

Historie posledních let ukazuje, že využitelnost některých pan-evropských programů pro ATM je výrazně omezena, a to zejména v důsledku snahy tvůrců o jejich maximální komplexnost. Programy jako EATCHIP, který měl v 90. letech přivést Evropu k integrovanému systému ATS nebo projekt CEATS, který dnes spíše patří do kategorie děl z pera Ericha von Dänikena nelze jistě počítat k těm úspěšným.

2004

Jedním z důvodů nepřesvědčivé úspěšnosti těchto programů je zejména fakt, že dostatečně nereflektují specifické regionální či lokální podmínky.

Klasickým příkladem je snaha EUROCONTROL vytvořit „solistický“ model předpovědi provozu (STATFOR) pro jednotlivé FIR. Výstupy STATFOR se dlouhodobě liší, a to řádově, od expertních odhadů zpracovávaných v ŘLP ČR, s. p. Statistika provozu jednoznačně dokladují omezenou použitelnost tohoto modelu a naopak s minimálními rozdíly potvrzují správnost odhadů zpracovaných na úrovni podniku.

Nárůsty provozu ve vzdušném prostoru ČR jsou extrémní a nemají v evropském měřítku obdoby. Úspěšnost vlastní predikce provozu umožnila včas připravit příslušná provozní, organizační a systémová opatření, která zajistila pokrytí poptávky v souladu s podnikovou strategií maximální propustnosti vzdušného prostoru. Nárůst provozu i nadále pokračuje a zásadním řešením tohoto vývoje je vybudování nového střediska IATCC v Jenči v roce 2006. Provozní část IATCC, aktualizovaná v souladu s vývojem civilně vojenské integrace je řešením, které plně pokryje požadavky na poskytování služeb a jejich rozvoj. Z hlediska kvality je středisko koncipováno na úrovni, která zajistí jeho „nadčasovost“ a připravenost stát se významným elementem celoevropského systému ATM v rámci realizace projektu Single European Sky.

Do zprovoznění IATCC však zbývají tři roky a poptávka po kapacitě tak musí být pokryta dostupnými systémovými i mimořádnými opatřeními. V tomto ohledu je rok 2004 kritický. Realizace mimořádných opatření, která jsou intenzivně připravována na provozní divizi umožní zvýšení stávající kapacity ACC pro rok 2004 a jsou zaměřena na změny v organizaci pracovní doby a výcvik říp.

Ostatní útvary podniku jsou připraveny maximálně podpořit toto úsilí a tomu odpovídají i priority, nastavené pro rok 2004.

IVAN HUBERT, VŘK

Ohlédnutí za rokem 2003

Rok 2003 byl pro Českou republiku v oblasti letecké dopravy rokem mimořádným. Praha a ČR přitahuje dopravce, a to nejen nízkorozpočtové. Letiště Ruzyně praská ve švech, ČSA hlásí rekordní počet přepravených cestujících, významně se zvyšuje přeprava carga, regionální letiště rovněž hlásí nebývalé růsty provozu. Meziroční nárůsty všech ukazatelů nám evropská i světová letecká doprava tiše závidí.

Ruzyňské letiště odbavilo téměř 7,5 mil. cestujících, což je meziroční nárůst o 18,2 procenta. Jen v prosinci prošlo letištěm Praha Ruzyně 562 tisíc pasažérů, což je meziroční nárůst o 32,2 procenta. O 11,4 procenta vzrostl i počet startů a přistání na letišti Ruzyně na 116 tisíc.

Výrazný růst přepravních výsledků znamenala loni také obě regionální mezinárodní letiště pod správou ČSL. Letištěm v Ostravě-Mošnově prošlo téměř 198 tisíc cestujících, což je růst o 29,6 procenta. V Karlových Varech letiště odbavilo skoro 26 tisíc lidí, což je o 34,6 procenta více než v předchozím roce. Letiště Brno je již pronajato soukromému subjektu, takže ve statistikách nefiguruje. Soustřeďuje se však na nákladní dopravu a hlásí výrazný nárůst přepravených tun nákladu.

ČSA přepravily rekordních téměř 3,6 mil. cestujících, což je meziroční nárůst o 17,2 procenta.

Požádali jsme proto o krátké ohlédnutí za rokem 2003 v našem podniku dva členy vrcholového vedení.

Ředitel divize finanční Ing. L. Hlinovský hodnotí rok 2003 následovně:

„...Vývoj letového provozu vyjádřený v objemových jednotkách výkonů byl v roce 2003 výjimečný. Za deset let od založení ŘLP ČR došlo k více než čtyřnásobnému nárůstu počtu přeletových jednotek z 328 tisíc na 1361 tisíc. Objem traťových výkonů v roce 2003 meziročně vzrostl o 20 procent, což představuje pětinásobek průměrného meziročního nárůstu členských států EUROCONTROL. Tato hodnota nás posouvá na druhou nejvyšší příčku mezi členskými státy za Moldávií, jejíž roční objemu provozu dosáhl ŘLP ČR, s. p., již za prvních 14 dnů tohoto roku. Srovnáme-li se pouze se státy s obdobným objemem traťového provozu, jsme jednoznačně na prvním místě.

K signifikantnímu nárůstu provozu došlo i na čtyřech hlavních letištích České republiky. V desetileté historii podniku vzrostl objemu letištních výkonů o 126 procent z 1309 tisíc tun MTOW na 2955 tisíc tun MTOW. Rok 2003 byl rekordním

z hlediska nárůstu letištních výkonů, kdy došlo k jeho zvýšení o 16,9 procenta. Rekordy nepadly jen na letišti Praha, ale i na ostatních regionálních letištích. Letiště Brno překonalo pro regionální letiště magickou hranici 100 tisíc tun MTOW o 17 procent, vysoký meziroční nárůst řádově v desítkách procent byl zaznamenán i na letišti v Karlových Varech a Ostravě.

