

Už jenom měsíc zbývá České republice, aby se spolu s dalšími devíti státy zařadila do prestižního klubu s názvem Evropská unie. Jak se někdy může zdát, členové tohoto klubu tvoří nesouroudou směsici, kde je dosažení racionálního kompromisu velmi obtížné. Tento stav je však logickým výsledkem historického vývoje a odlišných národních charakterů. Konfrontace názorů je ale zdravá a často vede k nalezení optimálního řešení, nemluvě o tom, že se jedná o vzácné chvíle, kdy nás naši zástupci v evropském klubu, politici, docela dobře baví.

Poslední krok do Evropy

Na druhé straně je Evropská unie nepřehlédnutelným a silným ochráncem zájmů svých členů a dokáže se společnou silou účinně bránit všem hrozbám. Příkladem může být jednoznačná reakce Unie na madridskou březnovou tragédii, kdy teroristé těžce zasáhli španělského člena.

Své vlastní zájmy si však každý stát musí v Evropě obhájit. Termín „eurolobbing“, tedy legální prosazování národních i hospodářských zájmů, je dnes již nedílnou součástí slovníku bruselských úředníků. I proto je organizace CANSO připravena v souladu se svým posláním hájit ve všech přípravných a rozhodovacích procesech Evropské unie zájmy poskytovatelů letových provozních služeb v rámci programu Single European Sky i mimo něj.

Členství v Evropské unii s sebou přináší řadu práv a povinností v mnoha oblastech společenského i hospodářského života států a jednotlivců. Je v zájmu přistupujících států, ale i nových evropských občanů, aby svoje šance a očekávání v rámci jednotné Evropy co nejlépe využili a naplnili.

IAN REDDISH
ředitel komunikací CANSO

Česká správa letišť,
České aerolinie
a Řízení letového provozu
pořádají pro své zaměstnance
při příležitosti vstupu České
republiky do Evropské unie
EVROPSKOU NOC.
Oslava s kulturním programem
se uskuteční 30. dubna 2004
na střeše budovy parkingu C
od 20.00 hodin.
Pozvánku obdržíte během dubna.

Provoz v letošním roce

Pro rok 2004 se v České republice očekává další nárůst letového provozu. Požádali jsme proto ředitele divize provozní, personální a divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb o stručný popis opatření, která připravují pro úspěšné zvládnutí stále rostoucích požadavků.

JUDr. Jitka Kocourová, ředitelka DPER: Začátkem letošního ledna začala získávat konkrétnější podobu představa ředitele divize provozní a nového vedení sekce oblastních navigačních služeb o opatřeních, která by měla přispět ke zvládnutí stále rostoucího letového provozu v roce 2004 při kritické situaci v personálním obsazení ACC. Samozřejmě že tato opatření předpokládala pochopení a konkrétní součinnost velké většiny zaměstnanců tohoto útvaru, protože se promítala do léty utvářené a tedy tradičně velmi citlivé oblasti, a to úpravy pracovní doby.

A právě proto, že se navrhovaná opatření týkala především zásahu do stávajících ustanovení kolektivní smlouvy, obrátili se ředitelé divize provozní a personální spolu s dalšími vedoucími zaměstnanci těchto útvarů na zástupce CZATCA, jimž

předložili návrh dodatku č. 7, který obsahoval některé změny kolektivní smlouvy v oblasti pracovní doby. Úpravy obsažené v dodatku měly praktický dopad především na řídicí letového provozu z oddělení IFR, a proto se první jednání konala za účasti představitelů regionu ACC. O průběhu jednání byla informována i výkonná rada CZATCA.

I když původně zamýšlená představa podniku doznala ve spolupráci s CZATCA některých změn, výsledkem společného jednání je dodatek č. 7 ke KS s CZATCA, který byl podepsán již 4. 3. 2004. Počátek jeho účinnosti je stanoven na 1. 4. 2004 a končí 31. 3. 2005.

Zaměstnavatel velmi oceňuje pracovní atmosféru vzájemných jednání o zmíněné změně kolektivní smlouvy, konstruktivní přístup zástupců CZATCA s cílem vytvořit smysluplný soubor opatření, která se ve

svém důsledku, samozřejmě při dodržení zákonného rámce, ještě v přijatelné míře promítnou do doposud zajišťovaných pracovních podmínek pro řídící letového provozu. A pokud má k nějakému nepohodlí dojít, cílem bylo dohodnout přiměřenou kompenzaci. A to se stalo.

Touto cestou by chtělo vedení ŘLP ČR, s. p., poděkovat také všem ostatním zaměstnancům divize provozní, kteří svým jednoznačně prezentovaným postojem přijatá opatření akceptovali.

K nejvýznamnějším změnám patří možnost nařízení přesčasové práce, na základě individuálního souhlasu zaměstnance, v rozsahu až do 250 hodin v kalendářním roce. Souhlas vyjádřila drtivá většina zaměstnanců. Na některých pracovištích a za určitých podmínek se připouští prodloužení maximální délky smě-
(Pokračování na str. 2)



Bez nového terminálu by ruzyňské letiště v blízké době všechny cestující neodbavilo

Provoz v letošním roce

(Dokončení ze str. 1)

ny na 11 a výjimečně 12 hodin. Rozšiřuje se využívání dělených směn. Další významnou novou možností je skutečnost, že po vzájemném souhlasu vedoucího stanoviště a zaměstnance nemusí být dodrženy limity uvedené v ust. § 10b. Tato možnost se netýká jen ACC. Novinkou je mimořádná odměna za dělenou směnu ve výši 2500 korun za jednu směnu a příplatek za práci přesčas ve výši 100 % průměrného výdělku, přesáhne-li na základě individuální dohody práce přesčas 150 hodin.

