



ACI (Airport Council International) udává za rok 2003 celosvětově růst počtu pasažérů na letištích 1,6 %, v Evropě pak 4,2 %.

Praha Ruzyně vykázala 18,8 %. Od srpna 2003 se však růst na pražském letišti dostává nad 30 %.

A tak se láme jeden rekord za druhým. Dne 27. května 2004 byla pokořena hranice 1700 pohybů za den ve FIR Praha, 24. června pak již 1911 pohybů, 10. června 2004 letiště Praha Ruzyně poprvé překročilo hranici 500 pohybů za den, o týden později 510, ve čtvrtek 1. 7. už 524. Jen v květnu prošlo letištem 820 000 cestujících. Za loňský rok to bylo 7,463 milionu, letos se dá očekávat kolem 9 milionů. To je hodnota, která byla podle dlouhodobé prognózy vývoje očekávána v roce 2007.

Jak se zvládá nárůst provozu?

A tak při současné kapacitě 6,8 mil. pasažérů za rok začíná ČSL i ŘLP čelit vážnému problému: jak zvládnout tento přívál cestujících, jak zvládnout rostoucí poptávku po dalších pohybech ve FIR Praha i na pražském letišti se stávající kapacitou dráhového systému, jak se vypořádat s faktem, že při uvedení nového terminálu Sever 2 do provozu bude vlastně letiště zase na hranici kapacity.

Je zajímavé, jak Praha Ruzyně milovými skoky dohání vídeňské letiště, které v roce 2003 poprvé překročilo 12 mil. pasažérů s meziročním nárůstem 6,8 %. A právě toto letiště jsme ještě v roce 1994 považovali za téměř nedostižný vzor.

Co je příčinou takto dramatického růstu provozu v Praze a nad Českou republikou? Je to kombinace několika dlouhodobě působících faktorů, které ve vzájemně synergickém efektu, umocněném vstupem do EU, ženou provozní statistiky vzhůru.

V úvodním článku *Rekordní výsledky* se podrobně zabýváme zmíněnými základními příčinami nárůstu provozu a situací na ACC a APP/TWR.

OLDŘICH STANĚK, AI

**Fotografujte
o dovolené**

čtěte na straně 4

Rekordní výsledky

Ohromující růst provozu na letišti Praha Ruzyně i ve FIR Praha, který začal akcelarovat v polovině roku 2003, neustále nabírá obrátky. Začínáme vnímat nárůst v procentech vyjádřený dvouciferným číslem téměř jako standardní. Ale to by byl omyl, světové a evropské statistiky jsou výrazně skromnější.



Pohled na Terminál Sever s prstem C koncem roku 2005. Bude tato výstavba stačit stále stoupajícímu provozu?

Nízkonákladová doprava

Česká republika velmi liberálně umožňuje přístup nízkonákladovým dopravcům na český trh. Praha se stala jejich rájem – v současné době jich zde operuje třináct. To má za následek zvyšování počtu nalétávaných destinací, zvyšování poptávky i konkurenční cenový tlak na klasické letecké společnosti.

zvýhodněny na jeden rok jejich 50% snížením. Rovněž letištní taxa i poplatky za transfer jsou v evropském kontextu velmi příznivé.

Poplatky ŘLP

Výše poplatků ŘLP za traťové navigační služby je rovněž motivující. V současné době s 30,39 EUR jsme třetí nejnížší ze všech členských států

Letectví + Kosmonautika 6 v rozhovoru s generálním ředitelem P. Maternou.

Nové letecké společnosti

ČSL se daří do Prahy získávat nové společnosti a stávající zvyšují počty letů a rozšiřují nabídku destinací. Nejnověji se otevírá perspektiva spojení na Dálný východ. První vlaštovka Korean Air spojuje Prahu se Soulem a plánuje nasadit Jumbo.

Rozvoj ČSA

Také domácí vlajkový dopravce ČSA jako člen aliance SKY TEAM zaznamenává velmi dynamický rozvoj. V roce 2003 přepravil 3,6 mil. cestujících a měl tak 48% podíl na výkonech pražského letiště. Na rok 2004 plánují ČSA přepravit už 4,6 mil., což je 28% nárůst. Současná flotila 38 letadel se má v roce 2006 zvýšit na 50.

