

Přijetí programu Single European Sky bude mimo jiné znamenat nová práva a povinnosti poskytovatelů letových služeb i orgánů státní správy a nové podmínky při organizaci a využívání vzdušného prostoru.

Vzhledem k tomuto vývoji je nezbytné zajistit, aby oprávněné zájmy poskytovatelů služeb byly v celoevropském měřítku kvalitně a efektivně prosazovány. CANSO je již v současné době neopominutelným hráčem v rámci zákonodárných i exekutivních orgánů Evropské unie. Máme proto

Šťěstí přeje připraveným

možnost účinně reprezentovat naše evropské členy a ovlivňovat výslednou podobu všech nových právních předpisů, které se týkají problematiky ATM.

Významného úspěchu již CANSO dosáhlo při prosazení silné pozice poskytovatelů služeb v procesu vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského horního vzdušného prostoru.

Již dlouho platí v rámci členství EU známé přísloví „šťěstí přeje připraveným“. V roce 2004, kdy se Česká republika stane plnoprávným členem Evropské unie, je právě členství ŘLP ČR, s. p., v CANSO a účast v jejích pracovních skupinách jednou ze záruk připravenosti.

Přeji proto všem zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., mnoho osobních i pracovních úspěchů ve významném roce 2004.

Každý začátek je příležitostí k zamyšlení. Nejinak je tomu i v případě začátku nového roku. Je to právě rok 2004, který v oblasti poskytování letových provozních služeb na evropském kontinentu přinese významné změny.

MARIE DESSEAUX

Ředitelka pro evropské záležitosti CANSO

pf 2004

Všem zaměstnancům
ŘLP ČR, s. p.
přeje vše nejlepší
v novém roce
redakční rada Stripu

Vyznamenání nejlepším

Slavnostní atmosféru zahájení prosincového předvánočního setkání zaměstnanců našeho podniku v pražském paláci Žofín zvláště umocnilo ocenění vybraných pracovníků věcným darem a čestným diplomem. Nádherný umělecký předmět, lisovaný skleněný válec se zapuštěnou „bublinou“ zemkoule, pískovaným logem a podpisem generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Petra Materny, obdrželo za rok 2003 uvedených čtrnáct zaměstnanců.



Jedním z vyznamenaných, který převzal ocenění z rukou generálního ředitele podniku Petra Materny, byl i Jaroslav Macháček

Petr Klikar – AI, mj. za kvalitní výsledky práce a mimořádný podíl na SW programu pro zpracování analýz statistických údajů o vytížení sektorů a identifikaci zpoždění.

Helena Šulcová – DPRO/LIS/NOTOF, za dlouholetou přesnou a precizní práci a plnění úkolů nad rámec pracovních povinností.

Zdeněk Kopal – DPRO/ATMS/RIS/PISEK, za konsolidaci pracoviště RLB PISEK a iniciativní řešení nadstandardních problémů provozu, které jsou spojeny hlavně s průběžnou obnovou ATM systémů.

Jan Janda – DPRO/ATMS/NAV, in memoriam, za dlouholetou kvalitní a spolehlivou práci a za plnění úkolů nad rámec pracovních povinností.

Jaroslav Macháček – DPRO/ATMS/TS/CADIN, za obětavý přístup a významný přínos při zavádění a provozu datových sítí v požadované kvalitě.

Vladimír Krejčí – DPRO/SPLS/SPLS Praha/APP/TWR, za dlouholetý výkon činnosti řídicího letového provozu, za výkon vedoucího střediska APP/TWR Praha a za přínos ve tvorbě simulačního prostředí.

Pavel Kuklík – DPRO/SONS/ACC/FIC, za dlouholetý výkon činnosti řídicího letového provozu a instruktora výcviku nových řlp, za aktivní a bezchybné plnění úkolů i nad rámec svých pracovních povinností.

Miroslav Šorm – DPRO/SPLS/SLNS Brno/LPS, za dlouhodobý podíl na úspěšném zvládnutí požadavků na LPS souvisejících s nárůstem letového provozu na letišti v Brně.

Bohumil Knoflíček – DPRO/SPLS/SLNS Ostrava/LPS, za dlouholetou příkladnou a kvalitní práci v letových provozních službách a za plnění úkolů nad rámec pracovních povinností a zajišťování hladkého chodu stanovišť ATS na letišti Ostrava.

Miloslava Mezerová – DPER/PAM, za aktivní realizaci zavádění nového personálního informačního systému.

Stanislav Černý – DPER/RLZ, za koordinaci a spolupráci při zpracování návrhu implementace ESARR 5 do národních předpisů.

Svatopluk Halen – DPLR/OBK, za úspěšné dokončení procesu certifikace ISO 9001:2000 a získání tří certifikátů jakosti pro ŘLP ČR, s. p.

Jiří Láně – LŠ/OM, za mimořádný podíl na tvorbě nových výukových, výcvikových a propagačních materiálů pro potřeby Letecké školy i celého podniku.

Marta Ljacká – LŠ/OJV, za významný podíl na jazykovém vzdělávání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., a to nejen na vlastní výuce, ale zejména při ověřování jejich znalostí.

(lrm)

Foto: mis

CMOS se představuje

Když poslouchá člověk trochu obeznamený s prací na technických sálech výrazů jako CADIN, ESUP, WALDO, AFTN, VOR, vybaví se mu technické systémy, které každý svým specifickým způsobem nesou zodpovědnost za část koláže služeb, jenž náš podnik poskytuje uživatelům vzdušného prostoru. A dá se říct, že tak, jak jsou tyto služby rozdílné, tak je i každý systém jiný, má jiného dodavatele, jinou úroveň rozhraní mezi technikem a systémem, jinou koncepci ovládání. Snaha změnit toto nepře-

hledné a neútluné prostředí vedla k realizaci projektu, jehož výsledkem je centrální monitorovací a ovládací systém, krátce CMOS.

Co všechno teda systém CMOS umí a dělá? V první řadě sbírá informace od všech systémů. Sběr probíhá tak, že se CMOS po datové síti jednotlivých aplikací periodicky dotazuje, a tyto aplikace mu stejným způsobem odpovídají. Tyto informace shromažďuje, archivuje, vyhodnocuje a hlavně prezentuje jednoduchou formou. Každé zařízení má svou grafickou ikonu,

kteří je zbarvená podle aktuálního stavu: červená-porucha, žlutá-varování, zelená-provozní stav. Pokud skrývá ikona systému další informace, lze se jednoduchým způsobem dostat na obrazovku detailů. V současné době je takto v CMOS integrována většina technických systémů. V novém sídle našeho podniku, IATCC Praha, by takto měly být zpracovány všechny systémy.