Ing. Jan Štindl, ředitel DPRO: Zatímco dosavadní prozíravá práce vedení SPLS v minulých letech jak v oblasti personální, tak v oblasti organizace práce stanoví umožňuje relativně bezproblémové zvládnutí předpovídaných extrémních nárůstů provozu, kdy jediným limitujícím faktorem je kapacita dráhového systému na letišti Ruzyně, muselo nové vedení SONS přistoupit k některým, řekněme ne zcela standardním, opatřením pro zajištění potřebné kapacity v roce 2004. Nově sestavený tým vedení SONS, vědom si závažnosti situace způsobené extrémními nárůsty provozu a problémy s efektivitou výcviku nových ŘLP v minulých letech, začal okamžitě hledat řešení k zajištění potřebné kapacity stanoviště ACC. Zvažována byla postupně celá řada potenciálních opatření od změn v technologii práce, které by umožňovaly otevírání většího počtu sektorů, nebo navýšení sektorových kapacit přes možnost získání kvalifikovaných ŘLP ze zahraničí až po eventuální delegaci části spodního vzdušného prostoru na APP Praha. Analýzou jednotlivých opatření a předpokladů nutných pro jejich aplikaci bylo konstatováno, že žádné z nich není realizovatelné pro letní sezónu 2004. V této situaci vedení SONS, společně s regionální jednotkou ACC CZATCA a za aktivní spolupráce ostatních divízi, připravilo návrh kroků vedoucích k navýšení počtu hodin řídicích letového provozu na ACC, využitelných co nejefektivnějším způsobem pro práci na řídicích sektorech. Cílem byla možnost otevírání až sedmi řídicích sektorů na ACC v době provozních špiček.

Petr Fajtl, ředitel DPLR: Každoročně se DPLR zabývá vytvořením prognózy nárůstu provozu pro jednotlivé roky. Prognózy jsou zpracovávány ve spolupráci s EUROCONTROL, respektive výsledky STATFOR. Každoročně podklady vypracované STATFOR hluboce podhodnocovaly nárůsty v jednotlivých letech. Například v roce 2003 předpověď STATFOR hovořila o nárůstu 4,5 % ve vzdušném prostoru ČR, předpověď DPLR konstatovala očekávaný nárůst 15 %.

Výsledek za rok 2003 je již všem znám. V letošním roce je však situace diametrálně odlišná. Vzácně se prognózy DPLR a STATFOR shodly na čísle

11 % nárůstu. Co ale toto číslo znamená ve skutečnosti? Například to, že našich služeb v roce 2004 využije 475 000 letadel. Rozloženo do sezónních čísel pak požadavky na absolutní kapacitu ACC definují požadavek schopnosti dosáhnout kapacit 76 letadel za hodinu v období leden až květen, 112 letadel za hodinu v období červen až září a 92 letadel za hodinu v období říjen až prosinec. Tolik prognostická data. Na první pohled jednoznačné a vypovídající. Opak je pravdou. Každý „provozář“ se ale zákonitě musí zeptat, kdy a v jakém prostoru se nárůsty projeví. Jednoznačná odpověď vygenerovaná ze systémů v současné době neexistuje a DPLR si uvědomuje, že pokud nebude schopna jednoznačně na takovou otázku odpovědět, nedá se systém stanovování prognóz považovat za ideální. Z naší strany bylo vysláno již několik podnětů vůči EUROCONTROL, jak systémově ošetřit schopnost odpovědi na oprávněný provozní dotaz. Naše podněty nezůstaly bez odezvy – spolupracujeme na úpravě metody Capan a zapojili jsme se do využívání systému Pact II. Věřím, že při prognózách na rok 2005 již nebudou otázky v oblasti nárůstu provozu a kapacity, které bychom nedokázali zodpovědět.

Statistiky a prognózy jsou však prvotním indikátorem úsilí, které musí být vynaloženo k zajištění schopnosti požadovaný nárůst provozu zvládnout. DPLR se aktivně podílela s vedením DPRO na hledání realizovatelných možností pro letošní rok. Opatření, která se na DPRO v současné době uvádějí do života, jsou v letošním roce jediná realizovatelná. To však neznamená, že po jejich zavedení složíme ruce do klína a budeme čekat, jaké požadavky na kapacitu nám přinesou roky příští. Od začátku letošního roku DPLR společně s DPRO pracuje na simulacích, jejichž cílem je najít vhodnější organizaci vzdušného prostoru přerozdělením odpovědností a sektorizací odpovídajících požadavkům na rok 2005 (očekávaný nárůst 12 %). Cílem aktivit spojených s roky příštích je upustit od opatření mimořádných a realizovat taková, která jsou standardní a systémová.

(red)

Foto: mis



Letiště budou patřit krajům

Ke svému pravidelnému jednání se dne 12. března 2004 na ostravském letišti sešla Parlamentní skupina pro civilní letectví Parlamentu ČR. Hlavním tématem byla diskuse o problematice převodu regionálních letišť v Brně, Ostravě a Karlových Varech na kraje.

Poslanecká sněmovna 12. února 2004 schválila návrh zákona o bezúplatném převodu letišť, jehož účelem je vytvoření podmínek pro rozvoj regionálních letišť, posílení jejich významu v dopravní infrastruktuře a vytvoření podmínek pro čerpání prostředků pro rozvoj těchto letišť ze strukturálních fondů EU. Návrh zákona nyní čeká projednání v Senátu a podpis prezidenta.

Provozování regionálních letišť zabezpečí kraje samy nebo prostřednictvím třetích subjektů oprávněných k provozování letišť, s využitím stávajícího kvalifikovaného personálu. Kontrola státu nad řádným provozem regionálních letišť a nad dodržováním příslušných právních norem bude po převodu na kraje zajištěna v rámci vymezeného dohledu Úřadu pro civilní letectví ČR. Pro zabezpečení veřejného zájmu na zachování letecké dopravy v regionech zákon stanovuje dvě dílčí omezení, která budou kraje muset dodržet. Letiště především zůstanou po dobu deseti let ve vlastnictví krajů a po uvedené časové období užívány pouze k naplňování potřeb letecké dopravy. Druhá podmínka stanoví, že po uplynutí desetileté lhůty si musí kraj v případě převodu vlastnictví k letišti zachovat spoluvlastnický podíl v rozsahu nejméně 51 % na majetku tvořícím letiště.