Dostupné informace o nově připravovaných leteckých spojkách a data o vývoji letového provozu z počátku roku 2004 naznačují, že nastartovaný trend minulých let by měl pokračovat i nadále.“

Ředitel divize provozní ing. J. Štindlovi však dělají starost rozevírající se nůžky mezi kapacitními možnostmi stanoviště ACC Praha a stabilně rostoucí poptávkou po poskytování ATS:

„...Nárůst počtu pohybů byl v roce 2003 rekordní. Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru ČR byl 435 976, což představuje průměrně 1194 pohybů každý den. Ve srovnání s rokem 2002 se cel-

(Pokračování na str. 2)



Současná podoba letištního komplexu Praha-Ruzyně a jeho nejbližšího okolí pořízená „rybím okem“

Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2004

Stejně jako v předešlých letech byly i na začátku tohoto roku vedením podniku stanoveny „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2004“. Priority jsou obecně považovány za manažerský nástroj definující cíle, odpovědnosti a termíny jejichž naplňování vytváří nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu každého podniku.

Vzhledem k provozním prognózám pro rok 2004 je nejdůležitější prioritou zajiš-

tění vysoké úrovně bezpečnosti (safety) letového provozu a dosažení takové propustnosti vzdušného prostoru České republiky, která zajistí plné pokrytí poptávek všech kategorií uživatelů. V tomto smyslu bude klíčové zpracování a realizace souboru organizačních opatření k zajištění nárůstu provozu v souladu s kapacitním plánem pro rok 2004.

Po hospodářské i finanční stránce se podnik nachází ve stabilní situaci,

čemuž odpovídá vysoké ratingové hodnocení CZ3A. I nadále bude kladen důraz na dodržování rozpočtu jednotlivých organizačních útvarů a podniku jako celku.

Významné cíle stanovují priority i v dalších oblastech strategického rozvoje ŘLP ČR, s. p. Jsou jimi zejména:

- kvalita (úspěšné absolvování kontrolních auditů DNV)
- security (realizace požadavků na zabezpečení ATM systémů)
- IATCC Praha (plnění věcného, časového a finančního plánu projektu)

- personální (výcvik nových řídicích letového provozu a implementace předpisu ESARR 5)

Vzhledem ke vstupu ČR do Evropské unie na jaře 2004 je nedílnou součástí priorit i aktivní účast zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., v rámci implementace projektu Single European Sky včetně aplikace požadavků evropského práva do vnitropodnikových směrnic a praxe. Při tvorbě legislativního prostředí bude rovněž významná odborná spolupráce ŘLP ČR, s. p., při přípravě novely leteckého zákona č. 49/1997 Sb.

RICHARD KLÍMA, VOV/MK

Ohlédnutí za rokem 2003

(Dokončení ze str. 1)

kově jedná o nárůst 17,5 % pohybů. Podrobnější rozbor ukazuje na zrychlující se tendenci nárůstu provozu v průběhu roku. Zatímco v 1. pololetí dosahoval nárůst meziročně cca 14,7 %, ve 2. pololetí to bylo již více než 21 %. V meziročním srovnání pak byl rekordní prosinec s nárůstem 25 %. Tomu odpovídá i míra zpoždění vyjádřená v minutách na jeden provedený let generovaná stanoviště ŘLP. Naším deklarovaným cílem bylo zajistit míru zpoždění lepší než 0,3 min. na jeden provedený let při 16% nárůstu provozu. Zatímco zpoždění v měsících leden až květen byla zanedbatelná, ve druhém pololetí v du-

pro kolektiv pracovníků ACC a jejich nové vedení.

Uplýnulý rok z pohledu oddělení Auditů popsal Ing. Petr Klikar:

„...Bezpečnost při poskytování ATM patří mezi nejdůležitější kritéria při hodnocení výkonů ŘLP ČR, s. p. I přes v evropském měřítku ojedinělý meziroční nárůst letového provozu se v roce 2003 podařilo udržet míru bezpečnosti na srovnatelné úrovni s rokem 2002. Celkový počet incidentů při poskytování ATM byl sice mírně vyšší, ale jejich závažnost byla nižší. V roce 2003 nebyl zaznamenán žádný případ, kdy by pracovníci našeho podniku

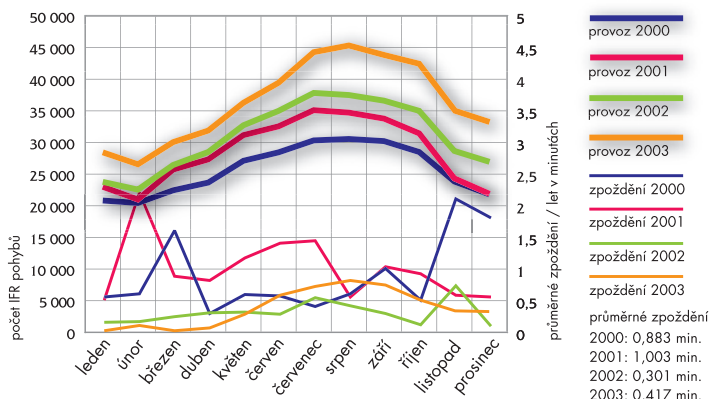


Při příležitosti ukončení aktivní služby chci poděkovat za spolupráci všem slušným lidem, se kterými jsem se v barvách letectva setkal.

brigádní generál Ing. Jan VACHKA

„Obrana republiky je dlouhá cesta, která nemůže být kampaňovitá. Je to proces na desítky let.“ To jsou slova na rozloučenou bývalého velitele vzdušných sil brigádního generála Ing. Jana Vachky, při příležitosti ukončení jeho aktivní služby.

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



sledku vyčerpání kapacity některých sektorů na ACC výrazně narostla zpoždění generovaná ACC Praha. Navíc došlo k situaci, kdy téměř veškeré zpoždění připadalo na provoz z/do Letiště Praha. I když celková dosažená míra zpoždění v roce 2003 0,417 min. jen mírně překročila stanovený cíl, byl faktický stav pro provozovatele operující na Letišti Praha nepřijatelný.

Celkově je možno konstatovat, že nabízená kapacita stanoviště ACC Praha byla v průběhu roku zcela vyčerpána a ve druhém pololetí byla výrazně převyšena poptávka nad nabízenou kapacitou. Vývoj provozu ve druhém pololetí ukazuje na stabilní trend růstu poptávky po kapacitě ACC Praha. Zajištění potřebné kapacity v roce 2004 a následujících je mimořádně obtížná výzva, především

přímo zavinili nebo se podíleli na vzniku události klasifikované jako „letecká nehoda“ (ACCIDENT) nebo „vážený incident“ (SERIOUS INCIDENT).“

(red)

Foto: archiv ČSL, graf: Petr Klikar

Nové radary pro letiště Sarajevo

Na začátku roku 2004 byl na sarajevském mezinárodním letišti slavnostně uveden do provozu nový radarový systém dodaný francouzskou společností Thales ATM. Nový systém, který splňuje všechny požadavky ICAO i EUROCONTROL, se skládá z poslední vývojové generace primárních a sekundárních přehledových radarů, přičemž jejich konfigurace umožňuje flexibilně reagovat na provozní požadavky. Došlo tak k realizaci poslední fáze rekonstrukce letištní infrastruktury v Bosně a Hercegovině, která byla těžce poškozena v době válečného konfliktu v polovině devadesátých let.

