

Rozpočet podniku na rok 2005 právě ukončil svoji první fázi. V praxi to znamená, že manažeri středisek zformulovali své představy o roce 2005 a převedli je do podoby nákladů. Pro většinu z nás to nebylo řešení obvyklé, protože rok 2005 přinese změny, které nebudeme řešit každý rok. Kromě očekávaného, ale prozatím nepopsatelného nárůstu provozu, to bude například stěhování do nové budovy IATCC...

Výsledek první fáze prozatím odpovídá očekávání a zároveň i ne příliš standardnímu zadání. Výše rozpočtovaných nákladů převyšuje letošní úroveň o 11,2 %, což je několikanásobně více než očekávaná inflace. Je to i mnohem více, než prognózovaný nárůst nákladů obdobných podniků v Evropě.

Rozpočet 2005

Je ale rozpočet nákladů příliš vysoký (viz předchozí odstavec) nebo příliš nízký (v porovnání s dosavadním nárůstem provozu)? Podle jakého kritéria lze jednoznačně odpovědět? Pro podnik působící na volném trhu je odpověď: cena a množství prodaného produktu, toto vše vyjádřené bodem na poptávkové křivce. ATM je ale odvětví cenově regulované, poptávková křivka je přímkou a za daných podmínek hledání odpovědi touto cestou směřuje do slepé uličky.

Pokud to zjednodušíme, cena za služby ATM je dána na jeden rok a v jeho průběhu ji lze měnit zcela výjimečně. (V letošním roce k tomuto kroku přistoupilo například Švédsko, které v důsledku nárůstu provozu a poklesu nákladů snižovalo jednotkovou cenu za trátovou službu o 7,3 %, a to díky vyššímu nárůstu provozu o 2,8 % a nižším odpisům). Cena je výsledkem jednoduché rovnice, ve které jsou pouze roční plánované náklady a prognóza provozu. Objem provozu nelze nikdy odhadnout se 100% přesností, což může ovlivnit míru pokrytí nákladů. Případné rozdíly potom řeší dvouletý vyrovnávací mechanismus. Toto jsou všeobecně známá pravidla, kterými jsme nyní vázáni mezinárodní úmluvou a která nadto během velmi krátké doby dostanou i podobu zákonných normy (regulativu) Evropské komise.

Rozpočet, respektive výše nákladů, je samozřejmě významný cenotvorný faktor, který ale nereguluje cenu, jelikož ji regulovat nesmí. Jinak řečeno podnik poskytující služby ATM neřídí své náklady proto, aby dosáhl určité úrovně ceny. Řízení nákladů je především výraz zodpovědnosti manažerů na všech úrovních řízení za hospodaření s majetkem státu. V neposlední řadě je to i jedna z odpovědí na požadavky zákazníka, který u služeb ATM hledá rovnováhu mezi bezpečností, kapacitou, provozní a ekonomickou efektivností letů.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, ŘDFIN

ATM Workshop Praha 2004

Evropská integrace ATM, praktické důsledky realizace projektu Single European Sky (SES) a současný stav evropského ATM průmyslu byly hlavními tématy informačního workshopu, který se konal ve dnech 25.–26. 5. 2004 v kongresovém středisku hotelu Praha.

Seminář, jehož celý oficiální název byl „Nový evropský přístup k poskytování ATM“, byl pořádán ŘLP ČR, s. p., ve spolupráci s Evropskou asociací leteckého a obranného průmyslu (ASD), Asociací leteckých výrobců ČR (ALV) a generálním ředitelstvím pro dopravu Evropské komise. Program jednání obsahoval řadu prezentací, které měly za cíl seznámit účastníky jednání, mezi nimiž byli mimo jiné reprezentanti státní správy, vojenských orgánů, ATM průmyslu a vysokých škol technického typu, s hlavními evropskými vývojovými trendy v oblasti poskytování letových provozních služeb. K vysoké odborné úrovni workshopu za předsednictví generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Petra Materny přispělo i složení prezentujících odborníků, mezi kterými byl i ředitel odboru Single European Sky při Evropské komisi Ben van Houtte nebo výkonný tajemník ASD Francesco Zappala.

Jak zaznělo hned v úvodu jednání, projekt Single European Sky, jehož základní

právní rámec nabyl účinnosti v dubnu 2004, představuje pro všechny evropské i mimoevropské subjekty v oblasti civilního letectví principiální změnu. Projekt nyní vstupuje do své druhé realizační fáze, ve které se formulují prováděcí předpisy a detailně se specifikují požadavky na poskytovatele letových provozních služeb, státní správu i výrobce technologií. „Bez zapojení všech klíčových partnerů do procesu vzniku prováděcích předpisů a bez systému vzájemných konzultací není realizace SES myslitelná,“ zdůraznil Ben van Houtte. Pozici EUROCONTROL a nová práva a povinnosti této organizace představil její zástupce Jan van Doorn. EUROCONTROL se na základě mandátů Evropské komise a prostřednictvím svých kvalifikovaných lidských zdrojů stává orgánem odpovědným za přípravu příslušných realizačních pravidel. Poslední vývoj v rámci projektu CEATS, některé vybrané ukazatele v regionu a jeho slučitelnost s principy SES prezentovali ředitel pro-

jektu Guido Kerkhofs (EUROCONTROL) a Ivan Hubert (ŘLP ČR, s. p.).

Druhá, odpolední část semináře byla věnována vystoupením zástupců českého ATM průmyslu. Výkonný ředitel společnosti CS-Soft Miloš Židek zdůraznil především význam vzájemné provázanosti dodavatelů ATM, poskytovatelů ANS a konečných uživatelů, tedy řídicích letového provozu. Analýza požadavků projektu SES na ATM průmysl byla tématem vystoupení ředitele společnosti Ifield Computer Consultancy George Parobka. Evropský ATM průmysl bude na základě požadavků projektu SES v oblasti interoperability prokazovat slučitelnost svých produktů ve všech fázích výroby, provozního zavádění a údržby. Technická část evropské integrace ATM následně ukládá poskytovatelům ANS povinnost deklarovat v rámci certifikačního procesu shodu používaných ATM systémů s evropským prostředím.