Kraje si od převodu letišť slibují především větší vliv na utváření dopravní politiky vlastního regionu. Například Jihomoravský kraj chce v rámci čerpání strukturálních fondů a za pomoci akciové společnosti Letiště Brno realizovat rozvojové projekty za zhruba 180 milionů korun. Přibližně 100 milionů korun by mělo stát vybudování logistického centra a 80 milionů úprava odbavování cestujících pro podmínky tzv. schengenských dohod. Také Karlovarský kraj hodlá do rozvoje letišť investovat až 76 milionů korun. Investice budou použity především na rekonstrukci starého povrchu RWY a instalaci nového světelného zabezpečovacího zařízení.

RICHARD KLÍMA, VOVMK

ICAO očekává rekordní výkony

Rok 2004 by měl podle Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO přinést zlepšení ekonomických výsledků světové letecké dopravy cestujících a vyrovnat nebo překonat rekordní výkony z roku 2000, kdy bylo dopraveno 1,66 miliardy cestujících. V roce 2001 to bylo 1,62, v roce 2002 1,61 a vloni 1,57 miliardy pasažérů. Předpokládané výsledky by neměly ohrozit ani výkyvy cen leteckých pohon-

ných hmot nebo sezónní výskyt infekčních onemocnění. Optimismus ICAO pramení z očekávaného růstu hrubého domácího produktu. Organizace OECD pro členské státy předpokládá nárůst o 3 % (z toho USA 4,2 % a EU 1,8 %) a Mezinárodní měnový fond je ještě optimističtější – celosvětový růst odhaduje na 4 %, zvláště díky nečlenským státům OECD z Asie.

(red)

Statistika provozu

Měsíc	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Průměr zdržení / ACFT v min.	
	2003	2004	03/04 %	2003	2004
únor	26 445	32 983	+24,7	0,10	0,12

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %
únor	7 291	8 731	+ 19,8	1 201	874	– 27,2	446	512	+ 14,8	365	367	+ 0,5

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Konkurence se vstupem do EU vzroste, říká ing. Petr Palička

Historie firmy začíná v roce 1885

Jednou z firem, které se podílejí na výstavbě nového střediska IATCC v Jenči, je společnost Bovis Lend Lease, a. s., která mimo jiné realizuje i projekt Terminál sever pražského letiště (Projekt EUropa). Firma poskytuje služby při přípravě a řízení staveb od zpracování konceptu projektu přes jeho realizaci až po uvedení do provozu. O bližší informace jsme v krátkém rozhovoru požádali generálního ředitele ing. Petra Paličku.

Mohl byste nás na začátku seznámit s historií vaší firmy?

Naše mateřská společnost byla jako běžná stavební firma založena v Anglii roku 1885 panem Charlesem Williamem Bovisem. Postupem let se firma etablovala a rozvíjela především na britském trhu, po jejím převzetí společností P & O v sedmdesátých letech minulého století, a především poté, co se jejím ředitelem stal český rodák sir Frank Lampl, nastal její prudký rozvoj nejen ve Velké Británii, ale prakticky po celém světě. Společnost se orientovala na nové produkty na stavebním trhu a začala nabízet i jiné způsoby realizace projektu, a to pomocí metod Project Managementu, Construction Managementu a Management Contractingu. Během několika let se stala jednou z nejsilnějších stavebně manažerských společností nejen na britském trhu, ale i v USA, Austrálii a na některých místech Asie. V rámci rozšiřování společnosti do Evropy byla v roce 1991 založena i naše pobočka v České republice. Ta se od té doby rozvíjela z původní malé firmy o cca 8 lidech, poskytující služby především zahraničním klientům, do současné podoby, kdy jsme bezesporu nejsilnější stavebně manažerskou firmou na našem trhu a pracujeme pro velmi široké spektrum zákazníků.

Kdo je vlastníkem společnosti?

Společnost Bovis Lend Lease je plně vlastněna společností Lend Lease, což je australská developersko-finanční firma. K převzetí Bovis od původního vlastníka P & O došlo v roce 1999, poté, co Bovis

pro tohoto australského developera zrealizoval rozsáhlý projekt Blue Water v hrabství Kent v Anglii. Naše společnost Bovis Lend Lease, a. s., v České republice je 100% vlastněná mateřskou společností BLL s ředitelstvím v Londýně.

Realizujete nejen dopravní stavby.

Ano, realizujeme nejen dopravní stavby, dokonce bych řekl, že naše účast v sektoru dopravních staveb zde v České republice je spíše novinkou v naší strategii. Tradičně jsme nejsilnější v sektoru pozemních staveb, do dnešního dne jsme v České republice dokončili již více než 100 projektů. Z nejvýznamnějších lze uvést například rekonstrukce Veletržního paláce, Slovanského domu a Kongresového centra v Praze, rekonstrukce pavilonů G, C a F v areálu výstaviště v Brně, výstavbu již šesti obchodních center Olympia v Brně, Mladé Boleslavi, Teplicích, Plzni, Karvině a Olomouci, či právě dokončovanou Sazka arénu nebo zahajovanou výstavbu nového kampusu Masarykovy university v Brně.

Vaše ekonomické výsledky jsou tedy dobré.

Jak jsem již uvedl, společnost se od roku 1991 plynule rozvíjí, a to z původního počtu několika zaměstnanců na dnešních více než 120, stejně roste i obrát firmy,

který v loňském roce dosáhl cca 180 mil. Kč. Toto číslo se samozřejmě v prostředí stavebních firem nemusí zdát výjimečné, je však třeba si uvědomit, že tento obrát byl dosažen výhradně službami zákazníkům, nejsou v něm tedy obsaženy žádné stavební dodávky či stavební práce.

Pohled do budoucnosti je optimistický?