Od této centralizace informací je velice blízko k myšlence centralizovaného ovládání. I její realizaci systém CMOS umožňuje. Podmínkou je, aby každý systém, který chce být ovládán, delegoval tuto schopnost CMOS. Ovládání pak probíhá tak, že pomocí zmíněného protokolu SNMP CMOS sdělí, jakou ovládací funkci chce vykonat. Realizace této funkce je už otázkou samotného systému. CMOS tak jen uděluje pokyny, a vlastní rozhodnutí i odpovědnost zůstává na straně osloveného.

Další neméně důležitou dovedností CMOS bude zjednodušení ukládání informací o životě jednotlivých systémů a činnostech technické údržby při jejich obsluze. Systém CMOS bude v sobě do konce příštího roku integrovat v současnosti používaný systém TIS (technický informační systém). Spojí tím na jednom místě informace získávané od lidí, z technických deníků, a informace o systémech získané přímo do jednotlivých zařízení. Na základě synergie pramenících z této kombinace vznikne expertní systém.

Na závěr bych si dovolil parafrázovat vyjádření ředitele DPRO Ing. Jana Štindla: systém CMOS znamená z hlediska důležitosti i revolučnosti změn, které přinese, pro techniky to, co pro řídící letového provozu systém Eurocat. To není málo. Popřejme proto CMOS-u do budoucna hodně zdaru!

MIROSLAV ČECH, DPLR/ORLNS
vedoucí projektu CMOS

Dohoda o jednotném nebi

Významného úspěchu v oblasti dalšího rozvoje poskytování letových provozních služeb v Evropě bylo dosaženo 10.12. 2003 v Bruselu. Zástupci Evropského parlamentu a Rady Evropské unie dosáhli v rámci jednání Dohodovacího výboru shody o konečné, oboustranně akceptovatelné podobě čtyř legislativních návrhů nařízení, které vytvářejí základní právní rámec programu Single European Sky (SES). Legislativní proces nyní bude pokračovat schvalovací procedurou Evropského parlamentu a Rady EU, přičemž účinnost nových nařízení se předpokládá v prvním čtvrtletí roku 2004.

Řízení letového provozu ČR, s. p., jako národní poskytovatel letových provozních služeb, vítá přijetí základní legislativy programu SES, coby významný krok k dalšímu rozvoji civilního letectví v Evropě. Nové evropské právní prostředí představuje završení integračních tendencí při poskytování služeb řízení letového provozu, na kterých se ŘLP ČR, s. p., aktivně podílel jako významný partner již od samého začátku v 90. letech. V souvislosti se vstupem ČR do EU k 1. květnu 2004 je ŘLP ČR, s. p., plně připraven intenzivně spolupracovat na všech úrovních při vytváření sekundárních prováděcích pravidel programu SES.

RICHARD KLÍMA, VOVVMK

Ceny za služby v roce 2004

Ceny za letové provozní služby jsou často a právem diskutovaným tématem nejen mezi našimi zákazníky, ale v poslední době i v rámci našeho podniku. Toto téma si jistě zasluhuje pozornost a my přispíváme do této diskuse některými fakty. Jistě stojí za zopakování, že ceny za letové provozní služby jsou co do své podstaty ceny nákladové. Jejich tvorba se řídí pravidly kodifikovanými převážně mezinárodně platnými dokumenty, jejichž dodržování je sledováno jak letemskými regulačními autoritami, tak i leteckými dopravci a EUROCONTROL.

V loňském roce byla naše jednotková cena za traťové služby na úrovni 36,32 • a stala se pátou nejnižší v Evropě. Jednotková cena za přiblížovací a letištní služby řízení letů byla počátkem roku 2003 stanovena na 230 Kč. V polovině roku všechny členské státy EUROCONTROL dostaly výjimečně možnost upravit své jednotkové ceny s platností od poloviny roku. Jako jediný z členských států jsme ji využili a snížili jednotkové ceny na 34,55 • v případě traťových služeb a na 222 Kč v případě letištních služeb. Hlavním motivem tohoto opatření byla finanční stabilita podniku v roce 2003. V tomto roce se totiž do jednotkových cen promítou výnosy dosažené díky enormnímu nárůstu provozu z roku 2003.

V loňském roce proběhly velmi detailní konzultace s IATA na téma cenotvorba a cenotvorné faktory v roce 2004. K těmto konzultacím jsme byli vyzváni bez ohledu na fakt, že jsme indikovali další snížení jed-

notkových cen. Předmětem zájmu IATA je totiž vývoj nákladů, prognóza výkonových jednotek provozu. Jednotková cena zůstává z této trojice na posledním místě pořadí její pozornosti. Naše návrhy byly IATA přijaty bez výhrad.

V letošním roce je jednotková cena za traťové služby snížena na 30,39 • a jednotková cena za letištní služby klesá na 220 Kč. Snížené ceny pro tuzemské lety, platné do roku 2003, přestávají od 1. 1. 2004 existovat. Rozdíl ve výnosech, který díky nim vznikl, jsme realoovali do ceny za služby na regionálních letištích tak, aby výsledný efekt pro naše zákazníky byl nulový. Cena za letištní služby na regionálních letištích (LKTB, LKMT, LKKV) se tak dostává na 60 • úrovně ceny na letišti Praha, tedy 132 Kč.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, ŘDFIN
IVAN ZBEJVAL, DFIN/MA

Certifikace pokračuje

Pojem „kvalita“ ve smyslu jakosti služeb ANS pozvolna mění svůj význam, protože na evropském nebi se „nejakostní“ služby prakticky nevyskytují (i když...). Certifikáty jakosti, získané pro naše služby v roce 2003 jsou jen základem pro další zlepšování a případné rozšiřování i do dalších oblastí tak, jak bude vyplývat z technických doporučení Eurocontrolu a ze společenských požadavků vyjadřovaných rozhodnutím Evropské komise či direktivami EU. V roce 2004 se uskuteční kontrolní návštěvy auditorů DNV, a to koncem ledna na LŠ, v únoru na LIS a v dubnu na DPRO. Jejich dalším účelem je také prověřit odstranění neshod zjištěných audity, napomoci k zlepšování zejména vnitropodnikových vazeb řízení jakosti a dokončení celopodnikové struktury procesního řízení.