(rkl)

Jednání ALV ČR

Koncem loňského roku se uskutečnila valná hromada Asociace leteckých výrobců České republiky, jejímž řádným členem je i ŘLP ČR, s. p. Na jednání byla mimo jiné projednána zpráva o účasti AVL ČR v evropské asociaci leteckého a kosmického průmyslu, představen projekt malého víceúčelového letounu EV-55, předložen návrh rozpočtu na příští období a uskutečnily se volby nového představenstva AVL ČR a dozorčí rady.

(red)

telegraficky

- Ing. Martin Kačur byl od 1. 1. 2004 jmenován generálním ředitelem České správy letišť, s. p. Rozhovor s ním najdete na straně 3.

Statistika provozu

	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení / ACFT v min.	
Měsíc	2002	2003	02/03	2002	2003
prosinec	26 694	33 373	+ 25,0	0,09	0,29

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %	2002	2003	v %
prosinec	7 943	9 530	+ 20,0	827	1 306	+ 57,9	509	606	+ 19,1	173	321	+ 85,5

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Prioritou civilní letecké dopravy je bezpečnost cestujících

Letiště roste dynamicky

K 1. lednu letošního roku jmenoval ministr dopravy ČR Milan Šimonovský generálním ředitelem České správy letišť, s. p., Ing. Martina Kačura. Strip mu při této příležitosti popřál hodně pracovních a osobních úspěchů a zároveň položil tři otázky, které by mohly naše čtenáře zajímat.



Jak z pohledu České správy letišť, s. p., hodnotíte rok 2003?

Loňský rok byl pro Českou správu letišť (ČSL) velmi úspěšný. Podle předběžných odhadů podnik pokračoval v trendu zvyšování efektivity a generování odpovídajícího zisku. Dobře si vedla i regionální letiště, která spravujeme, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary-Olišová Vrata.

Jdu-li po časové ose, na jaře se podařilo za výhodných podmínek zajistit financování projektu EUropa ve výši 9 miliard korun formou úvěru a komerční garanci za vypůjčené prostředky. V létě jsme zahájili práce na první stavbě, na spojovací objektu, a v průběhu roku jsme až na

třídírnou zavazadel nastartovali práce na všech dalších částech projektu.

Přepravní výsledky byly mimořádné, letištěm během roku prošlo 7,4 milionu cestujících a také počet pohybů letadel, na kterém se podíleli i specialisté ŘLP ČR, s. p., předčil naše původní očekávání, zejména když jsme je po začátku válečného konfliktu na Blízkém východě a hrozcí epidemii SARS upřesňovali.

Rok 2003 byl přelomový nejen pro podnik, ale také pro civilní leteckou dopravu jako celek. Zatím asi nedoceňujeme události, kterých jsme byli očividními svědky a které se naposledy odehrály v počátcích automobilového průmyslu.

Létat už není luxus, ale způsob dopravy na delší vzdálenosti dostupný širší veřejnosti.

V mezinárodním měřítku je zřejmý tlak stupňovat opatření, která by posílila bezpečnost na letištích. Jaký je váš názor na možnosti je zvyšovat?

Ať už z pohledu odborníka, nebo jako cestující musím zdůraznit, že prioritou civilní letecké dopravy je bezpečnost cestujících a jakákoli rozumná opatření, která ji mohou zvýšit, by zodpovědné instituce měly realizovat. Současně vnímám obavu části veřejnosti o to, aby byla dostatečně ochráněna osobní data občanů i jejich soukromí. Poměříme-li ale cenu zmařených lidských životů a materiální i nehmotné škody při případném teroristickém útoku s nepohodlím cestujících před odletem anebo po přiletu, pak je zřejmé, čemu bych dal jako pasažér přednost.

Mezinárodní Letiště Praha-Ruzyně (LKPR) splňuje stejné bezpečnostní standardy jako západoevropská letiště, má k tomu příslušné certifikáty a prochází pravidelnými bezpečnostními audity nadnárodních složek. Zajištění provozu odpovídá mezinárodním bezpečnostním kritériím jak v podmínkách tzv. standardního provozu, tak i v období zvýšeného bezpečnostního rizika. V některých opatřeních jdeme dokonce dál, než mezinárodně platné předpisy požadují.

Měli bychom si být stále vědomi faktu, že bezpečnost si cestující používající leteckou dopravu jako jediní v celém systému dopravy platí sami, protože se jim náklady na její zajištění započítávají do ceny letenky a do letištní taxy. Její součástí budou například také náklady na tzv. bezpečnostní agenty, kteří by měli standardně doprovázet vybrané lety. Předpokladem je samozřejmě plně kvalifikova-

ný, dobře vyškolený odborník s odpovídajícím technickým vybavením.

Jak se projeví dokončení projektu EUropa na kapacitě pražského letiště a jak se ČSL vyrovná s nároky vzrůstajícího leteckého provozu na LKPR v roce 2004?

Pražské letiště se rozvíjí kontinuálně a podle výhledové studie do roku 2050, na které odborníci ČSL pracují, by kapacita v roce 2020 měla odpovídat předpokládanému počtu cestujících, kteří letištěm projdou. Dlouhodobé plánování rozvoje pražského letiště, založené už v době jeho vzniku, vytvořilo takový prostor pro rozšiřování kapacity, že je schopno se přizpůsobit požadavkům, nad kterými se dnes zdá odvážné uvažovat.

Během letošního jara výstavbou rychlých výjezdů a paralelní pojezdové dráhy stávající maximální dráhovou kapacitu rozšíříme. Nakolik se záměr podaří, to bude do značné míry záviset na umu a dovednosti řídících letového provozu. S vědomím jak kvalitní odborníky ŘLP ČR, s. p., má, nemám obavu, že bychom ze současného dráhového systému nedostali maximum.