Pohled do budoucnosti musí být optimistický, jinak bych tuto práci nemohl dělat. Je sice pravda, že konkurence je obrovská a se vstupem do EU pravděpodobně ještě vzroste, ale věřím, že naše schopnost poskytovat kvalitní služby, spolu s našimi zkušenostmi a znalostmi trhu a zájemem silné světové firmy nám umožní získat a zrealizovat další zajímavé zakázky. Věřím, že česká ekonomika v nejbližších letech poroste, a s tím porostou i možnosti pro další rozvoj naší společnosti.

Vaše aktivity se omezují pouze na Českou republiku?

Ano i ne. Bovis Lend Lease, a. s., je firma aktivní pouze u nás, ale to jen proto, že jsme v roce 1997, po zrealizování první zakázky v Bratislavě, vstoupili na slovenský trh prostřednictvím místní společnosti Bovis Lend Lease, s. r. o. Tato společnost je řízena též z Prahy.

Jaký je váš podíl na výstavbě střediska IATCC Praha?

Při výstavbě střediska IATCC se investor zachoval velmi zodpovědně a moudře a rozhodl se vyhledat spolupracující firmu již na samém počátku výstavby. Měli jsme proto možnost pomáhat RLP již od fáze

výběru pozemku, formování investičního záměru, výběru projektanta i zhotovitele. V současné době provádíme klasickou činnost Project Managera v průběhu výstavby.

Jak dlouho jste vy ve firmě?

Já jsem do společnosti Bovis nastoupil v roce 1994 na pozici Project Managera, později jsem začal pracovat jako Bussines Development Manager, v roce 1997 jsem stal ředitelem rekonstrukce Kongresového centra a od roku 2000 pracuji jako generální ředitel. Musím říci, že vzhledem k tomu, že Bovis měl v roce 1994 cca 15 zaměstnanců a nyní jich má téměř 10krát tolik, jsem s touto společností svázán pravděpodobně daleko silněji, než kdybych býval nastoupil do již hotové a vybudované firmy, a pociťuji zcela mimořádnou zodpovědnost za její další osud.

Děkuji za váš čas, který jste věnoval našemu rozhovoru.

(mys)

Foto: Bovis Lend Lease

Ing. Petr Palička

Rodák z Prahy (1958). Po maturitě na gymnáziu Na Zlatance vystudoval na ČVUT Fakultu stavební, obor konstrukce a dopravní stavby. Absolvoval i postgraduální studium – obor znalectví v Ústavu soudního inženýrství. Nastoupil jako projektant betonových mostů v Pragoprojektu. Tuto funkci zastával i ve firmě Pontex, později zde přešel do diagnostického oddělení stavebních konstrukcí. Ze zkušeností z oddělení speciální diagnostiky firmy Gifford Consulting ve Velké Británii nastoupil v roce 1994 do Bovis Lend Lease, a. s., kde dnes zastává funkci generálního ředitele a předsedy představenstva. Mezi jeho záliby patří kromě sportu (lyžování, windsurfing, cyklistika) i klasická hudba a jazz.



Zaostřeno na IATCC Praha

Ustupující zima a první nesmělé náznaky přicházejícího jara jsou dobře viditelné i na stavbě našeho nového střediska v Jenči. Stavba se pomalu stává dominantou obce Jeneč a je nepřehlédnutelná pro všechny řidiče mířící do našeho hlavního města ze západního směru.

Bližší návštěva stavby umožňuje identifikovat její klíčové části a s troškou představitosti i zhodnotit například výhled z budoucí jídelny. Je možno vystoupat po schodech v pasáži mezi administrativní budovou a provozním objektem – právě tato část stavby se asi stane skutečným centrem podniku, kde se budou vzájemně potkávat lidé z různých divizí, sekcí a středisek. Že k tomu budou mít důstojné a příjemné prostředí, je už teď zřejmé!



Pod námi střešní konstrukce pasáže, v pozadí sloupy 5. NP administrativní budovy naznačují, že i tato část objektu bude v nejbližší době dokončena



Pohled do budoucího sálu ATS. Průhled střešními vazníky (jejich rozpětí je 29,5 metru a hmotnost každého z nich 20 tun) naznačuje, že díky tomuto řešení nebude plocha sálu ATS narušena žádným sloupem. Ten velký obdélníkový otvor naznačuje budoucí propojení sálu ATS a ITS



Kotevní blok pro anténní stožáry. Takových bloků bude na střeše provozního objektu deset

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: JIŘÍ HOURLA jr., K IATCC

Třetí místo v soutěži Firma kraje

V Praze se uskutečnila manažerská snídane, se kterou bylo spojeno vyhlášení vítěze soutěže Firma kraje. Posláním soutěže je vyzdvihnout ty firmy, které se podílejí na zlepšení kvality života obyvatel regionu. Řízení letového provozu se umístilo na třetím místě. Zvítězila společnost Sodexho následovaná Pražskou teplárenskou. V rámci Středo-

českého kraje zvítězil Královský pivovar Krušovice, druhá byla Poděbradka a třetí společnost Fermata. Stejně akce proběhla ještě v Ostravě, Brně, Plzni, Ústí nad Labem, Hradci Králové a Českých Budějovicích. Zástupci všech oceněných společností se pak ještě setkají na závěr celého seriálu.

(red)

Odbory jednaly ve Vídni

Dne 12. března 2004 se konalo ve Vídni jednání zástupců odborových a profesních svazů států CEATS, které bylo organizováno odborovou centrálou ETF (European Transport Worker's Federation) ve spolupráci s ATCEUC (ATC European Unions Coordination). Hlavním tématem jednání byl projekt CEATS z pohledu jednotlivých profesních a odborových svazů, dále pak ratifikace programu Single European Sky a jeho následné začlenění. Jednání se zúčastnili zástupci svazů z Maďarska, Slovenska, Slovinska, Chorvatska, Itálie, Rakouska, dále pak zástupci mezinárodního profesního svazu řídicích letového provozu IFATCA (International Federation of ATC Associations). Pozvání přijali a jednání se zúčastnili i zástupci odborových a profesních svazů (VVOO, CZATSEA) organizovaných při ŘLP ČR, s. p.

