognóza 2005 (%)
Afrika	-1,0	2,5	5,3	6,7
Asie/Pacifik	3,2	-0,9	4,9	6,8
Evropa	2,1	2,7	4,1	6,2
L.Amerika/Karibik	-2,4	0,0	3,9	5,8
Severní Amerika	-1,5	1,5	4,8	6,8

Zdroj ICAO

níc méně upozorňuje, že předpokládaný nárůst letového provozu vyvolá požadavek na zvýšení kapacity evropského ATM systému o 25–35% v příštích pěti letech.

Obdobná situace je i v ostatních světových regionech. Uvedené parametry vý-

voje (viz tab. 2) počítají s poměrně rovnoměrným nárůstem letového provozu, přičemž jsou brána v úvahu jednotlivá geografická i ekonomická regionální specifika.

RICHARD KLÍMA, OVVMK

Setkání s novináři



Neformální setkání, pracovní snídani generálního ředitele ŘLP ČR, s.p. Ing. Petra Materny se zástupci předních médií (na snímku), se uskutečnilo v pražském paláci Adria 5. listopadu 2003. Předmětem výměny názorů byly především výsledky letního letového provozu, hospodaření podniku a jeho cenová politika, mj. snížení poplatků pro příští rok, výcvik nových řidičů letového provozu, technické inovace a zejména rostoucí provoz na letišti v Praze – Ruzyni i v regionech. Významným bodem setkání s novináři bylo i slavnostní udělení vysokého ratingu našemu podniku ze strany CRA Rating

Agency, a. s., afilace světové ratingové agentury Moody's Investors Service (pozn. red.: STRIP o udělení ratingu podrobně informoval v předchozích vydáních). Tato nestandardní a úspěšná tisková akce přinesla v následujících dnech našemu podniku až nečekaně širokou publicitu. Velké množství informací přinesla především ČTK a podrobné informace se objevily mj. v MF DNES, Právu, Hospodářských novinách i v listech Prague Business Journal a Dopravní noviny.

Text: LUBOMÍR MARŠÍK, OVVMK

Foto: AMIC

Navštívili ŘLP ČR, s.p.

Hosty ŘLP ČR, s.p. byli dne 1. 12. 2003 zástupci srbského civilního letectví vedení panem Radisavem Radojkovičem, generálním ředitelem letiště Niš. Srbsští odborníci byli informováni o současném stavu letového provozu v ČR a o rozvojových projektech ŘLP ČR, s.p. Ve svém vystoupení p. Radojkovič následně představil průběh rekonstrukce a aktuální podobu letiště Niš, které bylo těžce poškozeno bombardováním sil NATO v průběhu Kosovské krize v roce 1999.

† Jan Janda

„20, 35, 58 decibel, 49, 50 wattů, 30, 20, 5 centimetrů ve stopadesátce... slychávali jsme skoro třicet let od našeho kamaráda a parťáka Jana (Jění) Jandy vždy při nastavování navigačních systémů VOR a ILS. A najednou prázdnou. Odešel nečekaně, ve věku 57 let. Systémy ale pracují dále. „Jěňo, zítra jedeme na revizi...“, chtělo by se říci. Ticho je odpovědí. Budeš nám tady chybět, člověče!“

LUBOMÍR PELINKA, DPRO/VNAV

Statistika provozu

říjen 2003

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02/03	2002	2003
říjen	35 038	42 450	+21,2	0,09	0,50

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2002	2003	v %
říjen	741 139	755 402	+ 1,9

	Počet pohybů na letištích – Česká republika											
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
říjen	9 781	11 376	+ 16,3	1 923	2 024	+ 5,3	918	992	+ 0,8	537	644	+ 19,9

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Míra autority je dána odborností a uměním jednat s lidmi, říká Karel Dvořák

Otec pražské approache



Našemu podniku bude ještě pár hodin pětadvacet. Jenže čas neúprosně chvátá a vzpomínky blednou. Zatímco vedoucího ACC let šedesátých, Jindřicha Černožského, jsme vídali ještě včera ve funkci metodika, legendárního šéfa APP/TWR té doby srazila posrpnová zvůle v osmašedesátém zpět, na samou startovní čáru. Naštěstí. Ač to byl on, kdo pražskou approache v podstatě vymyslel a uvedl do života, jeho pevné zásady mu málem srazily hlavu...

Oba byli nejvýraznějšími osobnostmi v oblasti civilního řízení letového provozu konce šedesátých let.

Kdo o tom dnes ví? Nemnozí z nás. Ale zeptáte-li se pamětníků, kdo byl Karel Dvořák, smekají. „Pro mne, ale i pro řadu mých vrstevníků, zůstal mužem s vysokou mírou přirozené autority. Všichni jsme respektovali zejména jeho postoj v roce 1970,“ vzpomíná jeho někdejší podřízený Jaroslav Vlasák.

Jarní rozhovor ve Stripu s vaším dlouholetým kolegou jste četli?

„Samozřejmě.“

Je k němu co dodat?

„Snad jen to, že spolupráce mezi ACC a APP/TWR v té době byla na vysoké profesionální úrovni.“

Odpověděl by mně tak i Jindřich Černožský?

„Nepochybují o tom. Jsme stejný ročník a znali jsme se téměř od nástupu k podniku v letech 1950 a 1951. Prošli jsme jako radiotelegrafisté přes zaměřovač Gonio a než se z nás stali vedoucí pracovišť, byli jsme v bezprostředním kontaktu při řízení letového provozu jako dispečeré.“

Oba jste dodnes ctěni a respektováni. V čem jste se lišili?

„Každý jsme jiný, to nechť posoudí jiní. On řídil oblast Praha, já prostor počáteční-



ho, středního a konečného přiblížení TMA a řešil problémy letištního provozu včetně provozu na drahách a odbavovací ploše starého ruzyňského letiště.“

Být autoritativní šéf ovšem zdaleka neznámá mít punc přirozené autority. Ten jste ale oba měli.