Pražský informační workshop prokázal vysokou užitečnost podobných setkání a stal se dobrým příkladem evropské integrace českého letectví krátce po vstupu ČR do Evropské unie.

RICHARD KLÍMA, VOVMK
Foto: mis



Zahájení mezinárodního semináře
Zleva: Lionnel Vonnberger, Ben van Houtte, Petr Materna, Francesco Zappala a Luigi Iodice

CANSO s novým výkonným výborem



Ve dnech 16.–19. května se v australském Brisbane uskutečnilo 8. výroční zasedání (Annual General Meeting – AGM) a konference ředitelů organizací poskytovatelů letových navigačních služeb sdružených v CANSO, jehož hlavním tématem byla Spolupráce v oblasti letových navigačních služeb. Konference se zúčastnilo více než 130 delegátů jak z řad podniků řízení letového provozu, tak dodavatelů ATM technologií a leteckých společností z více než 40 zemí. CANSO v posledních letech zaznamenalo nárůst počtu svých členů. Jen v měsíci květnu tohoto roku se jejími řádnými členy stala např. Správa letišť Indie a slovinská SloveniaControl. V současné době tak má CANSO 36 řádných a 30 asociovaných členů. Celkový nárůst počtu členů vzrostl oproti loňskému roku o 25 % a členové CANSO v současné době zajišťují více než 80 % celosvětového letového provozu nad územím větším, než je polovina světového vzdušného prostoru.

Důraz na zákaznickou orientaci

Slavnostního zahájení se zúčastnil australský ministr dopravy, který ve svém úvodním projevu zdůraznil zákaznickou orientaci letových navigačních služeb a význam standardní obchodní formy podniků poskytujících letové navigační služby a s tím spojenou efektivitou jejich fungování. Transformace australského podniku služeb Airservices Australia na komerční společnost proběhla s významnou podporou státu a dosavadní výsledky dokladují správnost takového rozhodnutí.

K základnímu tématu konference byly zorganizovány tři semináře se zaměřením na vzájemnou spolupráci mezi poskytovateli služeb, dále mezi poskytovateli služeb a zákazníky (leteckými dopravci) a poskytovateli služeb a dodavateli technologií. Výstupy těchto seminářů, které se zabývaly zejména stanovením možných způsobů spolupráce, institucionálními překážkami spolupráce, jejími finančními otázkami nebo jejími možnými pozitivními nebo negativními dopady, se stanou základem pro další rozpracování strategie CANSO, jejíž nový model byl na jednání přijat.

Volby do výkonného výboru

V rámci AGM se také uskutečnily volby do výkonného výboru (VV) CANSO, ze kterého po pětiletém působení ve funkci předsedy VV odstoupil D. Kaden, ředitel německého DFS. Jeho nástupcem byl zvolen pan Bernie Smith, ředitel Airservices Australia, který po svém nástupu do funkce mj. řekl: „Mezi zásadní otázky, které teď před organizací CANSO stojí, patří zejména další rozšíření spolupráce mezi poskytovateli služeb a ostatními partnery v letectví, vytváření jednotného vzdušného prostoru, struktura nákladů a harmonizace technologií.“



Konference v Brisbane: Rudiger Schwenk, Dieter Kaden, Ashley Smout a Bernie Smith, nový předseda VV CANSO

Dvě otázky pro Petra Maternu

Novým členem VV byl ze sedmi kandidátů v tajných volbách zvolen Petr Materna, generální ředitel ŘLP ČR, s. p. V souvislosti se zvolením mu redakce Stripu položila dvě otázky:

Jaký je význam a co jsou hlavní úkoly Executive Committee CANSO?

Výkonný výbor má exekutivní pravomoci, které zahrnují řízení CANSO, včetně finančních a majetkových záležitostí. Některé z těchto pravomocí na základě rozhodnutí výkonného výboru mohou být delegovány generálnímu tajemníkovi CANSO. Výkonný výbor dále v rámci závěrů přijatých na výroční konferenci rozhoduje o činnosti a strategii CANSO. Posuzuje a schvaluje žádosti o členství a podniká kroky v souvislosti s ukončením nebo pozastavením členství. Najímá generálního tajemníka a schvaluje požadavky na počet stálých zaměstnanců organizace v rámci schváleného rozpočtu. Rozhoduje o rozpočtu v mezích stanovených výroční konferencí. Výkonný výbor zastupuje CANSO a jejím jménem uzavírá smlouvy potřebné pro její činnost.

Má CANSO možnost, jak účinně prosazovat zájmy poskytovatelů ANS v rámci projektu Single Sky?

Projekt SES urychlil zřízení samostatné Evropské kanceláře CANSO, jejíž hlavní

náplní je problematika SES. Kancelář za účasti všech evropských členů CANSO připravuje stanoviska k projednávané legislativě SES na všech úrovních v rámci EUROCONTROL i Evropské komise. Nejvyšší platformou, na které se CANSO setkává s jednotlivými představiteli v oboru letectví, je konzultační skupina – Indust-

ry Consultation Body, která má významný vliv v poslední fázi před předložením dokumentů ke schválení Evropské komisí. Činnost této skupiny lze bez nadsázky nazvat poslední pojistkou odborného dohledu.