Turisté a podnikatelé

Atraktivnost Prahy a České republiky pro turisty, po vstupu do EU zvýšený zájem podnikatelů a firem. Rovněž (pokračování na str.2)

Vybráno z provozních statistik roku 2004			
	růst počtu cestujících na LKPR (%)	růst počtu pohybů ve FIR Praha (%)	růst počtu pohybů na LKPR (%)
leden	29,3	19,3	9,1
únor	41,6	24,7	19,8
březen	45,3	22,5	20,1
duben	41,5	25,1	22,2
květen	38,5	32,2	24,5

Poplatková strategie ČSL

Výše přistávacích poplatků v Praze se dlouhodobě snižuje a současných 230 Kč za 1 tunu MTOW je pod úroveň roku 1997. V lednu až březnu 2004 pro posílení poptávky v zimních měsících to bylo dokonce 145 Kč. Při zavedení letů do nové destinace jsou společnosti

EUROCONTROL. Například sousední Rakousko má 72,49 EUR. Proto je také o vzdušný prostor ČR takový zájem. Ale myšlenka, že úpravou poplatků bychom mohli provoz přibrzdit, je zcela nereálná a byla by popřením principu tvorby cen poplatků. Problematika stanovení poplatků je vysvětlena ve Stripu 6 v úvodníku ŘDFIN L. Hlinovského a v časopisu

Rekordní výsledky

(dokončení ze str. 1)

zapojování České republiky do evropských struktur zvyšuje nutnost leteckého spojení. Pro stále více cestujících, a to nejen turistů, se letecká doprava stává nutností a díky tlaku nízkonákladových dopravců je i cenově dostupná.

Prognóza

A jak dlouho může tento dramatický růst poptávky trvat? Je velmi obtížné poskytnout uspokojivou prognózu.

Ani odhady EUROCONTROL nejsou v tomto směru příliš spolehlivé. Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., P. Materna se v rozhovoru pro L+K domnívá, že po roce 2010 se nárůst začne dostávat na standardní evropskou úroveň 5–8 %.

OLDŘICH STANĚK, AI

Použité zdroje: podnikové provozní statistiky, webové stránky ČSL, Stripy, monitor tisku, statistiky ACI

Otázka pro ředitele DPRO

Obě klíčová stanoviště, jak ACC, tak APP/TWR Praha, zvládají provoz s vysokou profesionalitou zajišťující požadovanou míru bezpečnosti. Ve špičkových hodinách však pracují na hranici svých možností.

Limitem pro APP/TWR je jednoznačně kapacita dráhového systému letiště. Je třeba si uvědomit, že letiště Ruzyně má

v optimálních vzdálenostech od prahů dráhy. Okamžitým řešením, které by výrazně zvýšilo kapacitu letiště, je povolení paralelního využívání obou vzletových a přistávacích drah v hodinách provozních špiček. Nominální kapacita letiště při využívání dráhy 31 pro přistání a dráhy 24 pro vzlety přesahuje 40 pohybů za hodinu. To ovšem naráží na nyní platná hluková omezení. Definitivním řešením kapacity dráhového systému je pak paralelní dráha 24L/06R, jejíž stavbu ČSL v současné době připravuje. Zprovoznění této dráhy však nelze očekávat před rokem 2009.

Personální zabezpečení ACC

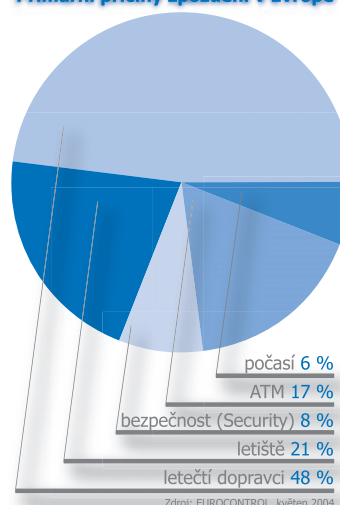
Zatímco limitem pro APP/TWR jsou skutečnosti, které jsou víceméně vně našeho podniku, stanoviště ACC se dlouhodobě potýká s nedostatkem řídicích letového provozu. Ve spolupráci s CZATCA se pro letošní rok podařilo vyjednat řadu opatření, která posunula produktivitu stanoviště na úroveň v Evropě pravděpodobně ojedinělou. To umožnilo, i při nižším počtu řídicích oproti roku 2003, po omezenou dobu dne otevírání až sedmi řídicích sektorů. Objemem provozu patří ACC Praha v letošním roce na 12. místo mezi 43 středisky ACC sledovanými ve statistikách Eurocontrol. Extrémní zvýšení provozu v květnu (meziroční nárůst 32 %), při zanedbatelném zpoždění 0,33 min. na jeden