S. HALEN, VOBK

personální změny

Do funkcí náměstků ředitele divize provozní pro sekci oblastních navigačních služeb a pro sekci ATM systémů byli ke dni 1. ledna 2004 jmenováni Zdeněk Jandus a Ing. Libor Škoda. Ke stejnému datu se stal vedoucím střediska ACC Ivan Beneš a výkonem funkce vedoucího oddělení IFR byl pověřen Ing. Miroslav Hrach. Od 1. ledna 2004 působí ve funkci vedoucího OVVMK Mgr. Richard Klíma.

(red)

Návštěva z Bosny a Hercegoviny

Na pracovní návštěvu ŘLP ČR, s. p., přijel ve dnech 18.–19. 12. 2003 generální ředitel civilního letectví Bosny a Hercegoviny pan Dorde Ratkovic v doprovodu své poradkyně Žany Ateljevič. Hosté se seznámili se současným stavem poskytování letových provozních služeb v ČR a plánovaným rozvojem v rámci projektu IATCC.



Nový prezident ATCA

Novým prezidentem ATCA (Air Traffic Control Association) byl v závěru roku 2003 jednomyslně zvolen Paul P. Bollinger Jr. Ve funkci nahradil G. Hartla, který stál v čele asociace téměř 29 let. P. Bollinger je dlouhodobě uznávaným odborníkem v oblasti civilního letectví a podle vlastního vyjádření se bude ve své nové funkci snažit posílit pozici ATCA a vytvořit podmínky pro úspěšnou spolupráci poskytovatelů ANS a ostatních subjektů působících na poli civilní letecké dopravy.

Statistika provozu

listopad 2003

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení/ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02/03	2002	2003
listopad	28 681	34 660	+20,8	0,73	0,33

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2002	2003	v %
listopad	651 461	665 297	+ 2,1

	Počet pohybů na letištích – Česká republika											
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
listopad	8 615	9 812	+ 13,9	1 281	1 341	+ 4,7	673	768	+ 14,1	307	358	+ 16,6

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Když se Karel Dvořák loučil, zdravili ho jeho kolegové málem jako státní návštěvu

Pěšákova satisfakce



„Pro mne, ale i pro řadu mých vrstevníků zůstal mužem s vysokou mírou přirozené autority,“ řekl Jaroslav Vlasák v úvodu rozhovoru s šéfem APP/TWR let šedesátých, jehož první část jsme uvedli v prosincovém čísle Stripu. Vyprávění dvou legend, Jindřicha Černožského a Karla Dvořáka, jež pohnuly historií řízení letového provozu, u příležitosti 25. výročí vzniku našeho podniku dnes končí.

Karel Dvořák položil základy systému přiblížovacího řízení letového provozu. Byl na vrcholu svých sil a jeho zásluhou APP/TWR bylo už nedílnou součástí civilního řízení letového provozu civilizované Evropy. Do osudné noci z 20. na 21. srpna 1968.

„Byli jsme paralyzováni příslušníky StB, přistávací invazní svazy řídili sami Rusové z letadla na odbavovací ploše, a zcela bezmocní,“ vzpomíná Karel Dvořák.

A vedení podniku?

„Tehdejší ředitel byl jedním z těch, kteří o invazi věděli předem. Za naše postoje nechal vyměnit celé vedení letiště. Tuhle špinavou práci pak ochotně dokonaly prověřkové komise.“

Co na vás vytáhli?

„Byl jsem obviněn ze špatného politického vedení, z tolerance k opozičním projevům podřízených, dokonce i z nedodržování pracovní doby. Odvolání z funkce a vystěhování ze služebního bytu jsem očekával, ještě jako vedoucí pracovník jsem dvakrát odmítl vstoupit do KSČ. Vlastně mě zachránila emigrace téměř třetiny řídících, ale i to, že se za mne většina mých podřízených postavila.“

Respektovali jsme jeho postoj v roce 1970, řekl mj. Jaroslav Vlasák. O co šlo?

„O nic mimořádného, natož statečného, myslím si. Vpád armád Varšavské smlouvy jsem vždycky pokládal za okupaci a chápal jsem ty řídící, kteří se rozhodli emigrovat. Bez obav mně to oznámili, protože mně věřili a já jsem si jejich důvěry nesmírně považoval. S povděkem jsem přijal zařazení do kolektivu řídících. Život bez téhle práce jsem si sotva uměl představit. Mimochodem, být řídícím bylo pro



mne stejnou ctí jako tomuto stanovišti šéfovat.“

Ale musel jste do výcvikového kursu. Všechno absolvovat znovu. Mělo to logiku?

„Až tak nelogické to nebylo. Zkoušky řídícího jsem opakovat nemusel, jen několik tak zvaných přesilovek s instruktorem pro obnovení rutiny v řízení a frazeologii. Bylo to nezbytné, přece jen jsem deset let mikrofon nedržel v ruce.“

Byl jste pěšák. Míval jste pocit, že APP/TWR běží, jak má?

„Ano, byl jsem vcelku spokojený pěšák, mohl jsem dopadnout mnohem hůř.“

A jak běžela APP/TWR? Po mém odvolání jsem zažil řadu vedoucích. Někteří odešli k ČSA, jeden dokonce emigroval. A najednou, zčistajasna, mě vedení podniku funkcí vedoucího opět nabídko. Byla to pro mne obrovská satisfakce. Docela dlouho jsem o té nabídce přemýšlel a nakonec ji nepřijal. Naštěstí jsem pochopil, že by to bylo pouze nouzové řešení.“

Vidíte – už už jsem chtěl říct, jak moudrým a prozíravým vedením se tento podnik tenkrát honosil...

„Ale kde... Jak se znám, nešéfoval bych jinak než dřív a to by nikam nevedlo. Jen k dalšímu obrovskému šoku.“

Pamatujete si na den, kdy jste za sebou naposledy zavřel dveře APP/TWR?

„Velmi živě, na den mých šedesátin. Přiletělo pro mne sportovní letadlo z kladenského letiště, provedli jsme průlet nad rozsvícenými světly drah a naváděcích řad 24 a 31, osazenstvo věže mávalo na pozdrav z ochozu a na letišti v Kladně, kde se rozloučení konalo, jsem byl spolupracovníky vítán málem jako státní návštěva.“

Prosím vás, kdo tohle všechno organizoval?