IVAN HUBERT, VKŘ, (red)
Foto: CANSO

Další destinace ČSA

Krakov jako úplně nová destinace na letecké mapě ČSA je jednou z novinek letního letového řádu. Nová linka bude provozována v codeshareové spolupráci s francouzskou leteckou společností Air France, členem aliance SkyTeam, a svým atraktivním letovým řádem by měla poskytnout nabídku výhodného spojení do Krakova a zpět široké klientele z řad obchodníků i turistů. Pravidelná linka bude z Prahy odlétat denně kromě soboty ve 12:20 hodin s přistáním na krakovském letišti Jana Pavla II. ve 13:35 hodin. Cena zpáteční letenky přitom začíná již od 4490 Kč.

(rkl)

Ukrajina členem EUROCONTROL

Na začátku května se 33. členským státem Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) stala Ukrajina. Byl tak završen proces integrace této země do evropského leteckého prostředí, který byl zahájen již v roce 1999 zapojením do činnosti Evropské konference o civilním letectví (ECAC). Jak uvedl při této příležitosti

generální ředitel EUROCONTROL V. Aguado, „je vstup Ukrajiny s rozlohou téměř 731 000 km² velkým přínosem pro vytvoření jednotného nebo nad evropským kontinentem a významným krokem ke zvýšení bezpečnosti a kvality letových provozních služeb v tamním vzdušném prostoru“.

(rkl)

Statistika provozu

duben 2004

Měsíc	Počet IFR pohybů FIR Praha		Nárůst provozu 03/04 %	Průměr zpoždění/ACFT v min.	
	2003	2004		2003	2004
duben	31 924	39 927	+ 25,1	0,06	0,39

leden–duben	Evropský FIR		
	2003	2004	v %
počet pohybů	2 608 457	2 697 762	+ 3,4
průměrné zpoždění/ACFT v min	1,6	1,5	– 7,5

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %
duben	9137	11 163	+ 22,2	1 209	2 171	+ 79,6	747	881	+17,9	1 148	1 263	+10,0

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

O dokončení stavby v termínu není pochyb, říká Rudolf Hankovec

Pro naši společnost je IATCC významná stavba

O rozhovor požádala tentokrát redakce Stripu Rudolfa Hankovce, ředitele divize 8 firmy HOCHTIEF VSB, a. s. Tato divize – odpovědná za výstavbu IATCC – je centrem pro přípravu a inženýrskou činnost pro komplexní stavební výrobu dopravních, vodohospodářských, inženýrských, občanských a bytových staveb. Jedním z důvodů našeho rozhovoru bylo i nedávné dokončení hrubé stavby v Jenči.

Jaký vztah jste si ke stavbě Národního integrovaného střediska ŘLP za dobu její realizace vytvořil?

Samozřejmě kladný. Počínaje radostí z vítězství v tvrdém výběrovém řízení, přes zahájení výstavby a dosavadní průběh realizace. Pro naši společnost je to nepochybně jedna z významných staveb, zájmová a výjimečná svým charakterem a také vysokým standardem.

Začátkem května byla v Jenči dokončena hrubá stavba IATCC.

Ano, tento administrativní, provozní a rehabilitační komplex, který se stane novým sídlem ŘLP ČR, s. p., byl nedávno v hrubé stavbě dokončen. To byl ale jen jeden z kroků k vybudování moderního střediska, které umožní přesunout sem řízení letového provozu z nedostatečně dimenzovaných prostor Technického bloku na letišti v Ruzyni.

Dále budou vybudovány i prostory pro ostatní útvary podniku včetně prostor pro relaxaci a stravování zaměstnanců.

Z kolika objektů se vlastně celá stavba skládá?

Kromě provozního objektu (1 podzemní a 4 nadzemní podlaží) stavíme administrativní budovu (1 podzemní a 5 nadzemních podlaží), pasáž (1 podzemní a 2 nadzemní podlaží), stravovací objekt (1 podzemní a 2 nadzemní podlaží), rehabilitační objekt (1 podzemní a 2 nadzemní podlaží) a dva objekty energobloků.

Můžete pro naši představu uvést pár technických údajů?

Zastavěná plocha je 8860 m², navíc bude vybudováno venkovní parkoviště s kapacitou 446 míst. Obestavěný prostor je 129 243 m³ a celková plocha areálu zhruba 7 hektarů. Na výstavbu budovy se

spotřebuje zhruba 15 000 m³ betonu, bude použito 70 000 m² bednění a 1700 tun výstuží.

Provázely stavbu nějaké problémy?

Mimo běžné problémy vyskytující se na každé stavbě jsme měli problémy s častými výpadky elektrické energie a dále časté odstávky věžových jeřábů vzhledem k nadlimitní síle větru (průměr odstávky činí 23 %). Dosud jsme takový rozsah nezaznamenali ani na stavbách v sousedství, např. Parking C na letišti.

Doba výstavby tak velkého komplexu je velmi krátká. Nevznikají problémy s dodržováním harmonogramu?

V současné době je projednán a schválen aktualizovaný harmonogram výstavby, který respektuje zkrácení termínu dokončení hrubé stavby a respektuje také realizační dokumentaci a smluvní milníky.

Takže termín dokončení stavby a jejího uvedení do plného provozu platí.

O plnění termínů milníků a dokončení stavby není pochyb.

Jaká je spolupráce se zástupci ŘLP, kteří mají stavbu na starost?

To je otázka spíše pro úroveň řízení projektu. Já si nemohu na spolupráci na mé úrovni v žádném případě stěžovat. Jednání jsou korektní, i když pro nás občas tvrdší, ale to vyplývá z tvrdosti smluvních podmínek.

Na pracovní úrovni vedoucích projektů bych z mého pohledu vyzvedl atmosféru přátelských partnerských vztahů.

Stavbu jsme čtenářům přiblížili, můžete nyní představit vás?

Mám rád hudbu, zejména vážnou, divadlo a v rámci časových možností se rád



začtu do historického románu nebo cestopisu, zbude-li čas, rád se podívám na výstavu umění. Mimo kulturu trochu sportuji – golf, lyžování, cyklistika, cestování, vysokohorská turistika.