„Míra autority je dána odborností v oboru každého jednotlivce, poctivou prací a smyslem pro odpovědnost a spravedlnost. A uměním jednat s lidmi.“

V jaké vývojové fázi bylo APP/TWR v době, kdy jste usedl do křesla řidičů?

„Bylo to v roce 1955 na věži, tehdy jsme ještě byli dispečeré, a žádné přiblížovací pracoviště neexistovalo.“

Prosím?

„Slyšel jste dobře. Veškerý letecký provoz v tak zvaném okrsku letiště Praha byl řízen z věže v obsazení dvou dispečerů a jedné asistentky. Ta práce mě pohltila. Věřte, kdyby to jen trochu šlo, ani bych nechodil spát. Po čase mě začalo zajímat, jak se řídí provoz na letištích v zahraničí. Studijní cesty ale nepřipadaly v úvahu, předpisy ICAO byly nedostupné. Získával jsem informace vlastně pokoutně, tu od posádek ČSA, tu studiem leteckých informačních příruček AIP, především našich sousedů. Po uvedení radarů do provozu jsem své znalosti zapracoval do směrnice nové koncepce TMA Praha, letištního okrsku CTR, ale i do postupů provádění letů, včetně koordinace mezi stanovišti ACC/APP/TWR.“

Nikdo se nepídil, kde jste ony osvěcené znalosti nabral?

„Nikdo. Návrh jsem předložil letovému náměstkovi Ing. Zdeňku Gabrielovi, ve vedení podniku jednomu z nemnohých odborníků, a ten ho okamžitě přijal. V roce 1958 tak vznikla první „Approach Control PRAHA“ v Československu. Nebo to bylo v roce 1960? To už si nepamatuji.“

Chcete říct, že tohle převratné datum ponecháváte blahosklonně historikům? Ani se vám příliš nedivím. V oněch dnech jste měl jistě zcela jiné starosti.

„Větší, než bych si uměl ještě pár hodin předtím představit. Byl jsem vzápětí jmenován vedoucím tohoto útvaru podle zásady „Co sis uvařil, to si sněz.“

Existovala mezi oběma pracovišti, řekněme, stavovská rivalita?

„Rivalita... nevím, jestli je to ten správný výraz. Mohu jen konstatovat, že ko-

legové z ACC trochu podceňovali práci řidičích APP/TWR. Zřejmě proto, že přiblížovací řízení se děje na menším prostoru. Jenže právě tam se letecký provoz kumuluje z řady letových tratí, takže jeho řízení je stejně náročné a zodpovědné.“

Opravdu jste nikdy nechtěl dělat nic jiného než řídit letový provoz?

„A víte, že nechtěl? Co jsem rozum po-bral, vrtal jsem se ve stavebnicích, z nichž se dala vyrobit letadýlka. Později jsem sestrojil i modely, které skutečně létaly. Při nástupu na vojnu jsem požádal o přidělení k letectvu a považte – vyhověli mi. Vycvičili mě jako radiogonistu s přidělením na gonio letiště Kbely. Při odchodu z vojny už to bylo jednoduché. Ruzyň byla jen na druhém okraji Prahy.“

Spíš bych čekal, že jste koketoval s myšlenkou být aranžérem květin...

„Líbí se vám moje zahrádka...? Ba ne. Burácení leteckých motorů a pach kerosinu se staly mou celoživotní láskou. Tuhle milenkou – zahrádku plnou kytiček – jsem si našel až v posledních letech kariéry řidičského letového provozu.“

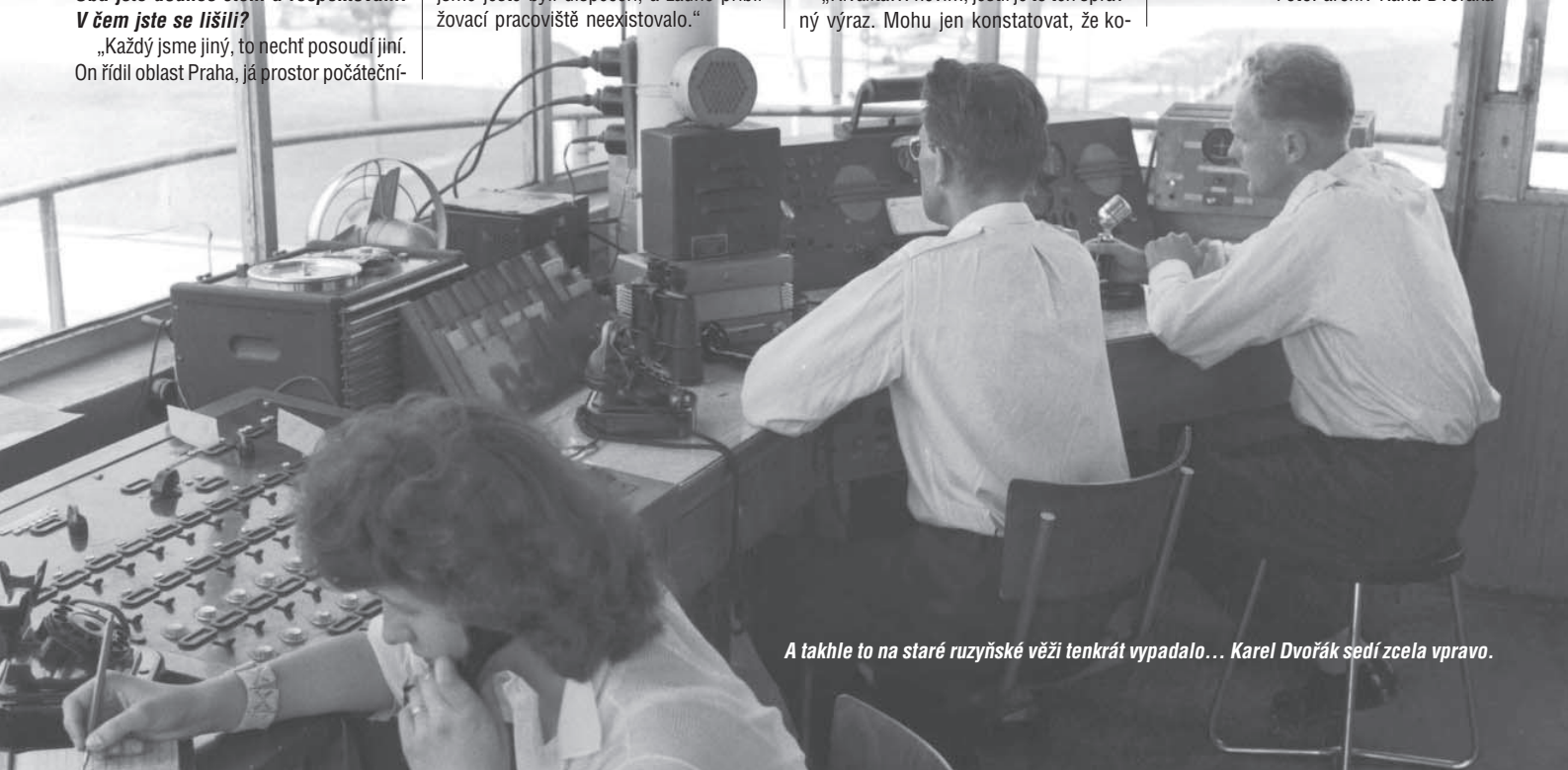
Jak došlo k tomu, že jste musel ze dne na den křeslo šéfa opustit?