„Ti, jimž jsem kdysi, mnohdy přísně, šéfoval a kteří mě později přijali mezi sebe. Za to jsem jim tehdy vřele poděkoval.“

Nemáte chuť občas zaběhnout na technický blok?

„Mám. Děni na APP/TWR neustále sleduji, byť z povzdálí. Mrzí mě, že nemohu bez dlouhých schvalovacích procedur zajít tam, kde jsem trávil téměř čtyřicet

let svého života. Nebo je tak obrovský problém vydat důchodci ID kartu? Když tak člověk dnes nad těmi mládenci stojí a kouká jim do rukou... Je to pohádka.“

Povídáme si o vašem soužití s APP/TWR. Řekněte mi, jsou tyto jednotky vsutku nedělitelné?

„Jednoznačně, neboť pracovními postupy na sebe úzce navazují. Proto také mají řídící na přiblížení dvě kvalifikace. Je účelné, aby tzv. director, který radarem řadí letadla na konečné přiblížení, v provozních špičkách často v minimálních rozstupech, měl osobní zkušenost s řízením letadel po přistání. Hmotnosti letadel a jejich schopnost přistát za každých povětrnostních podmínek v minimálních intervalech vyžaduje velké soustředění a co nejužší spolupráci, zejména při neočekávaných situacích. Není náhodou, že nejvíce tragických událostí se vyskytuje právě při přiblížení a přistání nebo po vzletu.“

Děkují vám za rozhovor.

RICHARD KOZOHOŘSKÝ

Foto: Jiří Láně a archiv Karla Dvořáka

Karel Dvořák (76)

Moravák z Postřelmovy u Šumperka. Po vojně v roce 1951 nastoupil na ruzyňském letišti na Gonio, o tři roky později získal licenci letového dispečera TWR. Od roku 1960 byl po deset let vedoucím stanoviště APP/TWR. V roce 1970 byl odvolán z funkce a byl řadovým řídícím letového provozu APP/TWR. Do důchodu odešel v roce 1987, ale pracoval dále na provozním úseku a jako inspektor Státní letecké inspekce do roku 1990. Ženatý, otec dcery Dagmary, má jedno vnouče. Čtenář historické literatury, cykloturista, houbař, ale především vášnivý zahrádkář...

Hlukově senzitivní postupy na Ruzyni – III. část

Vynucené změny využívání dráhového systému probíhají vždy ve spolupráci s ČSL, s. p., která v tomto směru informuje veřejnost prostřednictvím příslušných obecních zastupitelstev ležících v ochranných hlukových pásmech, která budou změnou zasazena. RWY 24 se stala dominantní proto, že v lokalitě letiště převládá

západní a severozápadní proudění. V tomto kontextu bylo cílem provozovatele letiště vybudovat z hlediska rozměrů, únosnosti a vybavenosti pozemními zabezpečovacími navigačními prostředky (ČSL, s. p., světelné systémy a energetika, ŘLP ČR, s. p., elektronické systémy pro přiblížení a přistání) účinný nástroj odpoví-

dající požadavkům moderní letecké dopravy. V současné době může RWY 06/24 obsloužit jakýkoliv typ letadla, přičemž směr 24 disponuje přístrojovým vybavením schopným bezpečného vedení letu za téměř jakýchkoliv podmínek nízké dohlednosti a základny oblačnosti (ICAO CAT IIb). Proto přibližně 88 % provozní poptávky je absorbováno dráhou 24, případně jejím protisměrem, samozřejmě se všemi vlivy na relevantní sídelní celky. Každé letiště má specifický roční a denní chod provozu. V Praze je významným obdobím letní sezóna v době od května do

září s provozními maximy v červnu, červenci a srpnu. Denní chod letového provozu probíhá ve špičkách přibližně v intervalech mezi 9–11, 15–17, 19–21 místního času s odchylkami cca 30 minut. Tato údobí dne představují vlastně komerční poptávku po kapacitě letiště s vybalancováním možností provozovatele letiště a poskytovatele letových provozních služeb na letišti a v prostoru odpovědnosti v jeho blízkosti.

ALEXANDR DUDA, N SPLS
(pokračování v příštím čísle)

Zaostřeno na IATCC Praha

Výstavba IATCC v Jenči nabírá vysoké obrátky. Po dokončení základů stavby a betonáže suterénu se vyšplhaly stavební konstrukce do prvního nadzemního podlaží, a tak následující snímky již umožňují rozpoznat jednotlivé části budoucího sídla ŘLP ČR, s. p.



Administrativní objekt má hotové v 1. NP vislé konstrukce, v levém horním rohu je již vidět vybetonovaná stropní deska; v pravém horním rohu pokračují práce na bednění a výztuži stropu a na osazování prefabrikovaných parapetních desek; v levé části za jeřábem jsou stěny 2. NP (konferenční sál); v dolním pravém rohu jsou zahyceny práce na bednění a armování stropu nad 1. NP (tj. podlaha pod sálem ATS)



Provozní objekt – 2. NP zahájení pokládky bednění stropu (prostory náměstka ATMS)



Administrativní budova – zimní opatření pro práce za nízkých teplot – zakrytí otvorů a vytápění vnitřních prostor

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC

Novinky z hokejového mužstva

Hokejová sezóna mužstva ŘLP ČR, s. p. je opět v plném proudu. Na úvod sezóny se naši hokejisté zúčastnili prvního ročníku mezinárodního hokejového turnaje o pohár ČSA, a. s., který byl pořádán v Klášterci nad Ohří. Mužstvo podalo na úvod sezóny solidní výkon a hořkost porážky okusilo až ve finále, když podlehl mužstvu pořadatele turnaje.

Již tradičně se tým reprezentující náš podnik účastní Amatérské hokejové ligy (AMHL), která se hraje na zimním stadionu ve Slaném. Hracími dny jsou sobota

nebo neděle. Letošního ročníku se účastní osm týmů a každý z účastníků v základní části soutěže odehraje 21 utkání. Poté,



Jednala CZATCA

Podle tradice se koncem minulého roku konala Valná hromada odborové organizace CZATCA. K hlavním bodům programu patřily volby nových a potvrzení stávajících členů Výkonné rady, volby prezidenta a viceprezidenta. Dále se jednalo o hodnocení stavu projektu CISM, naplnění cílů kolektivního vyjednávání v uplynulém roce a s tím i související cíle do roku nastávajícího. Na programu byla i informace o stavu projektu CEATS a SES. Volby potvrdily ve funkci stávajícího prezidenta Ing. Zdeňka Sršně a ve funkci viceprezidenta Mojmiru Doubka. Novými členy Výkonné rady se stali za ACC Petr Král, za regionální letiště Miroslav Pfeiler.