Oblíbeným jídlem jsou pro mne ryby a k nim bílé víno.

A předsevzetí do budoucna?

V pracovní rovině přispět maximálně k upevnění pozice naší divize a celé společnosti Hochtief VSB, a. s., na stavebním trhu. V osobní rovině dělat vše pro své zdraví, abych byl schopen naplňovat představy moje i mého okolí a s rostoucím věkem bych se rád více věnoval vnoučatům.

Od kdy pracujete ve firmě HOCHTIEF? Které funkce jste zastával?

Ve firmě Hochtief VSB, a. s., která je nástupnickou firmou VSB a ještě dříve organizačních složek Vodních staveb Praha pracuji od roku 1968.

Vaše funkce přináší mnoho cestování. Jaký je váš vztah k létání?

Služebně cestuji většinou autem. Létání využívám většinou o dovolených. Při-

znám se, že k létání mám více než dobrý vztah. Je to něco co by mě zajímalo i dnes jako koníček – speciálně pilotování.

Vaše práce v Jenči jednou skončí, máte již dnes představu, která další stavba vás čeká?

Vzhledem k našemu ročnímu objemu prací divize, 2,5 miliardy korun, se zdaleka nejedná pouze o výstavbu v Jenči. Realizujeme stavbu terminalu C pro ČSL, zahajujeme stavbu stanice metra Prosek 1 a řadu dalších staveb i v regionech mimo Prahu. Pravdou zůstává, že stavba v Jenči dostane v té řadě referenčních staveb přední místo.

Děkujeme za rozhovor.

(mis)

Foto: JIŘÍ HOURA, jr., mis

Rudolf Hankovec

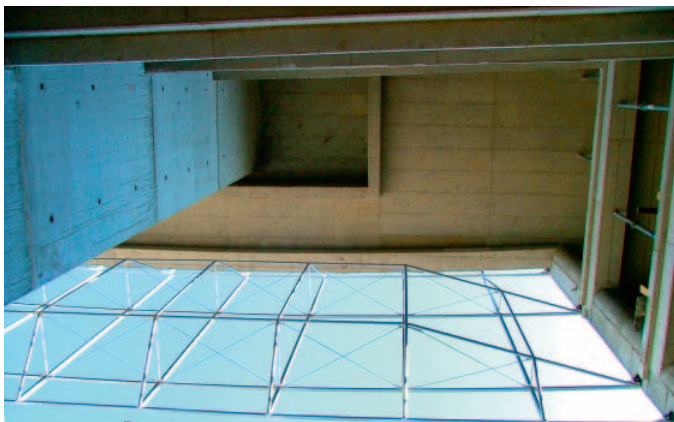
Narozen 16. 9. 1944 v Mladé Boleslavi. Po studiích na střední průmyslové škole v Českých Budějovicích začal v roce 1965 pracovat v Hydroprojektu (projektant, stavební dozor), 1968–1985 stavbyvedoucí a vedoucí útvaru ve Vodních stavebách Sezimovo Ústí, 1986–1991 ředitel provozní jednotky ve Vodních stavebách Praha – výstavba Jaderné elektrárny Temelín. Dnes ředitel divize 8, Hochtief VSB, a. s.



Zaostřeno na IATCC Praha

Květen je již od dob Karla Hynka Máchy chápán v této zemi jako měsíc lásky. Nevím, jak pro koho, pro stavbaře na stavbě IATCC v Jenči určitě ne. Na lásku jim nějak v pracovním shonu nezbyl čas. Možná ani nezaregistrovali, že na druhé polovině pozemku rozkvetly stromy a ve vzduchu bylo možno slyšet včely.

Dne 6. května 2004 byla dokončena hrubá stavba celého střediska IATCC Praha.



Ne, neotáčejte časopis vzhůru nohama, ten snímek je orientován správně. To jen Jirka Houra zamířil hledáček fotoaparátu vzhůru nad sebe, do šachty panoramatického výťahu administrativní budovy, kde je dobře vidět i část ocelové konstrukce fasády.



Takhle pěkně vypadá zatím prázdná retenční nádrž na dešťovou vodu, která je umístěna na konci celého areálu. Pokud na snímku vidíte čápa, tak vás zrak nemýlí. Čáp je bohužel pouze sádrový, ten živý si bude muset počkat na kolaudaci.



Poslední snímek představuje hlavní vchod do nového centra ŘLP ČR, s. p., který právě dostal svůj „kšilt“. Že mu sluší, je vidět už teď, ne?

Snímky dokumentují, že činnosti na stavbě střediska pokračují plynule dál, ve všech jejích částech. Pokračující montáže sádrokartonových příček již umožňují návštěvníkům identifikovat jednotlivé prostory střediska a udělat si konkrétní představu, „co kde bude“.

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: **JIŘÍ HOURA jr., K IATCC**

Kursy šetření a prevence v Praze



Ve dnech 19.–30. dubna 2004 se uskutečnil v prostorách LŠ ŘLP ČR, s. p., v pořadí 3. mezinárodní kurs zaměřený na oblast šetření leteckých nehod a prevence v civilním letectví. Kursu se zúčastnilo celkem 28 specialistů z Velké Británie, Kanady, USA, České republiky, Saúdské Arábie, Norska, Portugalska, Maďarska, Švýcarska, Lotyšska a Polska. Je možné konstatovat, že Česká republika definitivně převzala „štafetu“ po Švédsku, kde se tyto kursy konaly více než 20 let, ale z ekonomických důvodů byly v roce 2001 ukončeny. Právě v souvislosti s touto situací navrhl ing. Mika z ministerstva dopravy ČR, aby se další vzdělávání odborníků v tak závažné oblasti, jakou je provozní bezpečnost (safety), šetření nehod a prevence bezesporu jsou, konalo v Praze. Kursy jsou organizovány renomovanou společností Southern California Safety Institute (SCSI), která i pro tento kurs zabezpečila špičkové lektory. Na závěr účastníci kursu ocenili možnost zvyšování kvalifikace v této oblasti a současně i podmínky, které byly vytvořeny v letecké škole ŘLP ČR, s. p.