MILAN VONDRA, RIS/ASP

Nejmodernější bezpečnostní řešení pro ŘLP ČR, s. p.

Ve výběrovém řízení na dodávku a zavedení technologické infrastruktury pro zajištění bezpečnosti datových komunikací ve společnosti Řízení letového provozu ČR, s. p., zvítězila společnost Corpus Solutions, a. s., která na českém trhu působí již od roku 1992. Firma uvede do provozu špičkové bezpečnostní řešení s nejmodernějšími prvky zajišťujícími vysokou míru bezpečnosti a dostupnosti. Jak uvedl ing. Libor Škoda, náměstek ředitele DPRO pro ATM systémy, o výsledku výběrového řízení rozhodly především zkušenosti společnosti Corpus Solutions v oblasti bezpečnosti, navíc dokumentované řadou úspěšných referencí. Corpus Solutions zajistí řešení formou částečného vyřazování technologií, která umožní maximální pružnost a škálovatelnost systému s ohledem na vývoj výkonových požadavků. Součástí služeb bude i podpora bezpečnostní infrastruktury. Řešení koncentruje nejmodernější trendy v oblasti bezpečnosti datových komunikací. Systém vysoké dostupnosti (High Availability System) zajišťuje nepřetržitý chod kritických systémů, které jsou klíčové pro chod firmy. Pokud dojde k selhání některé z částí systémů, následuje přesměrování na záložní (zrcadlový) systém a zvnější se vše chová, jako by k žádnému technickému problému nedošlo. Tak je zajištěn průběžný a bezproblémový provoz i při selhání jedné nebo více částí celého systému.

(red)

Kolektivní jednání pro rok 2004

Kolektivní jednání pro tento rok bylo oficiálně zahájeno dopisem generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Petrem Maternou 2. února 2004. První pracovní jednání bylo svoláno na 16. 2. 2004. Další schůzky proběhly 4. a 22. března.

Obecná část Kolektivní smlouvy a Zásady o čerpání FKSP mají platnost do roku 2005, a tak se podnikový návrh týkal jen změn ve Mzdovém předpisu. V návrhu VVOO však jsou připomínky nejen ke Mzdovému předpisu, ale i k Obecné části KS a k Zásadám o čerpání prostředků z FKSP. Ve shodě s textem kolektivní smlouvy probíhá jednání o všech připomínkách společně.

Připomínky VVOO se týkají samozřejmě nejen Mzdového předpisu, ročních odměn, ale i kompenzace snížených nemocenských dávek, prohlubování kvalifikace na úseku odborného výcviku a výuky anglického jazyka pomocí kurzů a stáží v zahraničí, problému s parkováním u LŠ a LO, navýšení ceny stravenek v souvislosti s předpokládaným navýšením DPH a možností hrazení nadstandardní lékařské péče z FKSP. Návrh obsahuje i žádost o uzavření havarijního pojištění referentských vozidel určených na zahraniční cesty.

Výsledkem jednání, které by mělo skončit do konce března, bude kompromis mezi návrhy obou partnerů. O konečném výsledku vás budeme informovat až v příštím čísle Stripu.

ZDENĚK MICKA, VVOO

Významné provozní změny NATS

Poskytovatel letových provozních služeb ve Velké Británii NATS UK (National Air Traffic Services) provedl v polovině března 2004 významné změny v uspořádání vzdušného prostoru. Změny byly realizovány v sektoru Clacton nad východní Anglií, kde průměrný denní provoz činí 1200 pohybů. Provedená resek-

torizace vytvořila dva nové spodní sektory sousedící s belgickým a nizozemským FIR. Umožní tok provozu směřujícímu na londýnská letiště Stansted a Luton mezi londýnským TMA a evropským kontinentem bez vstupu do vzdušného prostoru kontrolovaného z přetíženého střediska Swanwick.

Výsledným efektem bude navýšení kapacity o 30 % a významné snížení zpoždění v budoucnosti. Provozní změny budou mimo jiné znamenat výrazné snížení nákladů leteckých dopravců spojené se zpožděním, a to až o několik milionů liber ročně.

(rkl)

„3L“

Renomovaní fotoreportéři a zástupci OVVMK se v květnu sejdou, aby posoudili vaše soutěžní snímky a vyhlásili vítěze jednotlivých kategorií. Výsledky zveřejníme v červnovém čísle Stripu. Přinášíme ukázkou soutěžního snímku s názvem Letiště Lukla Nepál od Stanislava Petráška.

(red)



Horká aktualita z výstavby IATCC v Jenčí. Na snímku Jiřího Houry jr. vidíte vzorky skel, první náznak barevného řešení fasády. Vpravo průhledné a neprůhledné sklo kanceláří, vlevo průhledné sklo schodišť

inspiromat

„Pietní vzpomínka neohrozila žádné z desítek letadel, které byly v tu chvíli ve vzduchu. My jsme už dříve informovali po celé Evropě sdružení pilotů i dopravce. Všichni na to byli připraveni.“

Prezident Českého sdružení řídicích letového provozu Zdeněk Sršeň k minutě ticha na frekvencích (7. 3.)

„Jde o začátek obměny letadel, která je naplánována do konce roku 2006. Přibude pět Boeingů 737-400 a tři turboprotulová ATR 42.“

Mluvčí ČSA Marcela Picková k nákupu nových strojů (8. 3.)

„Hradecké letiště je teď pro tak velké přehlídky v podstatě mrtvé. Brněnské letiště dnes přehlídce takového rozměru vyhovuje nesrovnatelně lépe.“

Mluvčí pořadající agentury CAFBFA Jiří Fiala o letecké přehlídce CIAF (11. 3.)

„Nejpřesnější možností v boji s terorismem je zlepšit činnost zpravodajských služeb a monitorovacích systémů na veřejných prostranstvích.“

Kevin O'Brien, expert na terorismus z britské pobočky výzkumného ústavu RAND (15. 3.)