„Všechno zavinil osudný srpen 1968, ona tragická noc na jednadvacátého. Byli jsme paralyzováni příslušníky StB, zatímco přistávací invazní svazy řídili sami Rusové z letadla stojícího na odbavovací ploše. Byli jsme zcela bezmocní a svůj nesouhlas jsme projevovali pasivní resistencí vůči okupantům na letišti, tak později k letadlům zemí, které se zákeřného přepadení naší země zúčastnily.“

(Dokončení ve Stripu 1/2004)

RICHARD KOZOHORSKÝ

Foto: archiv Karla Dvořáka



A takhle to na staré ruzyňské věži tenkrát vypadalo... Karel Dvořák sedí zcela vpravo.

Hlukově senzitivní postupy na Ruzyni – II. část

Systém vzletových a přistávacích drah v Praze-Ruzyni vychází z historické polohy vlastního letiště a potřeb leteckého provozu z konce třicátých let minulého století. Původní lokalita „Na Kopanském dole“ mezi Malinským vrchem a Přední Kopaninou o rozloze cca 100 ha byla s ohledem na tehdejší rozlohu hlavního města a zástavbu okolních obcí vybrána správně. Jedná se o území cca 190 m nad Vltavou bez přirozených terénních překážek a zalesnění s dobrými prostorovými možnostmi. Z hlediska lokálního klimatu tvoří problém pouze přítomnost pramene Unětického potoka (pod RWY 04/22) a oblast Divoká Šárka. Tyto přírodní útvary jsou za určitých meteorologických pod-

mínek zdrojem krátkodobých, ale intenzivních lokálních mlh. Původní pozemní infrastruktura obsahovala RWY 17/35 a RWY 08/26 doplněné později o přístrojové RWY 04/22 a RWY 13/31 a příslušný pojízdný systém. S příchodem proudové techniky bylo nutné provést rekonstrukci a prodloužení RWY 31 a výstavbu RWY 06/24, a to v kontextu převládajícího směru větru a prostorových možností s ohledem na překážkové roviny potřebné k bezpečnému provádění letů za podmínek IMC. Postupem doby, tak, jak docházelo k rozvoji letecké dopravy na straně jedné a nekoordinovanému rozvoji okolních sídelních celků na straně druhé, došlo k vzájemnému střetu zájmů. RWY

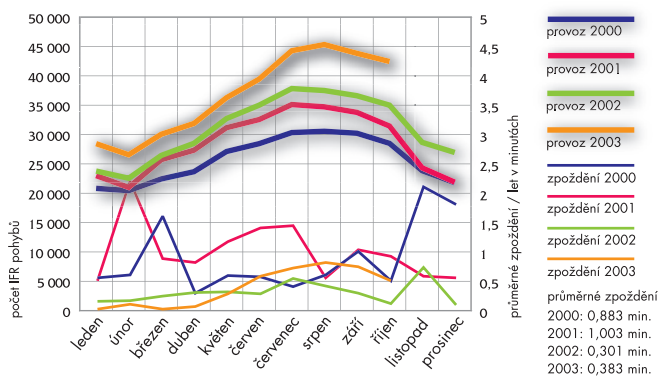
31 z důvodů vedení přiblížení nad středem Prahy a zatěžování západních satelitních sídlišť bylo nutné limitovat přibližně na současných cca 12% celkového množství provozu za rok. Její využití je povoleno pouze v případech silného se-

verního proudění vzduchu a v době provozních uzávěr či špatných brzdících účinků na v současnosti dominantní RWY 24.

ALEXANDR DUDA, N SPLS
(pokračování v příštím čísle)

Zájem o vzdušný prostor ČR

Porovnání počtu IFR pohybů a průměrného zpoždění / let za roky 2000 až 2003 (ACC)



Z grafu je zřetelný mimořádný zájem dopravců o vzdušný prostor ČR. Špičkový letní provoz roku 2000 je nyní, v roce 2003, srovnatelný s letošním zimním provozem. Celkový nárůst provozu za poslední tři roky činí 44 %, a to vše se stejným počtem sektorů jako v roce 2000! Jejich horizontální a vertikální hranice jsou však zcela jiné, což umožnilo – kromě pojmání celého nárůstu – snížit zároveň výrazným způsobem průměrné zpoždění na provedený let.