V současné době je připravován mimo jiné i nový specializovaný kurs pro odborníky zabývající se šetřením incidentů v oblasti řízení letového provozu, který se uskuteční v první polovině roku 2005, opět v Praze. Podrobnosti k dalším kursům budou zveřejněny na www.scsi-inc.com.

Ing. LADISLAV MIKA, MD ČR

Navštívili jsme Podkrkonoší

Dne 19. 5. 2004 se uskutečnil výlet našich bývalých zaměstnanců do krásné přírody Hořic v Podkrkonoší. Prohlédli jsme si tzv. „město kamenné krásy“, které je známo hoříckým pískovcem, jehož zpracování má v tomto kraji velkou tradici. Dokládá to i množství soch rozmístěných po městě, ale hlavně ve Smetanových sadech na úpatí vrchu Gothard (352 m). Zde jsme viděli plastiky mapující současné světové sochařství. Jedná se o unikátní přírodní sochařské sympozium. Po prohlídce města a dobrém obědě, ke kterému samozřejmě patřila i známá hořícká trubička, jsme navštívili Masarykovu věž samostatnosti. V přízemí je

pomník se stálou expozicí zachycující boj za československou samostatnost, 20 m vysoká věž slouží jako rozhledna. Počasí bylo chladné, ale slunečné, takže bylo vidět do dalekého okolí. Za zmínku určitě stojí, že ve městě je známá střední průmyslová škola kamenická a sochařská, která do dnešních dnů vychovávala řadu umělců českého sochařství. V letošním roce byl zájem o tuto akci velký, o čemž svědčí dva naplněné autobusy účastníků. Výlet se vydařil, všichni byli spokojeni a při zpáteční cestě již plánovali, kam se podívají příští rok.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPER/PS

Zlatá zátoka před 20 lety

Letní pobyt dětí v Ledči nad Sázavou, s možností základního vodáckého výcviku, začne 3. července. Jaké byly začátky tábora? Josef Schmelz (LTS/RCOM) poskytl redakci fotografie pořízené v roce 1984 při bourání původních chat a výstavbě nových. Na stavbě se ve velké míře podíleli tehdejší zaměstnanci podniku.



(red)

Budování sloupků pod nové chatky

Fotosoutěž zaměstnanců

Do soutěže, kterou redakce vyhlásila v listopadovém Stripu, přišlo celkem 37 snímků od zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Naši fotografové, z nichž někteří překonávali obavy (mimochodem zcela nepodložené) z nedostatečné kvality své práce, znovu dokázali, že se jim daří zachycovat správné okamžiky ve správném čase.



Zvláštní cena poroty: Stanislav Černý, AT-6G Texan na Aviatické pouti v Pardubicích

Koncem dubna vybrala odborná porota nejlepší snímky z těch, které zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., přihlásili do soutěže „3L“. Porotu tvořili Ing. Ivan Hubert (předseda), profesionální fotografové Václav Jukl a Jiří Pekárek, Edita Pacovská z internetového portálu Fotografování, Mgr. Richard Klíma a Michael Sedláček za oddělení vnějších vztahů a mezinárodní koordinace.

Soutěž probíhala ve třech kategoriích. **První cenu za téma „3L“** získal Stanislav Petrášek za snímek Letiště Lukla Nepál, který jsme shodou okolností otiskli v dubnovém Stripu jako upoutávku pro vás, kteří jste se stále nemohli rozhodnout, zda se soutěže zúčastníte.



1. cena za téma „3L“: Stanislav Petrášek, Letiště Lukla Nepál

Zvláštní cenu udělila porota Stanislavu Černému (DPER) za snímek AT-6G Texan.

První cenu za ŘLP a volné téma připadla Jaroslavu Lechnýřovi (CL) za snímek Východ slunce.

Druhou cenu (za všechna tři témata) udělila porota fotografií Frecce Tricolori Jana Synaka (SLNS Brno).

Třetí cenu (opět za všechna tři témata) patří Martinu Holickému (DPRO) za snímek V Třebešicích.



1. cena v kategorii ŘLP a volné téma: Jaroslav Lechnýř, Východ slunce (Jeneč)



(red) 2. cena za všechna tři témata: Jan Synak, Frecce Tricolori

inspiromat

„České aerolinie začaly létat do ázerbájdžánského Baku a ruského Jekatěrinburgu. Zpáteční letenka do obou měst stojí od 11 990 korun bez letištních poplatků.“

Mluvčí ČSA Dana Dvořáková (12. 5.)

„Česká republika zaujímá mezi deseti novými členy Evropské unie z hlediska objemu odbaveného leteckého zboží jednoznačně první pozici.“

Ing. Kamil Slavík, ředitel ČSA Cargo (13. 5.)

„Kraje definitivně získají letiště v Karlových Varech, Brně a Ostravě. Zákon o bezúplatném převodu tohoto majetku z České správy letišť v dubnu podepsal prezident Václav Klaus.“

Zvláštní příloha Dopravních novin (13. 5.)

„Na ceny letenek by dražší ropa neměla mít v nejbližší době vliv. Byli bychom rádi, kdyby se nám podařilo ceny udržet po celou letní sezónu.“

Mluvčí ČSA Dana Dvořáková k vývoji cen leteckých pohonných hmot (18. 5.)

„Počítáme s postupným uváděním části nově postavených budov do provozu ještě před ukončením výstavby celého nového terminálu, abychom cestujícím průběžně nabízeli rychlejší odbavení a vyšší komfort.“

Ing. Martin Kačur, generální ředitel ČSL (19. 5.)