„Přerovské letiště v rámci profesionalizace armády rokem 2007 skončí a přestěhuje se do Náměště nad Oslovou.“

Miroslav Kostelka, ministr obrany ČR (15. 3.)

Pokud se podíváte na různá letiště, tam prostě transportéry jsou úplně normálně, takže mě to, upřímně řečeno, docela překvapilo, že to vzbudilo takovou pozornost.

Ministr vnitra ČR Stanislav Gross ke zvýšení bezpečnostních opatření na Ruzyni (16. 3.)

„V tuto chvíli probíhá detailní modelování optimálních variant dalšího směřování obnovy a rozvoje leteckého parku. Proces není uzavřen.“

Tiskové oddělení ČSA (19. 3.)

„Jednáme o tom. ČSA létat přímo pouze do Prahy. Naše představa by byla, aby nová společnost navíc dopravovala přímo do Vídně a Mnichova.“

Hejtman Evžen Tošenovský o snaze získat některou nízkonákladovou leteckou společnost pro letiště Ostrava-Mošnov (24. 3.)

„Jen v únoru letošního roku využilo služeb pražského letiště 514 000 pasažérů, což je meziroční růst o více než 36 procent. Pokračoval tak trend zahájený v srpnu loňského roku.“

Anna Kovaříková, mluvčí České správy letišť (31. 3.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

No pohled pro bohy!

Že je pražské letiště jednou velkou stavbou, přes kterou je nutno ještě přecedit neutuchající přívaly cestujících (meziroční srovnání za leden a únor ukazuje zvýšení počtu o 30 %), není žádnou novinkou. Už si zvykáme, že se technický blok krčí za ochranou bariérou z prken a že do něj chodíme po dřevěné lávce, abychom v blátě neztratili boty. Z úrovně chodníku je jen omezený rozhled a člověk si neuvědomí ohromný rozsah výstavby. Ale pohled z oken řídicí věže je opravdu překvapující. Ať se podíváte kterýmkoliv směrem, vidíte jen ohromné stavebníště. Myslím, že stojí za to se o ten výhled podělit s našimi „věžníky“. Tak takhle to vypadalo 25. 3. 2004.



V prostoru před terminálem se budují opěrné sloupky pro estakádu, která se bude šikmo zdvíhat k úrovni 1. patra nového terminálu



Výhled na provozní plochu, v pozadí startuje ČSA z RWY 31, v popředí není bojiště, ale zhruba poloviční část staveniště budovy terminálu Sever 2. Stavební stroje už netrpělivě čekají, až se vyřeší překládka optických kabelů (šikmá trasa v kroužku), které přenášejí radarová data pro řídicí stanoviště



Na severním okraji stavební jámy pro terminál už se rýsuje prst C, v popředí je střecha spojovacího objektu mezi novým a stávajícím terminálem

Text a foto: **OLDŘICH STANĚK**, AI

Monitorujem

Počty řízených letů nad ČR

Jiří CHUM, moderátor:

Nad hlavami nám rok od roku létá stále větší počet letadel. Loni se počet řízených letů nad Českou republikou zvýšil o sedmáct procent na více než čtyři sta třicet tisíc.

Petr FAJTL, ředitel Divize plánování na Řízení letového provozu České republiky:

Důvod je naprosto prozaický – je to volba našich zákazníků, respektive leteckých přepravců, kteří vyhodnocují, tak jako každý zákazník, a porovnávají nabídku a kvalitu služby s cenou. Dokonce mají vytvořený software, kde si vybírají, který vyhodnocuje vlastně pro ně nejvýhodnější tratě a nejvýhodnější poplatky, a samozřejmě vysoká kvalita služby a bezpečnost je hlavním kritériem, které v tomto výběru sehrává prvotní roli.

Jaroslav SKALICKÝ, redaktor:

Říká Petr Fajtl, ředitel Divize plánování na Řízení letového provozu České republiky.

Petr FAJTL:

V průměru v roce 2003 denně prolétlo nad Českou republikou čtrnáct set padesát letadel a ve špičkách se dosahovalo sedmácti set letadel. V letošním roce se dá očekávat špičky až devatenáct set letadel denně, to znamená letadel, která vstoupí do našeho prostoru a buď jím proletí, anebo tudíž přistanou.

Jaroslav SKALICKÝ:

Díky výhodným finančním podmínkám a propustnosti vzdušného prostoru, která téměř nezpůsobuje zpoždění, se tak létání přes Česko vyplatí i společnostem, které by měly kratší cestu například přes Rakousko nebo další okolní země, kde jsou ale poplatky vyšší a kdy je u nás vzdušný prostor nejpřehlednější?

Krok za kro

V dnešním pokračování seriálu vám chceme přiblížit problematiku výcviku z pohledu čerstvých absolventů základního kurzu. Požádali jsme proto dva Jany – Lomičku a Vika – o rozhovor. Zajímaly nás nejen důvody, které je vedly k rozhodnutí stát se řídicím letového provozu, ale i jejich zkušenosti ze studia a představy o budoucnosti.



e zpravodajské tituly



Petr FAJTL:

Samozřejmě, že špičky začínají v ranních hodinách, kdy odlétá hodně linek z letiště Praha do Bruselu, Paříže, Londýna, potom samozřejmě špičky jsou kolem poledního, špičky jsou v odpoledních hodinách a vyskytují

se i špičky v nočních hodinách. Je to hodně závislé na konkrétním dni v týdnu a na sezóně.

Jaroslav SKALICKÝ:

Stejně jako silnice, tak ani vzdušný prostor ale není nafukovací.

Petr FAJTL:

Kapacita vzdušného prostoru je dána samozřejmě také rozestupy mezi letadly. V současné době se využívají rozestupy tři sta metrů vertikálně a pět mil horizontálně, což samozřejmě má také dopad na průchodnost toho vzdušného prostoru. A kapacita našeho vzdušného prostoru dosahuje hodnoty sto deset letadel za hodinu, ale aby nedošlo k přetěžování řídicího letového provozu a vůbec přetěžování systému jako takového, tak funguje regulace, která je řízená z Bruselu, a ta nepřipustí, aby do vzdušného prostoru vstoupilo víc letadel, než je kapacita systému schopná absorbovat.