ANTONÍN TICHÝ, N ŘDPRO

Pracovně právní poradna

V měsíci říjnu 2003 se poprvé na ŘLP ČR, s. p. zásadně řešila situace žen, které jsou těhotné a zároveň vykonávají práci řídicího letového provozu. Přestože příslušným zaměstnankyním a jejich vedoucím byla věc ze strany divize personální náležitě objasněna, objevily se i poté různé odlišné názory, které do problematiky vnesly přinejmenším pochybnosti o správnosti výkladu DPER. Redakce STRIPu proto požádala ředitelku DPER JUDr. Jitku Kocourovou, aby objasnila, jak to doopravdy se zaměstnáváním těhotných žen je.

Vyhláškou. č. 288/2003 Sb., která byla vydána podle § 150 odst. 2 zákoníku práce a vyhlášena dne 4. září 2003 ve Sbírce zákonů, se stanoví práce a pracovní místa, které jsou zakázány těhotným ženám, kojícím ženám, matkám do konce devátého měsíce po porodu a mladistvým. Podle ustanovení § 2 písm. r) této vyhlášky jsou těhotným ženám zakázány práce, které jsou zařazené podle zvláštního právního předpisu jako rizikové. Práce řlp je podle vyhl. č. 89/2001 Sb. vlivem faktorů psychické zátěže zařazena do třetí, tudíž rizikové kategorie. Tento zákaz se však nevztahuje podle § 3 a 4 vyhl. č. 288/2003 Sb. na kojící ženy a matky do devátého měsíce po porodu. To znamená, že tyto ženy již mohou jako řídicí letového provozu pracovat.

JITKA KOCOUROVÁ, Ř DPER

Zaostřeno na IATCC Praha



Jeneč, 1. prosince 2003, 11:26
Foto: PETR HRUBEŠ

Další kroky v řízení jakosti Úspěch našeho partnera

Det Norske Veritas A.S. – naše certifikační organizace je dlouhodobě a úspěšně angažována v řízení letového provozu. Nejnověji to dokládá i její úspěch ve výběrovém řízení UAC Maastricht pro certifikaci řízení jakosti podle ISO 9001 (tedy stejně, jako je certifikováno ŘLP ČR, s. p.). Podle informací z Eurocontrolu byla ve výběrovém řízení výrazně úspěšnější než známé firmy KPMG a CTG. Při dalším zlepšování našeho systému ISQMS tak budeme moci porovnávat nové zkušenosti i čerpat z nich.

V roce 2004 čekají naše certifikované ZOÚ pravidelné kontrolní návštěvy, zaměřené především na posouzení současné úrovně řízení jakosti služeb. Zároveň bude vyhodnocena efektivnost přijatých opatření po provedených auditech. Je dobré si připomenout, že systém řízení jakosti se týká celého podniku (i když certifikáty ISO jsou uděleny jen na vybrané služby).

Jakost služeb je současně chápána nikoliv jen jako „znak“ určitého produktu, ale jako efektivita podniku v oblasti inovací, technického pokroku, doplňkových služeb i jejich komplexu služeb, přístupu k člověku – tedy je spíše vyjádřením úrovně fungování všech organizačních útvarů podniku. Certifikáty, jako doklad vydávané nezávislou organizací, zůstávají přitom důležitým důkazem této funkce. Současný vývoj v Eurocontrolu a podpora vytvoření Excellence Policy Group přitom jednoznačně potvrzují, že naše kroky jdou správným směrem.

SVATOPLUK HALEN, VOBK

Výroční konference VVOO

Za přítomnosti 54 účastníků se v konferenčním sále Letecké školy uskutečnila 26. listopadu 2003 výroční konference odborové organizace VVOO. Její význam zdůraznila skutečnost, že pozvání přijali generální ředitel ŘLP ČR, s. p. Ing. Petr Materna a všichni čtyři ředitelé divizí. Cílem konference bylo informovat členy o odborových aktivitách, hospodaření a plnění kolektivní smlouvy a zvolit výbor pro volební období 2004–2007. Do výboru VVOO byli zvoleni dva noví členové. Volba předsedy odborové organizace a obsazení ostatních funkcí proběhne na prvním zasedání nově zvolené-

ho výboru 9. 12. 03 a o jejím výsledku bude Strip informovat v příštím čísle.

PETR VÚJTĚCH, ZDENĚK MICKA
VVOO



Seminář k regulaci ATM v Bukurešti

Pod odbornou garancí EUROCONTROL a Generálního ředitelství pro dopravu Evropské komise se ve dnech 11.–13. listopadu 2003 uskutečnil v Bukurešti odborný seminář o problematice regulace ATM v Evropě. Jednání se zúčastnilo téměř 50 zástupců poskytovatelů LNS a státní správy z více než 20 zemí. Výměna zkušeností

prokázala stále poměrně roztržštěnou právní úpravu v oblasti výkonu státní správy na úseku poskytování letových provozních služeb. Ze strany Evropské komise byl při této příležitosti opětovně zdůrazněn kategorický požadavek na oddělení funkcí regulátora a poskytovatele ATM. Odlišné jsou i dosavadní zkušenosti a praxe při zavádění předpisů

řady ESARR do národních právních řádů jednotlivých zemí. Jako pozitivní lze naopak vnímat zájem států i poskytovatelů ANS o vzájemnou spolupráci při vytváření unifikovaného regulačního rámce ATM prostřednictvím rozhodovacích a kontrolních mechanismů EU.

RICHARD KLÍMA, OVVMK

Nový hangár ve Kbعلích

Kbعلské letecké muzeum, které vzniklo v roce 1968, slavnostně otevřelo u příležitosti Dne vzniku československého letectva novou expozici. Od konce října je veřejnosti přístupný rekonstruovaný hangár, který již mnoho let nesloužil svému účelu a do původní podoby z 20. let se začal vracet teprve v loňském roce. V expozici je i světový unikát, který se zachoval v jediném exempláři – letoun Šmolík ŠM 2 s výrobním číslem 16. Tento stroj z 20. let minulého století (posádku tvořil pilot, dva muži a pozorovatel na střelišti) používala armáda jako pozorovací letoun ještě i ve 30. letech minulého století. Muzeum má ve svých sbírkách 275 letounů a mnoho dalších exponátů, jako jsou raketové střely, letecké motory, výzbroje, výstroje, vyznamenání apod. Bližší informace najdete na internetové adrese www.militarymuseum.cz.