Valnou hromadu navštívili při jednání také ředitelé jednotlivých divizí a generální ředitel podniku, kteří zhodnotili rok 2003 a informovali členy CZATCA o vizech a úkolech jak v roce 2004, tak i v nepříliš vzdálené budoucnosti, především ve vztahu k uvedeným projektům a blížícímu se členství České republiky v Evropské unii. Generální ředitel i ředitel Divize provozní poděkovali všem členům naší odborové organizace za profesionální přístup ke zvládnutí enormního nárůstu provozu v minulém roce a odpověděli na jejich otázky. Na závěr jsme si popřáli úspěšnou spolupráci podniku a CZATCA i v novém roce.

ZDENĚK SRŠŇ, prezident CZATCA

v závislosti na umístění jednotlivých mužstev, budou následovat vyřazovací boje v „play off“ na dvě vítězná utkání. V současné době se mužstvo nachází ve druhé polovině tabulky, když se na jeho výkonech v první třetině základní části soutěže podepsala zranění a pracovní vytíženost několika hráčů základní sestavy.

Na druhou stranu se našim hokejistům již podařilo překonat problémy se zajišťováním ledové plochy pro tréninková utkání, které mužstvo provázely v minulé sezóně. Mužstvo tak má nyní dostatek prostoru pro přípravu a všichni věří, že i výkon půjde postupně nahoru a bude gradovat právě v „play off“. V závěru sezóny se pak naši hokejisté zúčastní International Ice Hockey Cup 2004, který se v letošním roce uskuteční ve dnech 2. až 5. dubna v Budapešti. Držíme palce!

TOMÁŠ HORÁK, KŘ/PV

Nepřehlédněte!

Seriál Řízení letového provozu od autorů Ing. Milana Cvrkaly a Pavla Svitáka na 24 pokračování vycházel po celý rok 2003 v časopise Letectví + Kosmonautika. Zahrnuje období od roku 1909 až do současnosti. Je doprovázen řadou unikátních fotografií a dává ucelený pohled na vývoj oboru v naší republice. Uvažuje se o jeho souhrnném vydání, ale kdož ví... Zatím bude celý seriál pro zájemce k dispozici v elektronické podobě na oddělení auditu u Ing. Oldřicha Staňky, I. 3253.

O.S., AI

Albrechtice v Jizerských horách

Podniková chata v Albrechticích byla po celkové rekonstrukci uvedena do plného provozu a teď už záleží jen na vás, zda se rozhodnete využít jejich patnáct lůžek k nabrání nových sil. Připravili jsme pro vás malého průvodce nejen Albrechticemi, ale i nejbližším okolím.



Podniková chata disponuje dvěma čtyřlůžkovými pokoji (s možností přistýlky) se sociálním zařízením, dvěma dvoulůžkovými a jedním třílůžkovým bez příslušenství. Vařit lze v centrální kuchyni s vybavením. Společenská místnost s krbem i televizí zve k posezení. Pro sportovní využití je připraven stolní tenis a na relaxaci sauna.

Trochu historie

Albrechtice v Jizerských horách byly založeny v roce 1670 a pojmenovány po majiteli panství Albrechtu Desfours. Místní část obce Mariánská Hora vznikla až kolem roku 1702. Obec leží v údolí mezi horou Špičák a Mariánskou horou v nadmořské výšce přes 600 m n. m.

Současnost

V obci je 437 domů, z toho 160 rodinných a 277 rekreačních. Jedná se většínou o zachovalé domy ve stylu lidové architektury, kterým okolí přírodně chráněné oblasti dodává ojedinělý kolorit. Dnes má obec 330 stálých obyvatel.

Kulturní památky

Chráněná kulturní památka – římskokatolický kostel sv. Františka z Pauly – je dominantou obce. Kostel je významný svou bohatou pseudobarokní štukovou výzdobou, třemi oltáři a dřevorezby svatého Václava a svatého Víta z konce 18. století. Na místním hřbitově můžete obdivovat mohutné mauzoleum s kopulí.

Sportovní rekreace

Albrechtice jsou velice přitažlivé jak pro zimní, tak i pro letní sportovní rekreaci. V zimě nabízejí různě obtížné sjezdářské terény. Můžete si vyjet na dobře sjízdné kratší i delší běžecké trati, propojené do všech jizerskohorských údolí a hřebenů. V zimním středisku Špičák se nachází 6 lyžařských vleků o celkové délce trati 4800 metrů s maximálním převýšením 279 metrů. Čerstvou novinkou a výrazným zlepšením je zprovoznění čtyřsedadlové lanovky. V Albrechticích a na Mariánské Hoře je

i několik lyžařských vleků pro děti a méně náročné lyžaře. Osvětlených některých sjezdovek umožňuje noční lyžování.

Jizerská lyžařská magistrála

V roce 1984 přišli organizátoři Jizerské padesátky s myšlenkou vytyčení trasy Jizerské lyžařské magistrály. Celá magistrála byla rozdělena na dvě části, západní a východní.



V současnosti má lyžařská magistrála vyznačeno pět základních tras, na které je možné nastoupit v Bedřichově, popř. v sedle Maliníku, v Hraběticích, na Jizerce nebo v Albrechticích a samozřejmě i kdekoli na trase. V terénu jsou značeny barevnými trojúhelníkovými značkami, na rozcestích najdete orientační mapky. Celková délka této sítě činí téměř 90 km. Občerstvení na trase magistrály nabízejí zimní kiosky, z nichž pravidelně bývají o sobotách a nedělích otevřeny kiosky na Hřebínku a na Promenádní cestě, další najdete na rozcestí Na Knajpě.

Zajímavosti v okolí

Souš – přehradní nádrž na Černé Desné. Původně rekreační místo. V roce 1974 tu byla vybudována úprava vody a nádrž, která nyní slouží jako zásobárna pitné vody pro Jablonecko. Okolí přehrady je velmi přísně chráněno. Sypaná hráz je 364 m dlouhá a 21 m vysoká.