Děkujeme, že jste nám věnoval svůj čas. (mis)

Foto: archiv ČSL a Martin Frouz

Ing. Martin Kačura (33)

Absolvoval obor letecká technika na Strojní fakultě ČVUT v Praze. Svoji profesní kariéru spojil s oborem civilní letecké dopravy. Od roku 1994 v rámci ČSL, kde prošel řídícími pozicemi v několika úsecích, se mimo jiné věnoval strategickému plánování a informačním technologiím. Na post generálního ředitele pověřeného řízením státního podniku ČSL přešel v červnu 2002 z pozice náměstka pro letištní provoz LKPR. Hovoří slovensky, anglicky a rusky. Ve volném čase se věnuje letectví a sportovním aktivitám (trekking, horské kolo).

▼ Model projektu EUropa – výstavba Terminálu Sever 2, jehož dokončení se plánuje na prosinec 2005



Hlukově senzitivní postupy na Ruzyni – IV. 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 Únětického potoka (pod RWY 04/22) a oblast Divoká Šárka. Tyto přírodní útva-

ry jsou za určitých meteorologických podmínek 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 pojezdový 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 docháze-

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

ALEXANDR DUDA, N SPLS

Zaostřeno na IATCC Praha

Vánoční idyla skončila. Na míse s cukrovím se krčí poslední medvědí tlapičky, které odolávají našemu novoročnímu předsevzetí.

Vánoční idyla skončila i na stavbě IATCC Praha. Již druhý den roku 2004 ožilo celé staveniště ruchem, který odpovídá předsevzetí stavbařů dokončit vše v jarních měsících 2005. Mrazivé počasí a sněhová peřina, které stavbaře přivítaly po vánoční přestávce, jsou ale přece jen příjemnější na horách než na stavbě – tady totiž každá idyla končí.



Pohled na část vybetonované podlahy budoucího sálu ATS (současně stropu nad CST sálem), v pozadí příčky 2. NP, které vytvářejí obvodový plášť relaxačních prostor personálu ATS



Čelní pohled na administrativní část objektu. Osazené parapety 3. NP a bedně stropní konstrukce 2. NP postupně zakrývají výhled na historickou anténní věž vysílacího střediska



Suterén objektu – bylo zahájeno vyzdívání vnitřních příček

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC

ATC Maastricht Exhibition

V současné době vrcholí přípravy na prezentaci Letecké školy v rámci výstavy světového formátu, která se uskuteční ve dnech 10.–12. února 2004 v nizozemském Maastrichtu. Letecká škola se jako vystavovatel účastní akce ATC Maastricht Exhibition již počtvrté. Zástupci Letecké školy budou moci ve svém stánku letos poprvé představit odborné i laické veřejnosti Leteckou školu ŘLP ČR, s. p., jako vzdělávací instituci, která je součástí sku-

piny VTC (Virtual Training Centre). Tato skupina představuje výcvikové zařízení, jejichž posláním bude výcvik a vzdělávání personálu letových provozních služeb z členských států CEATS.

Věříme, že se podaří navázat na úspěchy z předchozích let a upoutat pozornost potenciálních zákazníků, neboť Letecká škola má v evropské konkurenci co nabídnout.

(dt)

Výsledky voleb VVOO

V prosincovém čísle Stripu jste si mohli přečíst krátkou informaci o Výroční konferenci VVOO. V dnešním vydání vám přinášíme podrobnosti. Na prvním zasedání výboru, který byl na této konferenci zvolen, proběhly volby do funkcí naší odborové organizace pro funkční období 2004–2007. Zvoleni byli tyto zaměstnanci: předseda VVOO při ŘLP ČR, s. p. – Ing. Zdeněk Micka, místopředsedové VVOO – Ing. Petr Vůjtek, Zdeněk Burian, Jiří Němeček, předseda ZO č. 1 – Ing. Petr Vůjtek, místopředsedkyně – Jaroslava Veselská, předseda ZO č. 2 – Jiří Němeček, místopředsedové – Nataša Skočdoplová, Jindřich Šesták, předseda ZO č. 3 – Ing. Zdeněk Micka, místopředsedové – Alexandra Mrzenová, Zdeněk Burian. Všichni zvolení funkcionáři slibují pracovat s maximálním nasazením a současně očekávají podporu současných i nově vstupujících členů naší organizace.

ZDENĚK MICKA, předseda VVOO

Pracovně právní poradna

V dnešní poradně se dotkneme problematiky kouření na pracovišti. Je to téma, které se týká všech zaměstnanců – kuřáků i nekuřáků.

Problematika kouření na pracovišti je řešena v poslední rozsáhlé novele zákona č. 65/1965 Sb., zákoníku práce ve znění pozdějších předpisů, která platí od roku 2001. Zde se povinnost dodržovat zákaz kouření nevztahuje jen na zaměstnavatele ale již přímo i na samotné zaměstnance. V ustanovení § 135 odst. 4 písm. e) se mimo jiné zaměstnancům ukládá přímá povinnost že „každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví a i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání ... a zejména je povinen nekouřit na pracovištích, kde pracují také nekuřáci“. Tato povinnost je také zakotvena v ustanovení § 9 odst. 3 písm. f) části III. pracovního řádu ŘLP ČR, s. p. V případě jejího porušování je možné vyvozovat vůči zaměstnanci sankce pro porušování pracovní kázně. Zákoník práce dále odkazuje na zákon č. 37/1989 Sb. o ochraně před alkoholismem a jinými toxikomanii ve znění pozdějších předpisů, kde v ustanovení § 4 odst. 1 písm. f) jsou stanovena omezující opatření, podle nichž se mimo jiné „zakazuje také kouřit v pracovních místnostech, kde účinkům kouření jsou vystaveni nekuřáci“. Podle tohoto zákona se jedná o společné prostory, mezi které patří také podle ustanovení § 134 písm. a) zákoníku práce i chodby, schodiště a jiné komunikace, kde je umístěna kancelářská a výpočetní technika a pohybují se zde i zaměstnanci – nekuřáci, při plnění svých pracovních úkolů. Je nutné připomenout, že dnes zaměstnavateli nevyplyvá z žádného obecně závazného předpisu povinnost zřizovat zaměstnancům – kuřákům tzv. kuřácké místnosti, jak bývá někdy chybně interpretováno.