Text a foto: **mis**



Vzhůru na Buchták



Využijte možnosti načerpat novou energii v krásném prostředí centrální oblasti Českomoravské vysočiny, v nadmořské výšce 813 m! I za sychravého počasí si zde můžete dopřát příjemnou procházku podzemní přírodou. A napadne-li snít, můžete si zalyžovat na běžkách nebo využít větší lyžařský vlek v Novém Městě na Moravě eventuálně menší vleky v blízkém okolí. A co teprve příjemné večerní posezení v útulné hospůdce? Neváhejte! V provincii je plně obsazen zatím pouze silvestr. Pobyt si můžete objednat u Marie Judové, ŘLP ČR, s. p., pracoviště Buchtův kopec na tel. čísle 220 374 381.

(red)

Úspěšný rok pro fotbal

Letošní rok byl pro mužstvo rekreační kopané reprezentující ŘLP ČR, s. p. po několika slabších letech vcelku úspěšný. Po vydařené jarní sezóně sice nedosáhlo na kýžené první místo v 3. lize pražské ligy odborářské kopané, ale díky reorganizaci ligy postoupilo i z druhé pozice.

Za další úspěch rozhodně považujeme naše letošní vystoupení na European Controllers Cup, což je neoficiální mistrovství Evropy řídících letového provozu. Každoroční akci v tomto roce pořádalo středisko ve francouzské Remeši v druhé polovině května. Zde však platí mnohem striktnější pravidla pro účastníky soutěže než ty, kterými se řídí domácí soutěže. Hráči mohou být pouze řídící s platnou licenci, povoleny jsou jen některé výjimky.

Díky velkému zájmu fotbalistů jak z ACC, tak hlavně z APP/TWR, bylo složenno mužstvo všech věkových kategorií. Po dlouhé odmlce se na hřišti objevili i opravdoví pamětníci těchto zápolení z minulých let, např. Jan Král, Jan Petko (na snímku) a Pavel Prošek. Nehledě na jejich důstojný věk byli považováni za posily. Po nešťastném začátku (úvodní prohra s mužstvem Las Palmas) se mužstvo rozehrálo k výkonům, které ho vynesly na výborné 11. místo z celkového počtu 48 účastníků. Skvělými výkony na sebe upozornili hlavně opora

zadních řad Karel Kebza, neúnnavný dřič Jan Jiroušek a nejlepší střelec mužstva Jura Stolar.

Chtěl bych za fotbalový tým ŘLP ČR, s. p. poděkovat všem, kteří se podílejí na vytváření technického a materiálního zázemí našeho mužstva. Snad jsou naše výkony dostatečnou odměnou.

RICHARD TAUCHEN,
vedoucí mužstva kopané



inspiromat

„Až třicet příslušníků české armády by mohlo v budoucnosti působit na letišti v afghánském Kábulu, kde tamnímu personálu chybí na dvě stě lidí, Češi by v Kábulu mohli mít na starost meteorologickou službu, případně řízení letového provozu. Vyslání vojáků podléhá rozhodnutí Parlamentu.“

Náčelník generálního štábu Pavel Štefka v rozhovoru pro rozhlasovou stanici BBC

„Zájemci mohou vidět jasové LCD Barco displeje konstruované pro použití v extrémních podmínkách, např. v kokpitech letadel, řídicích místcích lodí nebo ve věžích řízení letového provozu.“

M. Kocur z firmy NOWATRON Elektronik s. r. o., o expozici na výstavě INVEK 2003

„Získávat a shromažďovat na letišti údaje týkající se otisků prstů a duhovky je protizákonné a nemůže být povoleno.“

Řecký Úřad na ochranu osobních údajů

„Dosud ztrátové letiště by díky výraznému nárůstu cestujících mohlo poprvé hospodařit se ziskem. V letošním roce jsme dosud přepravili přibližně dvacet pět tisíc pasažérů a do konce roku počítáme s třiceti tisíci cestujícími.“

Jan Andrlík, ředitel společnosti East Bohemian Airport

„Problémem je, že u nízkonákladových dopravců má člověk šanci na nejnižší nabízenou cenu pouze v případě, že si let objedná několik měsíců předem.“

Ředitel EasyJet pro ČR, Švýcarsko a Německo Philippe Vignon

„Letoun B-29 Enola Gay, který před 58 lety svrhl bombu Little Boy na japonské město Hirošimu a zabil desetitisíce lidí, o sobě opět nechává slyšet v souvislosti se svým očekávaným vystavením v jednom washingtonském muzeu.“

Ze zprávy agentury AFP

„Pražské letiště se stalo největším uzlem nízkonákladových dopravců ve střední a východní Evropě včetně Rakouska. Počet pasažérů, kteří přes Prahu cestovali s některou z nízkonákladových leteckých společností, narostl za tři čtvrtletí o 116,5 %. Prostřednictvím některé z low-cost společností přes Prahu letělo přes 400 tisíc lidí.“

Mluvčí České správy letišť Anna Kovaříková

„Magistrát uvedl do provozu internetovou adresu <http://kamery.praha-mesto.cz>, na níž lze vidět to, co sledují na svých monitorech i policisté. Díky kamerám si mohou zájemci ověřit hustotu provozu i na křižovatce ulice K Letišti s Evropskou!“

Náměstek primátora Rudolf Blažek o instalaci kamer sledujících dopravní situaci v Praze

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



EUropa na pevných základech

Ruzyňské letiště se ježí stavebními jeřáby a stavební ruch nelze přehlédnout. Odbavovací plocha se mění ze dne na den, jak se rozšiřují další staveniště. Projekt Europa, po vyřešení otázek financování a podepsání smluv s vítězi výběrových řízení, nabírá tempo. Vždyť se jedná o třetí největší stavbu v zemi, víc bude stát jen automobilka TPCA v Kolíně a Sportovní hala Sazky. Základní informace o novém terminálu jsme přinesli ve Stripech 7/8 2002 a 7/8 2003, ale mezitím došlo k upřesnění některých údajů, a tak nebude na škodu zrekapitulovat stav na konci roku 2003.