Jizerka – nejvýše položená osada Jizerských hor. V 16. a 17. století byla vyhledávaným nalezištěm drahokamů a polodrahokamů. V 19. století tu byly postaveny dvě sklářské hutě. Sklo se na Jizerce vyrábělo až do roku 1911. Zajímavostí je tzv. Hnojový dům, který v roce 1995 vyhořel a na jehož místě stojí nyní věrná replika.

Vodní nádrž Josefův Důl – vybudovaná v letech 1976–1982, největší údolní přehrada Jizerských hor. Sypaná hráz o délce 720 m a výšce nad terénem 43 m zadržuje 23 milionů m³ vody. Je určena k zásobování Liberce a Jablonce pitnou vodou.

Nová Louka – sklárna založená v roce 1757 Johannem Josefem Kristelem. Sklárna byla v šedesátých letech 19. století přestavěna na pohodlný lovecký zámek. V současné době je využíván jako restaurace.

Kristiánov – památník sklářství v Jizerských horách. Liščí bouda je poslední roubenou chalupou bývalé sklářské osady vybudované v letech 1774–1775.

Protržená přehrada (kulturní památka) – přehrada na řece Bílé Desné byla postavena v letech 1912–1915 v nadmořské výšce 806 m. 18. září 1916 došlo k protržení přehrady, jež mělo katastrofické následky. Nevhodná technologie stavby sloužila po katastrofě pro bezpečnější výpočty dalších přehradních konstrukcí, budovaných po roce 1916.

Dne 24. 5. 1996 byla prohlášena za kulturní památku.

Mariánskohorské boudy – oblíbený cíl turistů. Jedná se o pasteveckou oblast na Mariánskohorském hřebeni. Založena byla v roce 1705 a až do minulého století byla nazývána Fitzovy boudy.

Kaplička Panny Marie – v 16. století byla zbudována kaple pro sošku Panny Marie. V roce 1990 byla obnovena tradice pouti ke kapličce na Mariánské Hoře. V květnu 1994 byla kaplička poničena a soška Panny Marie odcizena. Nová socha Panny Marie zde byla umístěna v roce 1995.

Podrobnější informace k jednotlivým zajímavostem najde na internetové adrese www.jizerske-hory.cz.

Zájemci o rekreaci v Albrechticích se mohou obrátit na paní Horelovou z divize provozní na telefon 220 373 217.

(mis)

Foto: Ota Václavík

inspiromat

„Letošním hitem staly Londýn, Paříž, Milán, Barcelona, ale i Moskva. ČSA zaznamenaly také velký zájem turistů, kteří chtějí strávit svátky na Srí Lance nebo ve Spojených arabských emirátech.“

Mluví ČSA Marcela Picková

„Předběžně se uvažuje o ceně asi jednoho procenta z účetní hodnoty, což by pro Moravskoslezský kraj dělalo přibližně 14 milionů korun.“

Ministr dopravy Milan Šimonovský k prodeji letiště Ostrava-Mošnov

„Jedním z největších úspěchů je úvěr od Evropské investiční banky na stavbu terminálu letiště Ruzyně, který se podařilo České správě letišť získat i bez státní garance.“

Z poslední hodnotící zprávy Evropské unie v kapitole o České republice

„Především musíme zajistit, aby letecké společnosti udělaly vše pro zajištění bezpečnosti leteckého provozu. Je třeba, aby se teroristé k letišti vůbec nedostali, což klade důraz na práci rozvědky.“

Mluví Mezinárodní asociace letecké dopravy

„Myslím si, že to trochu vyplývá z povahy, nebo ze životního stylu ve Spojených státech. A pokud můžu mluvit za evropskou část pilotů, protože jsem se zúčastnil řady diskusí i na mezinárodním poli, tahle záležitost je pro Evropu prakticky nepřijatelná.“

Karel Mündel z českého sdružení pilotů k informaci, že někteří američtí piloti začali po 11. září 2001 chodit do práce se zbraní.

„Nízkonákladová doprava přináší nové cestující. Lidé, kteří dříve využívali autobus, nyní na některých linkách, příkladem je Londýn, dávají přednost letecké dopravě.“

Mluví ČSA Marcela Picková

„Ve Velké Británii vznikají programy, které mají zachytit neobvyklé chování jednotlivce na letišti a přitáhnout právě k tomuto záběru pozornost operátora. Další pokusy se zaměřují na automatické rozpoznávání tváří. Podle výzkumu provedeného americkým ministerstvem obrany je však systém na automatické rozpoznávání obličejů zatím nepoužitelný: lze ho snadno obalamutit a přesnost identifikace obličejů se stěží nad 50 procent.“

Marek Hudema, Reflex

„Italská vláda schválila zvýšení mezd zaměstnanců letecké společnosti Alitalia a rozhodla, že odsune plánované propouštění zaměstnanců. Ustoupila tak požadavkům odborové organizace. Za tímto rozhodnutím stojí snaha vlády odvrátit další spontánní stávky zaměstnanců italského vlakového leteckého dopravce.“

Agentura AP

„Cítil jsem se, jako by mi vykrádali byt.“ Václav Fischer při exekuci majetku

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Panther v Ruzyni

Ne, nejedná se o žádnou uprchlou šelmu ze ZOO, ale o nový speciální hasičský vůz Panther od firmy Rosenbauer. Ale když slyšíte zvuk jeho motoru Detroit Diesel o 489 kW, který akceleruje 33 tun těžké vozidlo z nuly na 80 km/h za 25 sec., uvědomíte si, že jméno šelmy pro tento speciál sedí.

Pro bližší informace jsme navštívili velitele pražské ZPS Josefa Kadlece. ČSL pořídila v prosinci 2003 tento velkokapacitní hasičský vůz za 23 mil. Kč a v roce 2005 se počítá ještě s jedním. Letiště Ruzyně je opět první z letišť zemí bývalého východního bloku, které toto špičkové vozidlo má ve své výbavě.

Vozidlo má třínápravový podvozek s pohonem 6×6, na korbě je umístěna sklolaminátová nádrž na 12 000 litrů vody, která je elektricky vyhřívána příkonem 2,5 kW, dále sklolaminátová nádrž na 1 500 litrů pěnidla a práškové zásahové zařízení s 250 kg prášku, který je hnán stlačeným dusíkem z 25 litrové láhve.