let, hovoří samo za sebe. Je třeba konstatovat, že současná kapacita ACC Praha je maximální a její zvyšování není možné bez zvýšení počtu řídicích. Očekávané zvyšování počtu letů ve vrcholu letní sezóny je tak možné pouze za cenu regulace toku, což bude nezbytně přinášet zpoždění. Červnová čísla tento trend předběžně potvrzují. Absolutní prioritou stanoviště je proto příprava nových řídicích. V současné době je v závěrečné fázi výcviku (OJT) 9 žáků.

Vysoké výkony stanovišť nejsou myslitelné bez bezchybného chodu ATM systému a důvěry v jejich fungování. Že to nemusí být zcela samozřejmé, jsme si bohužel také na začátku letošní letní sezóny ověřili. O tom ale třeba někdy přistě.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Primární příčiny zpoždění v Evropě



První krůček k vesmírné turistice

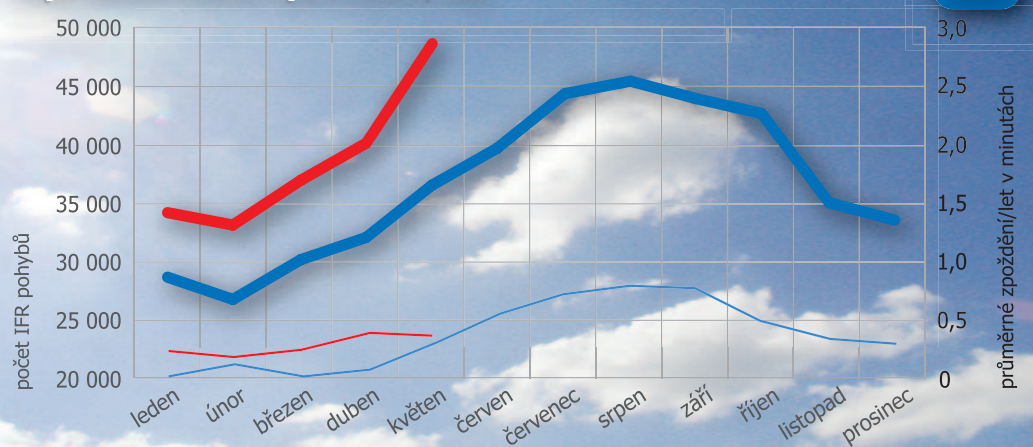
Z pouštního letiště v jižní Kalifornii odstartoval 21. června 2004 jako nosič proudový letoun White Knight (Bílý rytíř), pod jehož břichem byl připoután kosmický letoun SpaceShipOne, který se v šestnácti kilometrech nad zemí oddělil a pomocí vlastního tryskového motoru vystoupal až do výše 100 kilometrů. Dosáhl tak hranice vesmíru. Poté se obrátil a klouzavým letem se začal přibližovat k Zemi. Během návratu změnil tvar křídel pro stabilnější a pomalejší sestup. Posádka zažila tři a půl minuty stavu beztíže. Celý let trval devadesát minut. Začala se psát historie „výletu do kosmu“.

Peter Diamandis, prezident nadace X-Prize, která vypsalu odměnu pro skupinu, jež dokáže ve svém stroji dvakrát vynést na hranici vesmíru tři turisty během dvou týdnů, prohlásil: „Věřím, že je to první ze stovek soukromých kosmických lodí a první z tisíců soukromých letů.“

Stroj pilotoval Jihoafričan Melvill, který již absolvoval 6460 letových hodin. Dvě letadla sám zkonstruoval a jedním z nich v roce 1997 obletěl svět. Letos jako první civilní pilot překonal výšku 64 kilometrů, rovněž ve SpaceShipOne.