PAVEL CVACHOVEC, BOZP

Rekreační zařízení Buchtův kopec

V minulém vydání jsme vás seznámili s podnikovou chatou v Albrechticích v Jizerských horách a jejím okolím. Dnes vám přinášíme informace o rekreačním zařízení Buchtův kopec a rovněž se podíváme po okolí.



Rekreační zařízení ŘLP ČR, s. p., Buchtův kopec-Sněžné leží v centrální oblasti Českomoravské vrchoviny v nadmořské výšce 813 m. Jsou zde pro vás připraveny tři byty se dvěma dvoulůžkovými pokoji nebo jeden byt se dvěma čtyřlůžkovými pokoji, s vybavenými kuchyněmi, s koupelnami a s WC. Ubytovat se zde můžete nejen vy, ale i vaši příbuzní nebo známí. K dispozici je vám společenská místnost pro 20 osob a prostor, kde si můžete zahrát stolní tenis. V zasněžené krajině se můžete věnovat lyžování na běžkách nebo využít větší lyžařský vlek v Novém Městě na Moravě, případně menší vlek v blízkém okolí. Drobné nákupy pořídíte v Daňkovicích nebo ve Sněžném.

Z historie

Budova se začala stavět v polovině šedesátých let původně jako oblast. Ovšem než byla stavba dokončena, upustilo se od tohoto záměru a budova začala od roku 1972 sloužit jako stanoviště radiolokační

a komunikační techniky. Nejdříve zde byl umístěn sekundární radiolokátor KOREN s anténou na střeše a po přestavbě, která probíhala na konci sedmdesátých let, byl nahrazen sestavou primárního radaru AVIA-C a modernizovaného sekundárního radaru KOREN s anténami umístěnými na tubusu nové 25 m vysoké ocelové věže. K další zásadní rekonstrukci došlo v letech 1995 a 96 v souvislosti s obměnou radarové, telekomunikační a radio-komunikační technologie. Sekundární monopolní radiolokátor RSM 970 firmy THOMSON-CSF má anténu umístěnou v kopulovitém krytu (RADOMU) na střeše budovy. Tato „modrá koule“ se stala nejvyšším bodem a výraznou dominantou Českomoravské vrchoviny. Se sníženými nároky na prostor pro technologii vzniklo ubytovací zařízení pro rekreační účely.

Pokud se již rozhodnete na Buchtově kopci strávit chvíli odpočinku, mohou vám být užitečné následující tipy.



Nové Město na Moravě

První písemná zpráva je z roku 1267, tehdy nesla založená osada název Bočkanov. Na listině krále Václava II. z roku 1293 je již nazýváno Nova Civitas.

Město je zajímavé svými historickými a kulturními památkami. Zachovalé historické jádro města tvoří městskou památkovou zónu. Nejstarší památkou je katolický kostel sv. Kunhuty ze 14. století na Vratislavově náměstí. Při rekonstrukci kostela v 90. letech byly v Černé kapli odhaleny fresky.

V druhé polovině 16. století byl v Novém Městě postaven nevelký renesanční zámek. Dnešní podobu získal v roce 1874, kdy byl upraven v novorenesančním stylu. V zámku sídlí Horácká galerie.

Bývalá renesanční radnice vznikla v roce 1555 sloučením dvou měšťanských domů na horním náměstí. V průčelí je vsazen kámen s letopočtem 1555 a zubří hlavou. V budově je umístěno Horácké muzeum.

Sportovní rekreace

Poměrně vysoká poloha, dobré sněhové podmínky a zajímavé terény vytvářejí příznivé podmínky pro běžecký lyžařský sport, který zde má dlouholetou tradici. Závod Zlatá lyže Českomoravské vysočiny se běhá již od roku 1934 a od roku 1981 se stal součástí Světového poháru v běhu na lyžích.



Sjezdovka na Harusově kopci je vybavena odbavovacím systémem s bezkontaktním kartovým systémem. Svah je zasněžen souvisle 40 cm technického sněhu a je tradičně strojově upraven. V provozu je denně o svátcích a prázdninách od 8:00 hodin do 21:00 hodin a v pracovní dny od 9:00 do 21:00 hodin. Sjezdovka je kvalitně osvětlena pro noční lyžování.

Podrobné informace nejen o lyžování – aktuální pohled na sjezdovku nebo lyžařský stadion – ale třeba i pohled na náměstí najdete na internetové adrese www.nmmn.cz.

Rozhodnete-li se Buchtův kopec navštívit, můžete si pobyt objednat u Marie Judové, ŘLP ČR, s. p., pracoviště Buchtův kopec, na tel. číslo 220 374 381 nebo 616 664 381.

LUBOMÍR REGENT, BUKOP, mis

Foto: Ladislav Regent

inspiromat

„Světová osobní letecká přeprava by se v roce 2004 měla zvýšit o čtyři procenta a v příštím roce by měl růst zrychlit na pět procent.“

Prezident Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) Assad Koitaie pro agenturu Reuters

„Firmy a letiště v unii ročně přijdou o dvě miliardy eur kvůli nevyhovujícímu systému řízení letového provozu. Single European Sky to změní.“

Philippe Hamon, generální ředitel Mezinárodní rady letišť

„Ozvala se strašná rána, viděli jsme jiskry a v letadle se objevil kouř. Ale pilot fantasticky zareagoval a okamžitě přistál. Palubní personál se postaral o to, aby nevznikla panika.“

Bývalý hráč Manchesteru City Dennis Tueart po nouzovém přistání poté, co začal hořet jeden z motorů letadla

„Šlo o velmi nestandardní let. Čtyři americké vrtulníky přistání ze vzduchu zajišťovaly – pomocí radioelektronických prostředků „odclonily“ letoun od případného útoku.“

Kapitán letadla Jan Zezulka o průběhu letu ministra zahraničí Svobody v Iráku

„Představíme první českou nízkonákladovou leteckou společnost, která začne létat do významných evropských destinací pod novou obchodní značkou.“

Vladimíra Dufková z Travel Servisu

„Do hradeckého letiště je potřeba investovat spoustu peněz, aby se tam CIAF mohl odehrát v takovém měřítku jako dřív. Leteckou show připravujeme pro Brno.“

Mluvíč pořadatelů CIAF, společnosti Czech Air Force Benevolent Fund's Agency, Jiří Fiala

„Domnívám se, že je čas na to, abychom se blížili k nějakému důstojnému rozvodu tohoto manželství.“

Ministr průmyslu a obchodu Milan Urban ke vztahu mezi firmami Aero a Boeing

„Katastrofu, při které zahynulo všech sto čtyřicet osm lidí na palubě, způsobily buď technické potíže, chyba pilota, anebo obojí najednou.“

Shaker Kilada, šéf vyšetřovací komise k pádu letadla do Rudého moře

„Podle amerického imigračního zákona je každý žadatel o vízum považován za přistěhovalce, dokud neprokáže, že má dostatečně silné vazby ke své vlasti (rodinu, zaměstnání, majetek).“

Stanovisko pražského velvyslanectví Spojených států

„Počítáme s tím, že cena letenek do některých měst od května klesne. Připravujeme úpravu cen tak, aby byla pro cestující atraktivní.“

Mluvíč ČSA Marcela Picková

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?