„Je jasné, že se spojením Air France a KLM v jeho současné podobě posílí dominantní pozice Air France. Spojení těchto firem totiž podstatně omezuje spotřebitelům výběr.“

Ray Webster, šéf nízkonákladové společnosti easyJet v žádosti o zrušení fúze společností Air France a KLM (19. 5.)

„Výstavba hotelu, který vznikne do roku 2006 a bude stát okolo jedné miliardy korun, je reakcí na stálý růst přepravy cestujících na letiště.“

Ondřej Buršík ze společnosti ECM, která bude stavět na Ruzyni (20. 5.)

„Pasivní radiolokátor Věra je příklad ideální konverze, kde jsme od původně vojenského programu přešli k civilnímu, a je to doporučený produkt pro řízení letového provozu.“

Jiří Hynek, prezident Asociace obranného průmyslu

„Terminál, kde došlo k neštěstí, byl otevřen teprve před necelým rokem. Jeho stavba stála 750 milionů eur (24 miliard korun).“

Ze zprávy ČTK ke zřícení střechy terminálu na letišti Charlese de Gaulla v Paříži (24. 5.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Další hotel na letišti



Uteklo téměř na den 11 měsíců od otevření prvního hotelu na letišti Praha-Ruzyně vedle terminálu JIH a již se 25. května slavnostně otvíral druhý hotel. Je to hotel Tranzit a stojí poblíž hangáru F vedle provozní budovy společnosti Travel Service.

Veřejnosti začal hotel sloužit 27. 5. 2004. Provozovatelem nového hotelu Tranzit je společnost Acron Czech, s. r. o., založená v roce 1993. Společnost již dlouhodobě provozuje hotel Henry v Holešovicích.

Na slavnostním otevření přivítali zástupci firmy Acron Czech, s. r. o., generálního ředitele ČSL ing. Martina Kačura, architektky, kteří hotelu dali tvář a koncepci, zástupce dodavatelské firmy a významné hosty z řad civilního letectví.

Nová sedmipodlažní budova s bezbarierovým přístupem přišla na 120 mil. Kč. Je na výhodné pozici nepřiléhá vzdáleně od stávajících a budovaných terminálů, ale poněkud kryta před obvyklou hlukovou zátěží letiště.

Čtyřhvězdičkový hotel nabízí 70 dvoulůžkových pokojů a 5 apartmánů o celkové kapacitě 150 lůžek. Je ideální pro ubytování letových posádek, pasažérů tranzitních letů, zaměstnance servisních firem letiště i organizované či individuální turisty.

Hotel nabízí veškerý obvyklý komfort včetně vysokorychlostního připojení na internet v ceně ubytování, parkovací možnosti pro osobní auta i autobusy.

Rezervaci je možno udělat prostřednictvím systému Low Cost. Čím dříve si zákazník objedná a zaplatí ubytování a služby pomocí internetu, tím méně peněz zaplatí.

OLDŘICH STANĚK, A/

Foto: mís



Světové aerolinie

Propad počtu přepravených cestujících způsobený zvýšenou hrozbou terorismu a epidemií chorob (např. SARS) a konkurence nízkonákladových aerolinií nutí světové letecké přepravce činit různá opatření. Konsolidace, fúze i rozdělování, získávání nových trhů, snižování počtu zaměstnanců – to jsou hlavní nástroje leteckých přepravců, které mají přinést zlepšení hospodářských výsledků, a tím také lepší postavení jednotlivých společností v leteckém sektoru.

Postup jednotlivých společností

Nedávno se například úspěšně spojila nizozemská letecká společnost KLM s francouzskou Air France.



Šest výletů

V našem seriálu vám postupně přibližujeme historii československého letectví. Minule jsme se věnovali nejstarší historii. Druhý díl se zaměří na období let 1925–1939, kdy u nás došlo k bouřlivému rozvoji leteckého průmyslu.

2. výlet nás zavede do období, kdy se československá letecká technika začala vymaňovat ze zahraničního vlivu. V roce 1918 byla u nás zahraniční technika zastoupena 100 procenty, v roce 1923 se tento poměr zmenšil na 54 a v roce 1928 klesl na pouhých 5 procent. Československé letectvo začalo používat letouny domácí konstrukce a výroby, především co se týká draků. Bojové letouny byly nadále vybaveny motory sice zčásti vyráběnými v licenci, ale francouzské konstrukce. Cvičné a školní stroje naopak většinou využívaly motory české konstrukce i výroby. Dobré jméno si v tomto oboru získaly továrny Letov, Aero, Avia a Walter. Postupně zavedla výrobu i letecká oddělení ČKD Praha, Škoda a Ringhoffer-Tatra. Výrobu motorů lehkých kategorií se věnovala i firma Beneš-Mráz a Zlínská letecká, a. s. Současně se začal úspěšně rozvíjet motorářský a pomocný letecký průmysl.

Posilování postavení v armádě

K původním třem přibýly nově čtvrtý, pátý a šestý letecký pluk, členěné na perutě a letky. Poslední den roku 1933 byla z leteckých skupin u Zemských vojenských velitelství ustanovena tři Velitelství zemského letectva, která řídila první, druhý a třetí letecký pluk. Čtvrtý, pátý a šestý pluk byly podřízeny Velitelství letecké brigády.

usilují o lepší postavení na trhu

Nová společnost Air France-KLM se tak stala největšími světovými aeroliniemi podle obrátu a třetími podle počtu přepravených cestujících. Společnost chce ušetřit především na prodejní síti a pozemních operacích. Ke zvýšení konkurenceschopnosti však nutně bude muset i zásadně snížit počet svých zaměstnanců. Air France-KLM je členem Star Alliance, největší letecké aliance na světě.

Naopak ztrátová skandinávská letecká společnost SAS rozdělil svou hlavní divizi Scandinavian Airlines na tři samostatné národní společnosti (švédskou, norskou a dánskou).