(red)

FIR Praha: Srovnání počtu IFR pohybů a průměrného zpoždění/let



k dispozici vždy pouze jednu vzletovou a přistávací dráhu, a to nejen letos v květnu v době probíhající rekonstrukce. Z důvodů hlukových omezení je Ruzyně vlastně letištěm s jednou dráhou v používání 365 dní v roce. V takovémto režimu je nominální kapacita 34 startů a přistání za hodinu. Za optimálních podmínek je maximální dosažitelná kapacita cca 38 pohybů. Jedinou možností, jak zvládnout narůstající provoz, je jeho rozložení pomocí nástrojů regulace toku. To ovšem znamená zpoždění pro letecké dopravce. Situaci může zlepšit výstavba tzv. rychlých odbočení na nejčastěji používané dráze 06/24, pokud budou umístěna

Statistika provozu

květen 2004

	Počet IFR pohybů ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění /ACFT v min.	
Měsíc	2003	2004	03/04 v %	2003	2004
květen	36 300	48 013	+ 32,2	0,28	0,33

	Počet IFR pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2003	2004	v %
květen	726 957	767 858	+ 4,4

Počet pohybů na letištích - Česká republika													
		Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	
květen	9 959	12 395	+ 24.5	2 433	2 582	+ 6.1	1 321	1 339	+ 1.3	1 558	1 258	- 23.8	

Zdroj: DPLR, STATFOR (nlk)

Náš návrh získal hlavní cenu v soutěži Projekt roku, říká Nikola Stojanov

Generální projektant stavby IATCC

Ve Stripu jsme vám v předcházejících číslech představili firmy Hochtief VSB, a. s., a Bovis Lend, a. s. Třetí firmou, která se podílí na vzniku Národního integrovaného střediska ŘLP je STOPRO, s. r. o. Ředitele Nikolu Stojanova jsme požádali o rozhovor, abychom vám jeho prostřednictvím na stránkách Stripu přiblížili i tuto firmu.

Vaše firma se podílí na výstavbě IATCC. Můžete nám ji stručně představit?

Společnost STOPRO, s. r. o., je architektonickou, projektovou, inženýrskou a interiérovou firmou. Společnost byla založena v roce 1992 na základech architektonického a projektového ateliéru, který zahájil svoji činnost v březnu 1990. V době vzniku byla koncipována jako projektová a inženýrská firma. V průběhu roku 1993 došlo k výrazné změně ve struktuře a zvýšení objemu zakázek projektových, inženýrských a realizačních prací, v důsledku čehož byl rozšířen architektonický a projektový ateliér a vytvořena samostatná oddělení pro inženýrskou činnost a realizaci interiéru. Od května 1993 sídlí firma ve vlastním objektu v Radlické ulici v Praze 5.

Co je hlavní náplní práce vaší firmy?

Společnost poskytuje svým zákazníkům komplexní služby v oboru – od architektonických návrhů až po řešení interiéru. Zajišťuje veškeré fáze projektové dokumentace včetně průzkumných prací a inženýrské činnosti. Současně poskytuje konzultační a poradenské služby. Značný důraz je kladen na technická a ekonomická řešení projektů a také na autorský dozor v průběhu realizace staveb.

To je široký záběr.

Cílem společnosti je poskytovat našim zákazníkům profesionální práci s důrazem na maximální kvalitu a spolehlivost. Z těchto kritérií vychází také výběr pracovníků a partnerů na zakázkách. Ve firmě je celkem 42 zaměstnanců a externích pracovníků.

Projektový ateliér má v současné době 21 projektantů. Jsou to především architekti, stavaři a statici, a to jak koncepční pracovníci, tak konstruktéři. Všechna pracoviště jsou plně vybavena potřebnou výpočetní a kancelářskou



technikou. Některé přípravné a projektové práce, jednotlivé profese, průzkumy, zaměření apod. jsou zajišťovány ve spolupráci s dlouhodobě spolupracujícími projektanty nebo firmami. V případě požadavku zákazníka je dokumentace zpracována dvojjazyčně. Odborná způsobilost je garantována autorizovanými architekty a inženýry.

Oddělení inženýrské činnosti poskytje veškerou inženýrskou činnost v rámci přípravných, projektových a realizačních prací.

Interiérové oddělení zajišťuje komplexní řešení interiéru od návrhu až po realizaci. V současné době probíhá ve firmě proces získání certifikátu jakosti ISO 9001:2000.

Spolupracujete tedy s jinými firmami podobného zaměření.