Cargo terminál ČSA dokončen

V únoru 2003 se poklepával základní kámen a 15. ledna 2004 ČSA uvedly nový Cargo terminál slavnostně do provozu. Společnost Hochtief VSB vybudovala nejmodernější nákladový terminál v Evropě vybavený špičkovými technologiemi. Však také České aerolinie zaplatily téměř 750 mil. Kč, což byla největší investice do pozemních kapacit v dějinách společnosti.

Terminál je umístěn v sousedství nákladového terminálu společnosti Menzies poblíže prahu RWY 24, je napojen na provozní plochu letiště s příjezdem na stojánku pro nákladní letadla do velikosti B 747 a samozřejmě i na komunikaci, po níž přijíždějí k letišti kamiony.

Komplex zahrnuje administrativní budovu a 3 ocelové haly, nejširší má rozpon 45 m. Zastavěná plocha je 14 250 m² a obestavěný prostor je 179 tisíc m³. Roční kapacita je 60 000 tun zboží, ale díky modulárnímu řešení je možno kapacitu rozšířit na 100 000 tun. Terminál je vybaven plně automatizovaným technologickým vybavením pro odbavení zásilek všeho druhu v krátkém tranzitním čase. Například letecké kontejnery z plně naloženého nákladního letadla B 747 mohou být přeloženy na kamiony během jedné až tří hodin.

Vybavení je na špičkové úrovni a podle ředitele ČSA Cargo Kamila Slavíka jsou služby na vyšší úrovni, než je obvyklá v západní Evropě. Kamionové centrum má přímý automatizovaný překlád leteckých palet z letadla do kamionů a naopak. Válečkové dráhy napojují kamionové centrum na sklad palet a kontejnerů s vysokozdvizným zakladačem, kde je v současnosti 100 pozic pro letecké palety a kontejnery, v budoucnu jich bude až 284. Veškeré zásilky jsou rentgenovány unikátním rentgenem, který je jediný svého druhu v ČR a rentgenuje zásilky o šířce až 163 cm, o neomezené délce a výšce.

Zboží podléhající zkázce je uloženo v mrazácích a lednicích, jsou vyhrazeny prostory pro živá zvířata, nebezpečné zboží a radioaktivní zásilky.

Současná cargo kapacita letiště Ruzyň je v obou terminálech 160 000 tun. V roce 2003 prošlo letištěm kolem 50 000 tun, z toho odbavilo 26 000 tun ČSA a zbytek společnost Menzies.

Z materiálů ČSA připravil **OLDŘICH STANĚK, AI**

Foto: mis



„Stará dáma

Po seznámení s historií dakot v naší republice vám přinášíme příběh staré dámy, která zdobí ruzyňské letiště. Vše o ní se dočtete v článku Ing. Milana Cvrkala z ÚCL, který jsme slíbili.

Dvě hodiny před půlnocí z 25. na 26. listopad 1998 začal pozemní transport vyřazeného letounu Douglas DC-3A poznávací značky N143J z muzejních sbírek expozice letectví a kosmonautiky ve Kbelsích do cílového místa uskladnění, jímž se stal hangár E na letišti v Praze-Ruzyni. „Dakota“ s americkou poznávací značkou se stala exponátem kbelského muzea v červnu 1991 poté, co absolvovala závěrečný let své kariéry, coby jedno z programových čísel Memorial Air Show konané tradičně v Roudnici nad Labem.

To však měla za sebou dlouhou, bohatou historii. Vyrobili ji v roce 1937 pod typovým označením Douglas DC-3-229 s výrobním číslem 1995 v závodě v Santa Monica na objednávku společnosti Pan American Grace Airways, Inc. (Panagra). Ta ji převzala 19. října téhož roku a s poznávací značkou NC18119 a kabinou upravenou pro 21 cestujících provozovala z peruánské Limy na svých linkách po Latinské Americe až do počátku pade-



Listopad 1998 – v ruzyňském hangáru E po převozu z kbelského letiště

Krok za kro

Poslední část vztahující se k seriálu Dva (k)roky k radaru věnujeme pohledu Úřadu pro civilní letectví, kde se završuje výcvik každého řídicího letového provozu. Zde dostává certifikát o způsobilosti k výkonu povolání.

Připomeňme krátce, co je hlavní náplní práce ÚCL.

Do náplně práce Úřadu toho spadá poměrně mnoho. Přesné vymezení úkolů lze nalézt v § 89 zákona o civilním letectví. Úřad vede např. evidenci letadel v leteckém rejstříku a přiděluje identifikační značku, rozhoduje o letové způsobilosti, provádí její kontroly a zadržuje osvědčení, vede evidenci leteckého personálu a vydává průkaz jeho způsobilosti, je speciálním stavebním úřadem pro letecké stavby, uděluje souhlas k provozování leteckých veřejných vystoupení, přehlídek a soutěží atd. Vydávání těchto oprávnění má i mezinárodní rozměr a ekonomickou konsekvenci, neboť opravňuje provádět letecké činnosti v rámci ČR i mimo ni. Přehled nejdůležitějších zákonů, mezinárodních smluv a dalších právních předpisů, podle nichž ÚCL jedná a rozhoduje, najdete na webových stránkách ÚCL – www.caa.cz.

Kromě různých zkoušek (např. pilotů kluzáků, dispečerů letecké dopravy) provádějí vaši inspektoři zkoušky řídicích letového provozu. Z jakých částí se zkouška skládá?