Na střeše kabiny je střešní monitor, který je ovládán pomocí Programmable Logic Control systému přímo z kabiny a dostříkne při plném výkonu 5 000 litrů /min do vzdálenosti 84 m. Na nárazníku před kabinou je přední monitor, který stříká 1 000 litrů/min do vzdálenosti 42 m. Je ovládán elektricky z kabiny. Podvozek a pneumatiky ochlazuje 7 trysek s výkonem 75 litrů/min, takže vozidlo může po jistou dobu operovat i v hořícím terénu.

Hasičský vůz je postaven pro dvoumužnou obsluhu, tj. řidič a hasič, který zevnitř ovládá hlavní hasičské zařízení.

Takto bylo vozidlo upraveno dle požadavku ruzyňských hasičů, kteří trénují své dovednosti na výcvikovém polygonu na letišti Frankfurt. Zde se nacvičují na maketě letadla 1 : 1 všechny možné typy zásahů. Maketu je možno řízené plynovými hořáky zapalovat a simulovat různé druhy požárů.

Letiště Ruzyně je zařazeno v požární kategorii 9, tj. předposlední nejvyšší. Musí tedy zajistit vyvezení 24 300 litrů vody + pěnidlo, a to vše v čase do 3 minut od vyhlášení poplachu do zahájení hasební akce na kterémkoliv prahu dráhového systému. V první fázi proto vyrazí nový Panther a dvě vozidla Simon, které rovněž vezou po 12 000 litrech vody + pěnidlo. Mohou je podporovat dvě střední vozidla Mercedes Benz Buffalo po 8 000 litrech.

V záchranné požární službě letiště Praha-Ruzyně pracuje 87 profesionálů, ve 4 směnách po 20 lidech. Letiště má i smluvně zajištěné spolupráce s hasičským sborem města Prahy a hasičskými jednotkami z okolí.

Text a foto: OLDŘICH STANĚK, A/



Dakoty v

„Sliby se maj plnit o vánocích“ – zní mi v uších vánoční písnička, ale také přísný šéfredaktor připomíná můj slib ze Stripu 11/2003. A tak se tedy vracím k Dakotě, která od října zdobí ruzyňské letiště.

Není to náhoda, že ČSA vybraly zrovna tento typ. Stal se totiž pilířem poválečné obnovy leteckého parku u nás a umožnil znovu vybudovat letecké spojení naší republiky se světem. Ale v době vzniku Dakota znamenala revoluci v letecké dopravě. Prototyp DC-1 byl zalétán v červnu 1933. Po mírných úpravách a prodloužení trupu vzniká slavný typ DC-2, základ všech pozdějších modifikací. Revoluční na něm bylo všechno. Celokovový dolnoplošník (s výjimkou plátěného potahu směrovky a výškovky), aerodynamicky čistý, ladný trup se zatahovacím podvozkem, komfortní kabina pro 14 cestujících. Dva spolehlivé motory Wright Cyclone po 710 koních, cestovní rychlost 315 km/h a dolet 1 706 km. Byla to prostě bomba, na kterou hledala konkurence stěží odpověď. Na leteckém nebi tenkrát bruce-ly většinou třímotorové hornoplošníky s plátěným pota-



Spolupráce ČSL a ČSA pokračovala i na Ruzyni. Douglas DC-2 (v. č. 1582) OK-AIB byl druhým zakoupeným strojem tohoto typu.

Krok za kro

Na závěr seriálu Dva (k)roky k radaru jsme v minulém Stripu požádali o reakci těch, kteří mají osobní zkušenosti z výcviku k licenci řídicího letového provozu. Naše výzva na sebe nenechala dlouho čekat. O své zkušenosti se s námi podělila jako první Michaela Šlézarová.

„Pro profesi řídicího letového provozu jsem se rozhodla sama, před čtyřmi lety, a to na základě informací, které získala od svých bývalých kolegů z ruzyňského letiště. První kroky, které jsem pro své budoucí povolání musela udělat, směřovaly na personální oddělení. S sebou jsem si tehdy nesla životopis a pokud si dobře vzpomínám, s přístupem ze strany pracovníků DPER jsem byla velmi spokojena. Paní Nováková mi ochotně podala všechny potřebné informace.

Po podrobném seznámení se s podmínkami výcviku pro získání licence jsem absolvovala zdravotní prohlídku na ÚLZ, dále pak psychotesty a samozřejmě také testy z anglického jazyka. Všechny nezbytné procedury dopadly dobře, a tak už nic nestálo v cestě, abych se začala plně věnovat přípravě na budoucí povolání.“

Jak dnes, s odstupem, hodnotí Michaela Šlézarová základní výcvik? „Byl trochu odlišný od toho, co pro práci na oblastním středisku potřebujeme, ale nakonec jsme se vše naučili na pokračovacím výcviku, i když to bylo o to náročnější a některé metody jsme se ovšem museli učit úplně znova.“ Na vysoce profesní úrovni hodnotí zkoušky z teorie i radarové zkoušky.

A co ji při absolvování náročného výcviku nejvíce „potrápilo“? „Rozhodně technické předměty. Předtím, na střední škole, jsem studovala zahraniční obchod, takže některé předměty pro mě byly úplně nové. Týkalo se to především

naší republice

hem vyztužené spoustou vzpěr a lan a s poloviční kapacitou cestujících. Evropa mohla odpovědět pouze německým třímotorovými JU-52 z vlnitého plechu nebo italským Savoia-Marchetti SM-73, oba typy s pevným podvozkem.

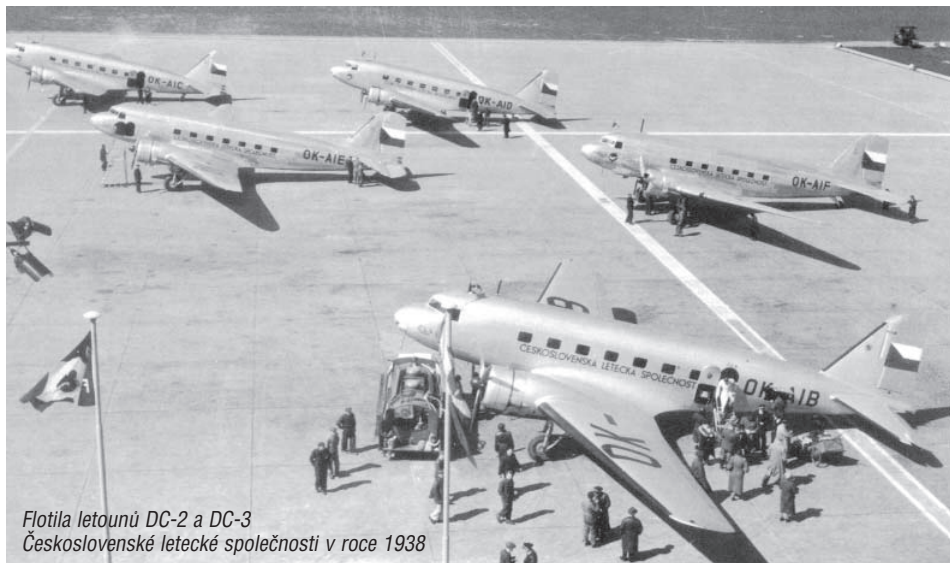
Letecké společnosti, které chtěly něco znamenat musely Dakoty nasadit do provozu.