Po dokončení se zvýší kapacita letiště na 10 mil. cestujících, v prstu C přibude 10 nových nástupních mostů a v terminálu bude 60 odbavovacích přepážek s možností rozšíření až na 100. Odbavování letů bude v souladu s režimem Schengenských dohod. Za hodinu bude možno odbavit 2500 zavazadel s možností rozšíření na 5000 ks/hod. Přílety a odlety budou řešeny v oddělených úrovních pater, stejně tak i vnější příjezdová komunikace s nadzemní estakádou.

Obestavěný prostor spojovacího objektu, prstu C a terminálu je 891.851 m³ a zastavěná plocha je 53 195 m². Hlavním projektantem je česká firma Nikodem a Partner, spol. s r.o. a manažerem výstavby je Bovis Lend Lease, a. s.

Celý projekt byl nazván EUropa, což symbolizuje jednak zapojování ČR do EU, jednak rychlé přibližování ruzyňského letiště do rodiny vyspělých evropských letišť. (pozn.: letiště Praha Ruzyně jasně vede v rámci kandidátských zemí EU). Projekt EUropa zahrnuje celý komplex staveb – vlastní terminál, prst C, spojovací objekt (viz snímek ze 4. prosince 2003), nové komunikace a nadzemní estakádu, kolektory a další související objekty. Celkové investiční náklady jsou spočítány na 10 mld. Kč 9 mld. Kč představuje úvěr od Evropské investiční banky a 1 mld. Kč bude zajištěna půjčkou od tuzemských bank.

Vítězní dodavatelé ze série výběrových řízení se podělí o tento lákavý koláč takto:

spojovací objekt a související objekty:	Metrostav, a.s.	1200 mil. Kč
prst C a související objekty:	Hochtief VSB a.s. a ŽS Brno a.s.	1000 mil. Kč
terminál Sever 2:...	konsorcium Skanska CZ a.s. a Strabag a.s.	3170 mil. Kč
komunikace a související objekty:	Doprastav, a.s. a Metrostav, a.s.	400 mil. Kč
třídírna zavazadel a související objekty	výběrové řízení běží	800 mil. Kč

Ostrá konkurence nutí firmy velmi pečlivě vážit nabídkové ceny, a tak se výběrovými řízeními daří ČSL snižovat předpokládané náklady o stovky miliónů Kč. Všechny vítězné firmy již zahájily činnost a naplno využívají stavbařsky příznivého počasí. Vše směřuje k naplnění cílového data dokončení projektu – prosinci 2005. Takže za dva roky čekáme pěkný vánoční dárek!

Z materiálů ČSL, s.p. a ČTK připravil **OLDŘICH STANĚK, A/**
Foto: mis

Nový systém

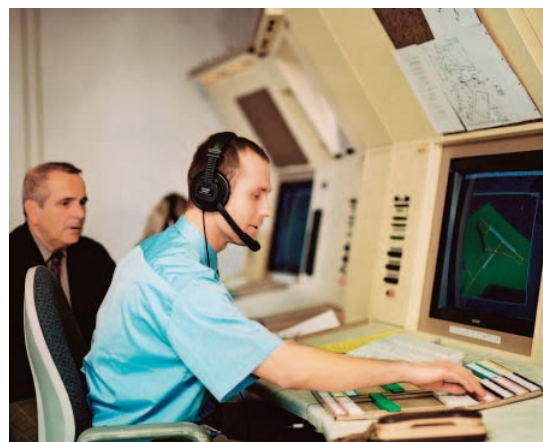
V říjnu byl uveden do provozu nový systém nouzového napájení technologie MSSR, TAR a Přijímacího střediska 1. Důvodem realizace této investiční akce byl požadavek progresivně se zvyšujících nároků na zajišťování služeb ŘLP ČR, s. p. a s tím logicky spojené vzrůstající požadavky na spolehlivost napájení elektrickou energií a stabilitu jejích parametrů. V neposlední řadě se musel respektovat aspekt časové nezávislosti na síti pro případ výpadku. Po provedených komplexních zkouškách lze konstatovat, že nový systém pro nouzovou dodávku elektrické energie splnil požadované parametry beze zbytku.

Předností nového systému jsou v tom, že veškerá důležitá technologie RIS je napájena ze dvou jednotek s nepřerušovanou dodávkou elektřiny (dále UPS) výrobce APC Silcon, které již osvědčily svoji spolehlivost na Technickém bloku letiště Praha. V systému pracují dvě jednotky v redundantním zapojení, to znamená, že za normálního provozu je výkon rozdělen rovnoměrně na obě jednotky. V případě poruchy jedné z nich dojde automaticky a bez výpadku k převzetí výkonu druhou jednotkou bez vlivu na napájené zařízení. Nezanedbatelným přínosem je i další funkce UPS – vyrovnaní sinusového průběhu napájecího napětí a s tím spojená filtrace vyš-

Labyrintem náro

Nedílnou součástí výcviku řídicího letového provozu je ověřování jeho znalostí a dovedností v jednotlivých fázích přípravy. Při těchto testech se adepti poprvé setkávají s pověřenými inspektory ÚCL. Pověřenými proto, že ÚCL pověřuje vybrané instruktory výkonem této funkce. Tito inspektoři provádějí praktické zkoušky a přezkušování řídicích letového provozu na daném stanovišti řízení letového provozu. Při ověřovacích testech se již v průběhu základního výcviku sleduje, zda žák dosáhl požadovaných znalostí a dovedností v dané části výcviku. Po úspěšném absolvování této prověrky inspektor vyhotoví protokol, kterým potvrzuje, že výcvik probíhá úspěšně. V opačném případě je výcvik daného žáka ukončen. Na závěr základního výcviku je provedena zkouška, při které inspektor ověřuje, zda žák je připraven přejít do další části výcviku. Touto další částí výcviku je přechodová fáze mezi základním a pokračovacím výcvikem. V průběhu této fáze výcviku a částí výcviku PRE-OJT se postupuje stejně. Tyto testy, ostatně jako celý výcvik prvních dvou fází, jsou prováděny na simulátorech. V základním výcviku je to simulátor Letecké školy ŘLP ČR, s.p., dále pak simulátor E 2000, který se nachází v technickém bloku. Ve fázi OJT průběžné hodnocení provádějí instruktoři. Na závěr této části instruktoři vyhotoví závěrečné hodnocení, ve kterém potvrzují připravenost žáka k vykonání závěrečné praktické zkoušky ÚCL.