Zkouška pro vydání průkazu způsobilosti řídicího letového provozu se skládá z teoretické části, která se provádí na Úřadu pro civilní letectví podle Zkušebního řádu ÚCL. Praktická část zkoušky se provádí před komisí na příslušném stanovišti, pro které je vydáván prů-

“ – od kolébky po Ruzyň



Červen 1991 – na ruzyňském letišti po přeletu ze St. Johns

sátých let. 23. srpna 1952 byl letoun prodán americké firmě Robinson Airlines Corporation, která se však shodou okolností téhož dne přejmenovala na Mohawk Airlines. U ní dostal postupně tři jména: „Airchief Mohawk“, posléze „Airchief Algonquin“, a konečně „Airchief Chenagno“ a 3. října 1956 i novou poznávací značku N403D. Na počátku šedesátých let byl odprodán firmě Houston Aviation Products a v roce 1965 pak Intercontinental Engine Services Inc. se sídlem v texaském městě Brownsville. V listopadu 1967 byla „Dakota“ odprodána novému majiteli, kterým se stala firma J. S. Sorce of Janesville z Wisconsinu. Ta nechala provést generální opravu stroje, který po ní dostal nové typové označení DC-3A prozrazující mj. zástavbu výkonnějších motorů Pratt and Whitney R-1830-92.

V roce 1970 přechází letoun do majetku Mid-America Leasing Inc. z Milwaukee a o dva roky později létá pro Manufacturers Air Transport Service Inc. z města Peoria

ve státě Illinois. O rok později jej kupuje dallaská firma Tricon International Airlines. Od 16. září 1976 je v leteckém rejstříku USA zaregistrována další změna majitele N403D, tentokrát se jedná o dopravce SMB Stage Lines z Des Moines v Iowa, který „Dakotu“ používá k dopravě nákladu. Po šestileté službě je letoun vyřazen z provozu a uskladněn. V červnu 1984 jej kupuje firma Sedalia Marshal of Grapevine z Texasu. V únoru 1987 se DC-3A dostává s novou poznávací značkou N143JR do letadlového parku Rhodes International Inc. se sídlem v Indianopolisu. Odtud jej následně převzal jeho poslední provozovatel, firma Aero Taxi Inc., jejíž osádka stroj s mírně pozměněnou poznávací značkou N143J přelétla do Wilmingtonu ve státě Delaware. Zde byla „Dakota“ používána k příležitostné dopravě osob a nákladu až do počátku devadesátých let, kdy byla definitivně „propuštěna ze služby“.

V roce 1991 bylo rozhodnuto o odprodeji této DC-3A do muzea ve Kbelích. K přeletu byla připravována tech-

nikem Aero Taxi Jeffreyem M. Saittem a Edmundem R. Gallim. Letoun se podrobil celkové revizi draku a motorů a do kabiny přibýlo celkem šest přídatných nádrží paliva a jedna olejová. Navigační vybavení bylo doplněno o systém GPS. Samotný přelet započal 19. června 1991 v 01:28 hodin SEČ v St. Johns na New Foundlandu a osádka ve složení David P. Cannavo, Jeffrey M. Saitto a Edmund R. Galli musela překonávat potíže zapříčiněné nepříznivými povětrnostními podmínkami. Během letu došlo i ke ztrátě radiového spojení s centrem řízení letového provozu v prostoru nad oceánem. V této situaci osádku zachránil velitel Boeingu 747 British Airways, který zprostředkoval nouzové předání nutných informací k zajištění bezproblémového pokračování letu DC-3A. Po přeletu Paříže a Frankfurtu nad Mohanem za neustále špatného počasí přistála „Dakota“ po 15 hodinách a 52 minutách letu 20. června v 17:21 hodin místního času na pražské Ruzyň. Následujícího dne pak s ní osádka doplněná o pracovníky leteckého muzea v čele s jeho tehdejší ředitelem Vladimírem Remkem uskutečnila přelet z Ruzyně do Kbel. 23. června pak DC-3A vykonala svůj poslední let. Započal v 15:09 hodin na letišti ve Kbelích a po průletu na roudnickém letišti v rámci již vzpomínuté Memorial Air Show skončil v 15:40 hodin opět na kbelském letišti. Tím se definitivně završila pestrá letecká historie tohoto letounu. Od té chvíle byl umístěn do expozice muzea, kde stál prakticky bez jakékoli údržby (o čemž výmluvně svědčil jeho stav) až do listopadu 1998, kdy byl v rozloženém stavu pomocí dvou tahačů s podvalníky přetransportován na Ruzyň.

Text a foto: MILAN CVRKAL

A jak to bylo dál, už víte ze Stripu 11/03.

Až půjdete kolem té staré dámy, možná se Vám bude s těmito informacemi zdát ještě zajímavější a krásnější.

OLDŘICH STANĚK, AI

okem výcvikem řídicího letového provozu



Simulátor E 2000

kaz způsobilosti. Členy této komise musí být inspektor ŘLP pověřený ÚCL a inspektor ATM sekce letové a provozní ÚCL. Praktická část zkoušky je rozdělena na tři části. V první, teoretické, se prověřuje znalost předpisů a směrnic ve vztahu k uplatňování postupů řídicího letového provozu na příslušném stanovišti. V druhé části zkoušky se prověřují praktické dovednosti uchazeče na simulátoru příslušného stanoviště. Zde uchazeč prokáže dovednosti řídicího letového provozu při vysoké zátěži a znalosti nouzových postupů. Třetí část

zkoušky se provádí na příslušném stanovišti ŘLP v reálném provozu.

Jak dlouho jednotlivé části zkoušky trvají?

Čistý čas teoretické zkoušky je 8 h 45 min, pokud uchazeč uspěje ve všech předmětech na první pokus. Teoretická část praktické zkoušky trvá 4 h, zkouška dovedností na simulátoru trvá 2 × 45 min, zkouška v reálném provozu 2 h na pozici EC a 1 hodinu na pozici PC pro každý sektor či pracoviště, pro které je vydáván průkaz způsobilosti.

Přicházejí řídicí-žáci dobře připravení?

Případné nedostatky uchazečů, pokud se vyskytují opakovaně, jsou předmětem další činnosti ÚCL a jeho působení na osoby, které jsou za výcvik uchazečů odpovědné.

Jaký je poměr úspěšných adeptů k neúspěšným?

Například u testů z teoretických zkoušek za rok 2003 je poměr úspěšných k neúspěšným 20 : 2. Výsledky praktických zkoušek nejsou dobré. Příčiny tohoto stavu se v současné době zkoumají a hledá se optimální řešení.