I vstup Slovenska do Evropské unie se stal příležitostí pro nové letecké dopravce. Od začátku května u našeho

souseda oživil trž rakouské Austrian Airlines, které nabízejí přímé lety z Bratislavy do největších evropských měst – Londýna, Paříže a Bruselu. Německá Lufthansa zavedla přímou linku do Mnichova a uvažuje o zavedení spojů do dalších německých měst.

V Itálii odboráři po čtyřech dnech tvrdých vyjednávání podepsali začátkem května smlouvu s vládou. Letecká společnost Alitalia se tak vyhnula bankrotu. Vláda však již podruhé během posledních dvou měsíců vyměnila vrcholový management. Funkci výkonného ředitele i předsedy správní rady nyní bude vykonávat pouze jeden manažer, který si bude muset poradit s prosazením tvrdých opatření, mimo jiné i odchodem až čtvrtiny z 22 500 zaměstnanců společnosti.

Německá letecká společnost Lufthansa by se letos měla vrátit k zisku a výrazně zlepšit i provozní výsledek. Strategie firmy se více zaměří na jádro podnikání, tedy leteckou dopravu.

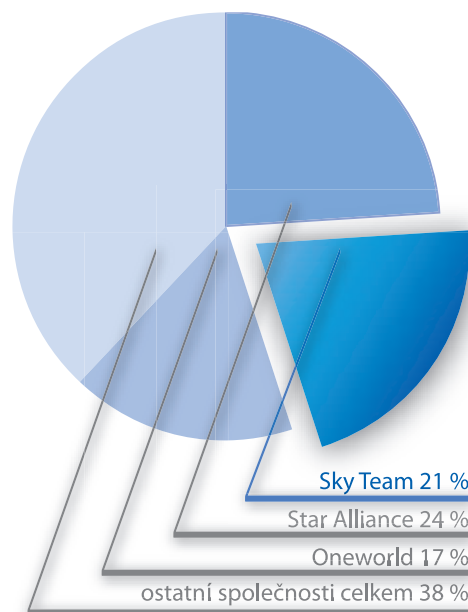
Taková je situace některých přepravců. Jaký díl trhu letecké dopravy připadá největším leteckým aliancím?

Největší letecké aliance

Podíl jednotlivých aliancí ukazuje graf. Nejlepší postavení má Star Alliance se 24 procenty trhu. Sky Team, jehož členem jsou i ČSA, zaujímá s 21 procenty druhé místo. Třetí je Oneworld se 17 procenty.

Star Alliance

Tato aliance spojuje společnosti Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines Group, BMI, LOT, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, Spanair, Thai Airways, United, U.S Airways a Varig.



Sky Team

Druhá největší aliance na trhu. V ní jsou společnosti AeroMexico, Air France-KLM, Alitalia, ČSA, Delta Air Lines a Korean Air Lines.

Oneworld

Třetí místo co do velikosti zaujímá aliance Oneworld. Členy této skupiny jsou Aer Lingus, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Lan Chile a Qantas.

(mis)

Foto: archiv

po stopách československého letectví

Nejen provedené organizační změny měly vliv na upevnění postavení letectva v meziválečné československé armádě. Vojenští i sportovní piloti se spolu se svými stroji pravidelně a úspěšně zúčastňovali domácích i zahraničních leteckých soutěží a získávali jak v leteckém světě, tak i u široké veřejnosti velké sympatie. V roce 1938 bylo Československé vojenské letectvo kvalitně vycvičené, s vysokou bojovou morálkou a disponovalo početnou technikou.

Hospodářská krize však zavinila snižování prostředků investovaných do leteckého průmyslu, a tak

se připravované stroje skutečně moderní konstrukce již nedostaly do sériové výroby. Letecká technika v Československu začala zaostávat za světovou špičkou.

Civilní letectví

Velký rozvoj zaznamenalo v popisovaném období i civilní letectví. Československé státní aerolinie (ČSA), založené 6. října 1923, uskutečnily první let z Prahy do Bratislavy. Na této trati překonal šéfpilot Karel Brabenec

se strojem Aero A-14 (Brandenburg) 29. října téhož roku poprvé vzdálenost 321 kilometrů.

Československá letecká společnost (ČLS), financovaná koncernem Škoda, vznikla 22. ledna 1927. Provozováním leteckého spojení se zahraničím doplňovala činnost ČSA, která s letadlem Ford 5AT svůj první zahraniční let – do Záhřebu – uskutečnila až 1. července 1930. Obě společnosti se rychle zařadily mezi přední evropské letecké dopravce.

Rozšiřující se letecká doprava si vynutila vybudování nového, civilního letiště. Dne 7. dubna 1937 se uskutečnil první let do Bruselu z nového letiště Praha-Ruzyně. Stavba, která získala zlatou medaili na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži, byla slavnostně uvedena do provozu 5. dubna 1937.

Na vrcholu svého působení, v roce 1938, přepravily obě společnosti 60 808 cestujících a nalétaly 2 638 729 kilometrů. Rozsahem tratí zaujaly jedenácté místo na světě.

Základy úspěchů válečných pilotů

Zájem mládeže o sportovní létání, které původně bylo výsadou výstředních, dobře situovaných jedinců, vzbudila začátkem dvacátých let zejména Masarykova letecká liga (původně Masarykův letecký fond založený v roce 1922). Její hlavní přínos byl v pěstování modelářství na školách, pořádání přednášek a organizování výcviku mladých zájemců o létání. Brzy začaly vznikat další aerokluby, které v roce 1935 zastřešil Aeroklub republiky Československé (ARČS). Mezi absolventy těchto klubů najdeme řadu těch, kteří se později proslavili na bojištích 2. světové války.