ČRo 1 – Radiožurnál, 26. 2. 2004

Letiště s televizní reklamou

Pražské letiště v Ruzyni bude mít vlastní televizní vysílání. Jeho součástí mají být i reklamní bloky. Provozovatelem systému plazmových obrazovek a LCD monitorů je agentura M. I. P. Group. Rozdělení komerčního a nekomerčního vysílání má být podle Heleny Vonkové z marketingu M. I. P. 25 ku 75. Počet vysílacích hodin je naplánován na patnáct. Zatím je instalováno osmnáct kusů nosičů, v plánu je ovšem padesát reklamních nosičů.

Strategie, 8. 3. 2004

Česko musí do roku 2008 připravit plány na snižování hluku

Česko musí do poloviny roku 2008 vypracovat mapy hluku a plány na jeho snižování pro Prahu, Brno, Ostravu, hlavní silniční a železniční tahy a pro ruzyňské letiště. Povinnost vyplývá z evropské směrnice, která sjednocuje metodiky měření hluku a limitní hodnoty v celé EU. Návrh zákona o hodnocení a snižování hluku v životním prostředí ve středu projedná vláda. O tom, že směrnice je součástí českého právního řádu, má Praha informovat Brusel do 18. července.

Zpravodajství ČTK, 8. 3. 2004

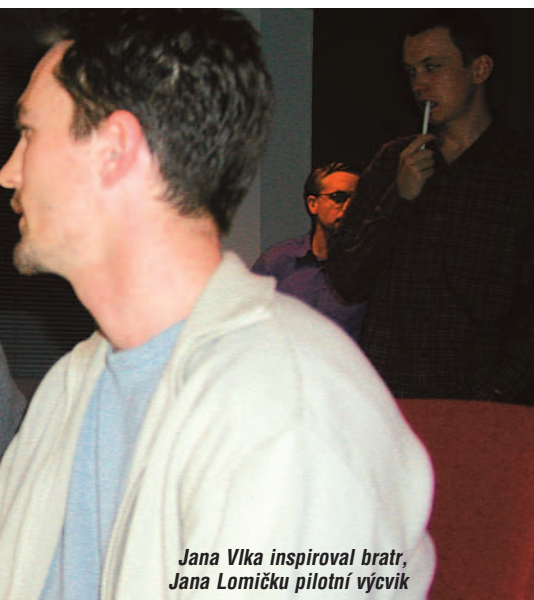
kem výcvikem řídicího letového provozu

Jan Lomička narozený v Čisté u Rakovníka, 27 let. Jmenuji se Jan Vlk, jsem z Prahy a je mi 22 let.

Jakou školu jste absolvovali před nástupem na LŠ?

J. L.: Českou zemědělskou univerzitu v Praze-Suchbátě, provozně-ekonomickou fakultu.

J. V.: Vystudoval jsem střední průmyslovou školu dopravní.



Jana Vlka inspiroval bratr, Jana Lomičku pilotní výcvik

Zajímá nás proč jste si vybrali ke studiu právě profesi řídicí letového provozu?

J. L.: V podstatě mě k tomuto oboru přivedl můj bratr, který už několik let pracuje na APP/TWR jako řídicí. Velice mi imponuje zvláštnost této práce a navíc jsem měl možnost poznat na pracovišti skvělý kolektiv.

J. V.: Základní poznatky o této profesi jsem získal již v pilotním výcviku, takže jsem věděl, co povolání řídicího obnáší z pohledu druhé strany, a uvědomil jsem si, že právě to mě láká a rád bych to zkusil. Po exkurzích před výběrovým řízením na pracovištích nebylo z mé strany již o čem přemýšlet.

Jaké byly vaše představy o studiu a jak dalece se liší od skutečnosti?

J. L.: Upřímně řečeno, šel jsem do kurzu s „čistou hlavou“ bez jakýchkoliv konkrétních představ a jistot, i když ze zkušeností mého bráchy mi bylo jasné, že mě do budoucna čeká spousta učení.

J. V.: Už když jsem se hlásil k výběrovému řízení, měl jsem základní přehled o nárocích při výcviku, tudíž jsem věděl, jaké na mě budou kladeny požadavky, a dnes vlastně mohu říct, že vše probíhá tak, jak jsem si představoval.

Jak hodnotíte ze svého pohledu úroveň studia?

J. L.: Myslím, že celý systém studia je velice dobře promyšlený a připravený. Moc spokojený jsem byl především s trpělivým přístupem vyučujících.

J. V.: Zatím jsem byl s výukou, dostupností materiálů a přístupem ostatních k výuce a výcviku velmi spokojený.

ný. Snaha instruktorů a vyučujících, abychom při závěrečných zkouškách uspěli je opravdu významná. Doufám, že celé studium dobře dopadne a všichni se sejdeme na pracovištích.

Které předměty vám dají nejvíce „zabrat“ a které naopak jsou pro vás „procházkou růžovým sadem“?

J. L.: Procházku růžovým sadem ani jeden. Nejvíce jsem se musel zaměřit na navigaci, protože to pro mne bylo něco zcela nového.

J. V.: Do základního výcviku jsem vstupoval s určitými znalostmi, které jsem získal při pilotním výcviku, takže základní problematika vyučovacích předmětů mi nebyla cizí, nicméně třeba obor meteorologie vyžaduje komplexní pochopení a dlouholeté studium. Meteorologii bych zařadil do kategorie „zabrat“.

Máte už představu o své budoucnosti ve funkci řp? Jaké místo budete zastávat?

J. L.: Věřím, že to dopadne tak, že budu na sektoru na ACC a budu tam s licenci sedět vedle těch, myslím že mohu říct kamarádů, kteří nás teď „mučí“ na simulátorech.

J. V.: Ano mám. Pokud všechno dobře dopadne, nastoupil bych jako řídicí letového provozu na ACC Praha.

Děkuji za rozhovor a přeji vám, aby se vám vše dařilo jak při studiu, tak i v budoucnu ve vaší profesi řp.