A co ti, kterým se nepodařilo uspět napoprvé.

Ti mohou opakovat zkoušku z tohoto předmětu v dalším zkušební termínu (za měsíc). Podrobná pravidla obsahuje Zkušební řád ÚCL. V praktické části je možnost opakovat každou zkoušku dvakrát.

Vydáním certifikátu spolupráce s ŘLP nekončí.

V současné době ÚCL ve spolupráci s ŘLP zpracovává nový předpis pro způsobilost řídicích letového provozu, který bude ve shodě s požadavky evropského standardu EUROCONTROL. Změna pravidel bude vcelku zásadní a bude se týkat nejen uchazečů o získání průkazu řídicího letového provozu, ale i kvalifikovaných řídicích.

(red)

Za ÚCL nám informace poskytl
Ing. VLADIMÍR HORÁK, Mgr. JITKA UNGEROVÁ
a Ing. JIŘÍ VITÁSEK

Foto: Martin Křiklan, DPRO/OS

Blíží se uzávěrka III. ročníku soutěže „3L“

Podrobnosti o soutěži najdete v jednáctém čísle Stripu z roku 2003 nebo si je vyžádejte na adrese strip@ans.cz. Stručně připomínáme, že soutěžit můžete ve třech kategoriích. Lidé, letadla, létání je první, druhá se týká řízení letového provozu

a poslední je volné téma. Ceny za vítězné snímky v hodnotě 1000 až 4000 korun vám mohou přinést vítanou finanční injekci na nákup fotografického materiálu pro další rozvíjení vašeho koníčka. Koníčka, který vám přináší uspokojení, ale může jej při-

nést i mnohým dalším, kteří nemají dar umět se podívat na svět hledáčkem fotoaparátu a rozhodnout se pro správnou chvíli, kdy zmáčknout spoušť. Autoři, kteří se fotosoutěže zúčastnili v předešlých ročnících, přispěli k založení tradice, na

ktehou vy můžete navázat. Jejich práci vám připomínáme dvěma snímky. Ten vlevo je od Stanislava Černého a jmenuje se LKKV 2, vpravo je snímek na volné téma – Nebe nad Prahou od Tomáše Tržického.

(red)



Nezapomeňte!

Zaměstnanci, kteří se chtějí zúčastnit amatérské fotosoutěže ve třech vyhlášených kategoriích, by měli své práce odevzdat nejpozději do
31. března 2004

Misheard English

Albert Einstein (1879 – 1955)
1922 Nobelova cena za fyziku

Přítel mj. Sigmunda Freuda, Thomase Manna, Stefana Zweiga, Romaina Rollanda a Bertranda Russella. Pacifista a humanista z hlubokého přesvědčení („My attitude is based on my deepest antipathy to every kind of cruelty and hatred.“), liberální demokrat (pro USA „levičák“), světoběžník („The state exists for man, not man for the state!“), odpůrce nacionalismu jakéhokoli druhu – stál u zrodu Ligy národů i Organizace spojených národů („I only believe in people of goodwill.“), 1952 se odmítl stát druhým prezidentem Izraele a zároveň nekompromisně odmítl jakékoli poválečné pocty od německé vlády („I am happy because I want nothing from anyone. I do not care for money. Decorations, titles, or distinctions mean nothing to me. The only thing that gives me pleasure, apart from my work, my violin, and my sailboat, is the appreciation of my fellow workers“).

V jeho rovnici života jsou dvě slovní záměny:

If A is a success in life, then A equals X plus Y plus Z.

X = Work

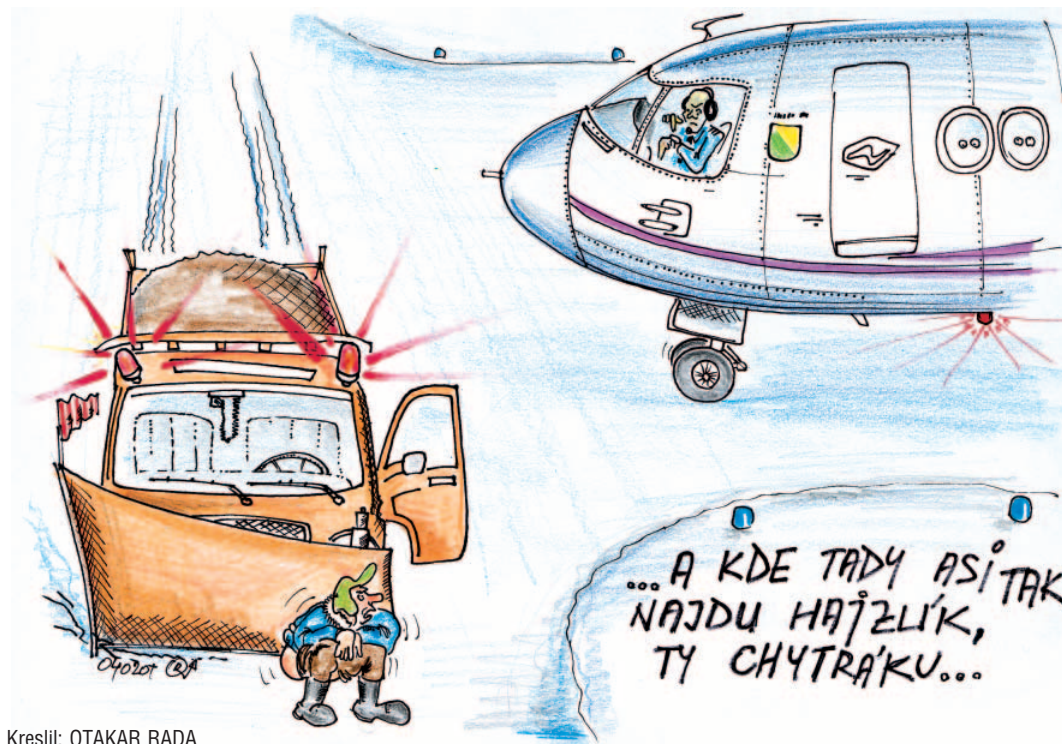
Y = Play

Z = Keeping your moat shagged.

♦♦♦

Řešení ze Stripu 12/2003: misheard version *bald* actual version *old*, misheard v. *report* actual v. *support*

(ak)



Kreslil: OTAKAR RADA