Vedoucí stanoviště adepta přihlásí na ÚCL k provedení praktické zkoušky a zároveň dohodne termíny jejího provedení. Tomuto ještě předchází teoretická zkouška ÚCL. Ta



nouzového napájení



ších harmonických kmitočtů na vstupu do napájeného zařízení.

V případě výpadku vnější sítě, která je delší než 3 minuty, dojde k převzetí zátěže nouzovým zdrojem s automatickým startem (dále NZE). Pro tento zdroj NZE byl použit výrobek firmy Caterpillar, který se již u předchozích obdobných aplikací u ŘLP ČR, s. p. plně osvědčil.

Zásoba paliva NZE postačí pro 20 hodin provozu, a tak je zajištěna prakticky úplná nezávislost na venkovním napájení elektřinou.

Veškeré provozní stavy UPS, NZE a souvisejících rozvaděčů v objektu MSSR jsou v reálném čase signalizovány monitorovacím systémem na technický sál.

Realizace této investiční akce probíhala za plného provozu radarových systémů s povolenými odstávkami řádově desítek minut. Díky iniciativnímu přístupu všech odpovědných pracovníků a techniků oddělení RIS a CL/TPS se vše zvládlo včas a v požadované kvalitě. V této souvislosti je nutno vyslovit uznání i zhotoviteli celé akce, firmě Elektromontáže Slaný s. r. o., která se již v minulosti osvědčila při provádění podobných akcí a která i v tomto případě odevzdala práci ve špičkové kvalitě.

Text a foto: **IVAN BUKÁČEK, CL/TPS**

◀ Kontejner nouzového zdroje Caterpillar, v pozadí objekt radaru MSSR na letišti Ruzyně.

čného výcviku k licenci řídicího letového provozu

Získání licence řídicího letového provozu



je prováděna inspektory ÚČL na půdě úřadu. Jsou při ní ověřovány teoretické znalosti předpisů, odborných předmětů a anglického jazyka. Praktická zkouška se skládá ze tří částí. Jsou to teoretická část praktické zkoušky, vlastní praktická zkouška a zkouška ve skutečném provozu. Tuto zkoušku provádějí pověřeni inspektoři za přítomnosti inspektora ÚČL.

Nyní k jednotlivým částem. Teoretická část je prováděna ústně a trvá cca 4 až 5 hodin. V ní adept prokazuje teoretickou znalost AIP, směrnic, Knihy nařízení vedoucího a praktickou aplikaci předpisů a postupů. Praktická zkouška je prováděna na simulátoru E2000. Na ACC Praha se skládá ze dvou radarových cvičení, kdy každé trvá cca 50 minut. V nich budoucí řídicí letového provozu musí prokázat, že splňuje požadavek předpisu L-11, tedy zejména zabránit srážkám letadel za letu (čili nesnížit minimum předepsaného rozstupu) a dále udržet rychlý a spořádaný tok letového provozu. Kromě toho je součástí jednoho z těchto zkušebních cvičení vybraná nouzová situace. V druhém cvičení pak adept kromě vlastního řízení prokazuje zvládnutí úplného výpadku radarového zobrazení. Zkouška v podmínkách živého provozu je prováděna na

stanovišti. Na ACC Praha se provádí na pozicích EC a PC a to 2 hodiny na každé z nich. Vystřídat se musí všechny sektory dle používané konfigurace. Celkově tato zkouška trvá 20 až 24 hodin čistého času, čili je prováděna v průběhu tří dnů. Při této zkoušce již téměř hotový řídicí letového provozu prokazuje zvládnutí praktických činností při řízení letového provozu. Kromě činností již prověřených na simulátoru je to pak spolupráce EC/PC a opačně, provádění koordinace se spolupracujícími sektory a stanovišti a ovládání technických systémů na ACC Praha. Samozřejmě se hodnotí i úroveň poskytování letových provozních služeb. Zde inspektoři adeptovi nijak neradí, ale jsou připraveni včas zasáhnout, pokud by činnost žáka byla nesprávná. V případě zásahu inspektora je ale zkouška hodnocena jako neúspěšná. Při neúspěšné závěrečné zkoušce má adept právo na zkoušku opravnou. Pokud by byla i tato neúspěšná, má uchazeč možnost požádat o výjimečnou třetí zkoušku. Výjimku uděluje ÚČL jediné na základě doporučení instruktorů a žádosti vedoucího stanoviště. Využití třetí možnosti se týká i předchozích dvou částí zkoušky. Po úspěšném absolvování těchto závěrečných zkoušek jsou vyhotoveny protokoly, na jejichž základě

pak ÚČL vydá licenci řídicího letového provozu. Tím je výcvik zdárně ukončen a nový řídicí letového provozu, instruktoři a inspektoři si oddychnou, že vše dobře dopadlo.

Konečně nastává tak očekávaný okamžik a čerstvý řídicí letového provozu má před sebou svoji první službu. Jde sice do prostředí, které již zná z doby svého výcviku. Jde mezi své kolegy, se kterými se většinou již také potkal během výcviku na stanovišti. Přesto v něm dřímá zárodek pochybnosti, zda v očích svých kolegů obstojí, zda se zařadí do nového kolektivu, či zda zůstane stát někde před prahem a bude nahlížet do místnosti, kde jsou jen dospělí jako nechtěné dítě.