Text a foto:
mis

Nízkonákladové aerolinie se prosazují

Možnosti levného létání se postupně rozšiřují. Počet společností, které tuto službu poskytují, neustále roste a naše hlavní město se stává oblíbeným cílem. Jedním z důvodů je i to, že mnozí turisté dávají přednost nižším platbám za letenky i za cenu nepohodlí, se kterým musí na palubách letadel takových aerolinií počítat.

Zásluhu na zvyšování počtu letů do Prahy mají nejen zavedené letecké společnosti, ale i letadla nízkonákladových společností, jejichž počet stále narůstá. Praha se v poslední době stává oblíbeným cílem zahraničních turistů, kteří chtějí při cestování ušetřit a nízkonákladové letecké společnosti jim tuto možnost nabízejí.

Z Prahy se tak pro nízkonákladové letecké dopravce stává důležité evropské

centrum. Pražské letiště nabízí ve středoevropském prostoru bezkonkurenčně nejlepší možnost, jak cestovat s nízkonákladovými aeroliniemi. Projevilo se to v nárůstu provozu, který byl ve srovnání s ostatními státy v loňském roce zcela výjimečný.

Společnost GoFly (dnešní EasyJet) byla první z levných aerolinií, které začaly působit na českém trhu. To bylo v roce

Nízkonákladové aerolinie létají do těchto států a měst

Velká Británie • Londýn (letiště Stansted, Gatwick), Bristol, East Midlands, Leeds (Bradford), Manchester, Southampton, Cardiff, Newcastle

Itálie • Benátky, Miláno
Slovensko • Košice
SRN • Stuttgart, Kolín/Bonn
Švédsko • Stockholm
Irsko • Belfast
Francie • Paříž

Švýcarsko • Curych
Španělsko • Madrid
Nizozemsko • Amsterdam
Dánsko • Kodaň
Polsko • Katowice
Maďarsko • Budapešť

1999. V současnosti do Prahy létá už devět společností a do poloviny tohoto roku by se jejich počet měl rozšířit na deset. V současné době lze z Prahy odcestovat do 13 států. Například mezi Prahou a Londýnem létá týdně až 20 pravidelných linek. Nové společnosti budou létat také do Oslo, Trondheimu nebo Glasgowu.

V roce 2003 využilo služeb nízkonákladových aerolinií téměř 680 tisíc lidí (nárůst proti roku 2002 byl 9,1 procenta). Cestující se však musí smířit s nižším komfortem, než jaký poskytují pravidelné letecké linky. Například letadlo B737-500 jedné společnosti pojme 130 cestujících, místo obvyklých 108. Další z nevýhod takové dopravy je, že si letenku, aby byla co nejlevnější, musí zaplatit dlouhou dobu dopředu. Občerstvení také nedostane zdarma. Stejně jako aerolinie kvůli úsporám zakládají světové letecké aliance, tak se i nízkonákladoví dopravci začínají spojovat. To jim přinese úspory – budou společně využívat informační technologie, distribuovat letenky, propojí své internetové sítě a společně si budou zajišťovat letištní služby. Jedna z nových společností například slibuje, že cena jednosměrné letenky do Paříže, Curychu, Madridu, Amsterdamu nebo Kodaně nepřesáhne cenu 1500 korun včetně tax a poplatků.

Jak se ukazuje, konkurenční boj přinese v budoucnu další snižování nákladů, což se může projevit dalším omezením poskytovaných služeb. Pro mnoho cestujících však zůstane nízká cena letenky rozhodujícím kritériem.

(mis)

Misheard English

GEORGE ORWELL

(1903 v Indii–1950 v Londýně)

Ti z pravice, kteří jej považují za svého idola, jsou politicky naivní, protože George Orwell byl nešťastným proletářem v chudinských hadrech se vzděláním z Etonu, který si sám balil cigarety, nenáviděl komunisty, ale mluvil angličtinou a přízvukem britských vyšších vrstev.

Jako proletář-intelektuál nenáviděl všechny „neupřímné laciné proletáře – bolševické aparátčiky“ a „sentimentální socialisty, kteří komunistickým aparátčikům umožnili příchod k moci“ jako lidová fronta ve Španělsku 1936 – přesto odjel proti fašistům do Španělska bojovat a byl vážně zraněn. Jeho válečná reportáž *Homage to Catalonia* (1938) se stala novinářskou a antistalinskou klasikou.

Jeho díla mají jasné poselství a jsou jazykově brilantní – kdyby novináři měli svého svatého, byl by jím určitě samotářský Orwell, ale jak Orwell napsal, „světci by vždycky měli být považováni za vinné, dokud neprokáží svoji nevinu“ – a Orwell žádný světec nebyl. Jako proletáře jej fascinovala a zajímala hlavně stalinská říše zla a čistota anglického jazyka, nikoliv však lidské vztahy – proto i jeho hrdinové jsou škrobení, jako byl on sám.

Jeho občasně výpady proti přístěhovalecké vlně středoevropských židů, kteří utíkali před nacismem, byly v nejlepším případě choulostivé. Urazil i Salvadora Daliho, kterého nazval dobrým malířem, který svoji úchylnost skrývá za avantgardním uměním.

The Lion and the Unicorn (1941)

(V textu jsou dvě slovní záměny)

„It was still the England I had known in my childhood: the railway cuttings smothered in wild flowers, the red buses, the suet puddings, the blue policemen – all sleeping the deep sleep of England from which I sometimes fear that we shall never wake till we are jerked out of it by the roar of bombs. England is a family in which the young are generally dwarfed and most of the power is in the hands of irresponsible uncles and bed-ridden ants. Still, it is a family. It has its private language and its common memories, and at the approach of an enemy it closest its ranks. A family with the wrong members in control.“

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: mind NOT pint

(ak)



AN UNKNOWN LOW COST OPERATOR...

Kreslil: OTAKAR RADA