Text a foto: mis



První dopravní letoun československé konstrukce Aero A-10 v expozici Leteckého muzea ve Kbělkách

19. června nás čeká Habadůra

Divadlo Na Fidlovačce a ŘLP ČR, s. p., zve všechny zaměstnance 19. června v 19.30 hod. na představení Habadůra. Dobrá tradice pokračuje i v letošním roce, a tak v sobotu večer můžete zhlédnout představení, které ostatní diváci uvidí až v září, po divadelních prázdninách.



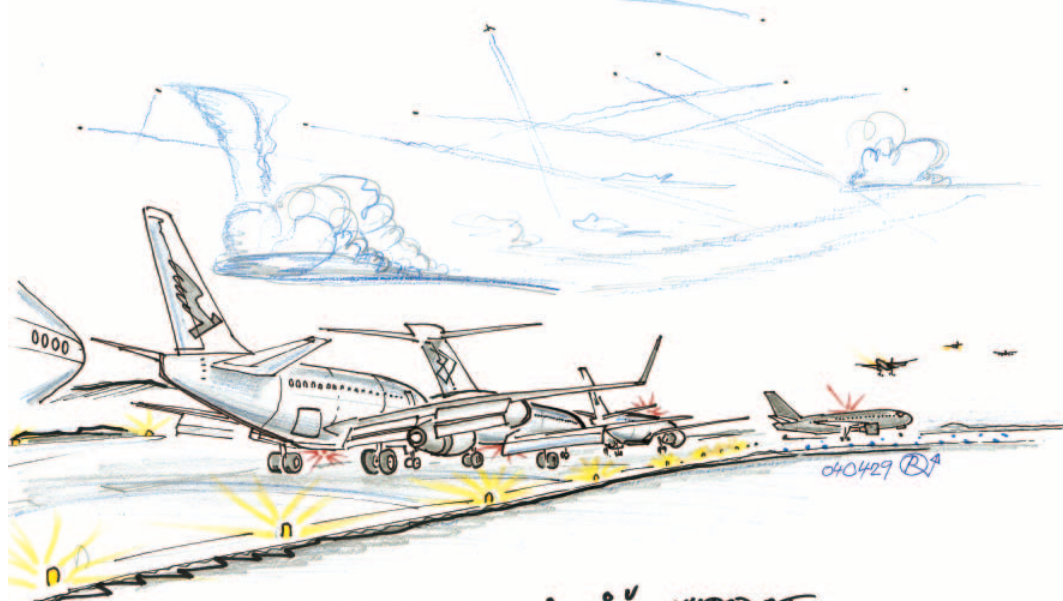
V. Svoboda, D. Rous a P. Rychlý, zatím ještě v civilu, pilují texty i pohyby po jevišti pod režijním vedením T. Töpfera

Autorem komedie, která měla před deseti lety premiéru ve windsorském Královském divadle je Michael Cooney. Jeho otcem je věhlasný dramatik Ray Cooney (mj. autor hry Sladké tajemství, kterou má Divadlo Na Fidlovačce také na repertoáru), takže i zde platí, že jablko nepadlo daleko od stromu. Název hry nic nezastírá, skutečně se v ní jedná o velko-

lepší podfuk. Pobírání mnoha sociálních dávek jistého Erika Swana přijde zkontrolovat vrchní kontrolor ze sociálního úřadu. Erikova manželka Linda najde v prádelníku svého muže dámské prádlo nadměrných velikostí ... Od těchto událostí se začnou odvíjet nečekané situace a ztřeštěné záměny. Uvidíte hru, která přináší pobavení divákům v mnoha světo-

vých metropolích. V Divadle Na Fidlovačce se české premiéry ujal režisér Tomáš Töpfer. Z ženské části hereckého souboru v ní účinkují M. Kobrová, L. Malkina, J. Plodková, M. Randová, z mužské části se představí D. Rous, V. Svoboda, P. Rychlý, L. Županič, Z. Palusga, D. Hák.

(mis)



... I TAK TO DNESKA NA RUZYNI MUŽE VYPADAT
A NA OBLASTI JAKBYMET...

Kreslil: OTAKAR RADA

Misheard English

William Shakespeare: HAMLET

Tato královská tragédie byla ve své době jedním z nejoblíbenějších populárních trháků, kterou hrál každý kejklíř. Jako každá Shakespearova hra měla hojně všeho, po čem publikum dychtilo – na pochmurném hradě Elsinor pobíhal duch Hamletova otce, Hamletův strýc intrigoval, do Hamleta zoufale zamilovaná Ofélie se utopila a v jejím otevřeném hrobě Hamlet našel tajemnou lebku. Je zde tolik vražd (celkem deset), že „kdo zabil koho“, by muselo vyšetřovat celé policejní oddělení a hlášení by zabrala stohy papírů – nepochybně by byl zatčen Hamletův přítel ze studií Horatio, protože jediný zůstal naživu.

Pomsta provázela všechny Shakespearovy hry – zajímavé na této hře je, že Hamletovi trvalo celou hru, než se pomsty dočkal. (Vážně: Hamlet je historicky nejpříjemnější literární postavou a průkopnickou hrou uprostřed oceánu faleš a pokrytectví.)

BÝT ČI NEBÝT

(Následující text je zkrácen a jsou v něm dvě slovní záměny.)

„To be, or not to be:
that is the question:
whether it is nobler in the mind
to shuffle or to take arms against
a sea of troubles and by opposing
to end them?
To die – to sleep – no more.
And by a sleep to say we end the
heartache and the thousand natural
shocks that flesh is heir to.
To die, to sleep.
To sleep, perhaps to dream –
there's the rub – for in that sleep
of death what dreams may come?
The dread of something after death
– the undiscovered pantry
from which no traveller returns
puzzles the will and makes us rather
bear those ills
we have than fly to others
that we know not of.“

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: EASE not
CEASE, DICE not FRIES)

(ak)