Odpovědi na všechny tyto otázky neprijdou a nemohou být zodpovězeny okamžitě, ale budou přicházet postupně, jak se bude nový řídicí letového provozu v novém prostředí zabydlávat. Na novice číhají různé nástrahy v podobě různých osobnostních typů jeho kolegů, rovněž i v podobě jejich rozdílných životních zkušeností. Ale také kolegů, které možná nikdy za svůj profesní život neuvidí, protože to jsou řídicí letového provozu pracující na jiném stanovišti, třeba i v zahraničí. Také s těmito „kolegy“ je nutné se naučit spolupracovat a poznat jejich pracovní návyky a styl práce. Není toho málo, co náš mladý kolega musí zvládnout, co musí vstřebat, co mu musí přejít do krve a s čím se musí sžít. Popřejme mu proto, aby i tuto část vstupu do světa řízení letového provozu zvládl bez újmy na zdraví.

**JAROSLAV HOUŽVIČKA, ACC,
KAREL KOUKLÍK, VLŠ**

Pozn. red.: tímto dílem končí seriál Dva (k)roky k radaru věnovaný procházce labyrintem náročnému výcviku k licenci řídicího letového provozu. Bylo v něm řečeno dost, a možná také málo. Redakce uvítá vaše bezprostřední reakce, osobní zkušenosti a postřehy k názorům vysloveným v tomto tematickém seriálu a ráda jim nabídne na těchto místech prostor.

Dva (k)roky k radaru IV.

Několik otázek pro ženy ve směně na vánoce a na silvestra

Budou sloužit o svátcích

Blíží se vánoce a konec roku, a tak nás napadlo, trochu provokativně, požádat zástupkyně něžného pohlaví našeho podniku, které pracují ve směnném provozu, o malý rozhovor. O tom, jak přijaly skutečnost, že o vánocích nebo na silvestra musí sloužit, se s námi podělily Markéta Žaludová (DPRO/briefing officer) a Iva Chourová (DPRO/KTP). Jim i všem ostatním zaměstnancům ŘLP ČR, s. p. přiblížujeme sváteční atmosféru alespoň momentkou z vánočních trhů a připojujeme přání radostných vánoce a úspěšného vstupu do nového roku 2004!

O službě na vánoce jste se rozhodla sama nebo na vás prostě padla volba?

M. Ž.: Rozhodla jsem se sama. Vím, že je nutné všechny služby bezpodmínečně personálně zajistit.

I. CH.: Také jsem se rozhodla sama.

Jsou to vaše první vánoce (silvestr) ve službě?

M. Ž.: Zdaleka ne, za těch 35 let, co pracuji u ŘLP, by to ani jinak být nemohlo.

I. CH.: Služba ve svátečních dnech pro mne není žádnou výjimkou.

Pokud nesloužíte, jak trávíte vánoční svátky (silvestra) obvykle?

M. Ž.: Když nemám službu, tak samozřejmě s rodinou.

I. CH.: V rodinném kruhu.

Znamenají pro vás vánoce (silvestr) významnou událost?

M. Ž.: Rozhodně. Je to období, které mám moc ráda, a velice se na něj těším.

I. CH.: Svátky jsou pro mne obdobím klidu a pohody a sváteční atmosféra balzámem na duši.

Jak si skutečnost, že vánoce (silvestra) strávíte ve službě, případně vynahradíte?

M. Ž.: Svátky prožiju v práci a tím to pro mě skončí. Žádné náhradní oslavy neplánuji.

I. CH.: Těším se na 1. ledna, kdy se s celou rodinou sejdu u svátečního novoročního oběda.

Přináší vám služba ve sváteční dny nějaké problémy?

M. Ž.: Přiznám se, že je pro mne dost stresující zajistit, aby doma všechno fungovalo a svátky proběhly opravdu v pohodě. Nakonec se ale vždycky všechno stihne.

I. CH.: Věřím, že všechno proběhne v pohodě.

Má váš partner pro vás pochopení?

M. Ž.: Je také zaměstnancem podniku, takže mu nemusím nic vysvětlovat. Ví, že to prostě jinak nejde.

Jak nebo čím se u vás projevívá sváteční nálada na pracovišti?

M. Ž.: Svátečně si vyzdobíme pracoviště. Bude stromeček, svíčky... Všechny kolegyně přinesou něco ze svého vánočního cukroví, hezky si to upravíme a pak už jen ochutnáváme a ochutnáváme...

I. CH.: Více než kdy jindy vzájemnou vstřícností a rozhodně si všichni popřejeme.

Máte nějaké osobní přání pro rok 2004?

M. Ž.: Myslím, že je pro mne nejdůležitější zdraví, samozřejmě i mých blízkých.

I. CH.: Mám...

Děkujeme a přejeme vám i vašim rodinám co největší pohodu, radost a zdraví nejen o svátcích, ale i během celého příštího roku.

(red)



pf 2004

Misheard English

William Shakespeare (1564–1616)

"Life is a bit like a play."
TWELFTH NIGHT (1601)

Twelfth night is not about a twelfth night of anything – the Twelfth night after Christmas is the end of the Christmas period (January 6th) when we take down our decorations. Twelfth night is a comedy but a very cruel one. The main joke involves driving a pompous but pathetic man (Malvolio) insane. Not funny at all!

At that time Queen Elisabeth I. was growing bald and her favourite, the Earl of Essex, led a rebellion to grab the throne for himself. He called for the people of England to report him but the people of England said, "No, thank you!" and Essex looked a little silly. Essex said, "Sorry," to Elisabeth and Elisabeth said "You will be!" So he went to the block, the axe went on his neck... and his head went on the grass.

Nearly as entertaining as a Shakespeare play!



V textu hledejte dvě slovní záměny.

Řešení z minulého Stripu:

misheard version: bag

actual version: nag

misheard v.: hugs

actual v.: bugs

(ak)