Byla to nová epocha s novou kvalitou a tak i Československá letecká společnost (druhá společnost vedle ČSA) zakupuje v letech 1936–1937 pět DC-2. Jedna bo-

hužel po pěti měsících služby havarovala ještě v roce 1936, jedna byla prodána obratem v roce 1937 do SSSR a zbývajících 3 byly v březnu 1939 zabaveny Němci. ČSA se v té době orientovalo na zmíněné Savoia-Marchetti SM-73, kterých provozovaly šest. V letech 1937–1939 Česká letecká společnost kupuje další čtyři letouny DC-3, které vznikly mírným zvětšením rozměrů DC-2, měly výkonnější motory o 1048 koních, kapacitu 21 cestujících a dolet 2 750 km. Slibně se rozvíjející perspektivy ukončila oku-



Smutný pohled na zabavené DC-2 a DC-3 v březnu 1939 před hangárem C v Ruzyni již s německými poznávacími značkami



Flotila letounů DC-2 a DC-3 Československé letecké společnosti v roce 1938

pace a všechny Dakoty byly zabaveny Němci pro válečné potřeby. Kupodivu Němci neměli zájem o italské SM-73, ty byly uskladněny s odmontovanými křídly v Košicích.

V letech 1946–1950 ČSA uvedly do provozu padesát letounů Douglas C-47 z přebytků americké armády, což umožnilo poválečný rozvoj letecké dopravy v Československu. Typ C-47 vznikl modifikací DC-3. Dostal silnější motory (1 200 koní), větší křídlo, zesílenou podlahu a jinak řešené vstupní dveře, počet cestujících se zvýšil až na 28, dolet 2 575 km. A tehdejší cena? 2 528 331 Kč. Řada z těchto letounů sloužila až do roku 1960.

A tak jsem se zvolna dostal k Dakotě OK XDM, která dnes zdobí letiště. Podle imatrikulace by to měla být C-47, výrobní číslo 43-15073, v provozu u ČSA od roku 1946 do roku 1960. Ale vystavena je DC-3. Co je to tedy za letoun? Při pátrání po původu jsem se dostal až k Ing. Milanovi Cvrkalovi z ÚCL. Jeho článek o historii letounu najdete v příštím čísle Stripu.

OLDŘICH STANĚK, AI

Fotografie použity z knihy

Lubomíra Dudáčka Dopravní letiště Prahy

okem výcvikem řídicího letového provozu



navigace a elektrotechniky.“ Po úspěšném absolvování základního výcviku ji čekal ještě pokračovací výcvik a před nástupem na první samostatnou službu musela samozřejmě zvládnout závěrečné teoretické a praktické zkoušky. Všechno dopadlo výborně... a pak přišly další kroky.

Datum 11. srpna 2003 jí asi nikdy nevyumizí z paměti. Nastal ten zlomový okamžik v jejím životě, na který se dva roky připravovala. O postupném přivyknutí na náročnou službu nemohlo být ani řeči. „Byl letní provoz a každý den byla „špička“, neměla jsem ani moc času přemýšlet o tom, že už má rozhodnutí nekontrolovat instruktora“, vzpomíná Michaela. Ale na nové prostředí i kolegy si zvykla celkem rychle již v době praktické části výcviku, takže jí ani první samostatná služba žádné větší problémy nepřinesla.

Existuje něco, co by z vlastních zkušeností vytkla a co by doporučila pro budoucí organizaci i obsah výcviku řídicího letového provozu? „K tomu, jak probíhá současný výcvik řídicího letového provozu, nemám žádné připomínky. Myslím si, že je dobré, když jsou noví řidiči od začátku seznamováni s metodami, které se používají při oblaštím řízení a když přijdou do pokračovacího výcviku již s těmito znalostmi.“

Důležité pro ni osobně, i pro Řízení letového provozu, s. p., je, že ani dnes, po získání praxe a zkušeností, nelituje dřívější volby své profese. „Jsem s ní plně spokojena a stejně tak s pracovními podmínkami, prostředím i se spoluprací s kolegy a kolegyněmi“, končí svou „výpověď“ a přidává milý úsměv Michaela. A nám nezbyvá než jí popřát jak v práci tak i v osobním životě jen pozitivní zážitky, mnoho štěstí, úspěchů a zdraví.

(red)

Foto: mis

Malá rekapitulace velkého večera

Předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., v pražském paláci Žofín (12. 12. 2003) provázela po celou dobu slavnostní nálada (3). Skvělou moderátorkou celého večera byla televizní „rosnička“ Alena Zářybnická. Zahájení a ocenění vybraných pracovníků podniku proběhlo, po jejím boku, v režii generálního ředitele Ing. Petra Materny (1). Po předtančení skupiny taneční školy Astra (2) se naplno rozproudil pestrý program a zábava, která trvala až do půlnoci. Svým tanečním uměním se představil mistrovský pár ve standardních tancích (5) a k vidění byla show v akrobatickém rock'n'rollu (6). Inspirována profesionálním tancem dala nicméně většina účastníků přednost taneční hudbě v podání orchestru Karla Vlacha, který doprovodil i elegantního Karla Černocho (4). S vervou sobě vlastní zazpívala Petra Janů (7) a dobrou náladu udržel i orchestr Josefa Hlavsy. K pohodě účastníků přispělo stejně tak dobré jídlo a pití, jako vzrušení při kartách a ruletě, byť napoprvé raději bez peněz (8)... Všichni si Žofín, jeho prostředí a služby velmi pochvalovali.

Text a foto: mis



Pozn. redakce: více fotografií z této slavnostní akce si můžete prohlédnout na podnikovém intranetu