Pro operativnější zajištění zakázek spolupracujeme dlouhodobě s několika architektonickými a projektovými firmami. Můžeme tak nabídnout značnou flexibilitu kapacit při zachování vysoké úrovně kvality a zajištění požadovaných termínů.

Jaký je váš podíl na vznikající stavbě IATCC v Jenči?

Společnost STOPRO je generálním projektantem stavby IATCC. Vítězný architek-

tonický návrh vyhrál hlavní cenu v soutěži Projekt roku, kterou pořádá firma AB studio v rámci stavebního veletrhu For Arch. Hlavním inženýrem projektu je ing. Vladimír Štíhová, která je současně jednatelkou firmy a ředitelkou projektového ateliéru. Naši projektanti vypracovali statickou a stavební část projektu, ostatní profese pak jednotliví smluvní specialisté. Protože firma STOPRO jako generální projektant celý projekt zastřešuje, řídí též veškerou koordinaci mezi jednotlivými částmi projektu. Současně zabezpečuje inženýrskou činnost. Práce na projektu byly zahájeny v lednu 2002, v říjnu 2002 bylo vydáno územní rozhodnutí a stavební povolení v únoru 2003. Následně po výběru generálního dodavatele stavby (HOCHTIEF VSB, a. s.) byla zpracovávána průběžně do března 2004 realizační dokumentace stavby. V dubnu 2004 byl také předán projekt interiéru IATCC. Jako každá stavba i IATCC při své realizaci prochází určitým vývojem, mění a upřesňuje se požadavky investora. Proto se nyní zpracovávají některé změny dokumentace.

Projekt IATCC není samozřejmě jedinou vaší akcí.

Naše firma od svého vzniku realizovala mnoho projektů. Mezi první patří administrativní budova EVROPA v Praze 8, rekonstrukce administrativní budovy pro auditorskou firmu KPMG, rekonstrukce pobočky KB v Praze 1 a mnoho dalších. Podle našeho projektu byla v dubnu 2003 dokončena stavba výškového polyfunkčního domu převážně s malometrážními byty v Praze 4-Modřanech. Z mimopražských staveb realizovaných podle projektu firmy STOPRO je to například skladový terminál P&O Trans European v Kralupech nad Vltavou. Naše firma zpracovává také projekty bytových, vilových a rodinných domů.

Stali jste se vítězi výběrového řízení na generálního projektanta IATCC. Jaké byly vaše pocity?

V první řadě je nutno říci, že je to obrovský závazek a velká zodpovědnost. I když naše společnost má zkušenosti se stavbami velkého rozsahu, splnit a skloubit všechny požadavky tohoto investora je velice náročné. Bez vstřícného přístupu všech zúčastněných subjektů by

nebylo možné stavbu takového rozsahu a významu zrealizovat.

Probíhá stavba podle původního plánu?

Stavba IATCC má pevně stanoven termín dokončení a od tohoto termínu se odvíjí harmonogram prací. Dokončení stavby – jaro 2005, zkušební provoz – polovina roku 2006.

Jaké jsou vaše představy o rozvoji firmy v budoucnosti?

Firmu v budoucnosti nechceme rozvíjet dalším výrazným zvyšováním počtu zaměstnanců, ale zkvalitněním týmů a rozšířením spolupráce s osvědčenými partnery.

Děkujeme za rozhovor

(mis)

Foto: STOPRO, mis

Ing. arch. Nikola Stojanov

Narodil se v roce 1953 v Plovdivu v Bulharsku a se svými rodiči se přestěhoval do ČSSR v roce 1958. Po stavební průmyslové škole v Praze 5 vystudoval Fakultu architektury ČVUT v Praze. Po škole nastoupil jako architekt nejdříve v Krajském projektovém ústavu v Ústí nad Labem a od roku 1985 do roku 1990 pracoval v Pražském projektovém ústavu. V roce 1992 založil STOPRO, s. r. o., ve které působí jako společník, jednatel a ředitel od jejího založení. Je ženatý, otec tří dětí. Rád poslouchá klasickou a rockovou hudbu, ale ne jenom tu. V létě se rád potápí v moři a v zimě lyžuje. V kteroukoliv dobu, pokud má čas, se rád prochází v lese. A co se týká létání? Snáší je dobře, pokud trvá tak 2,5 až 3 hodiny a nejsou žádné problémy.



Jedna z realitací STOPRO, spol. s r. o. – objekt pro firmu REUS v Plzni

Zaostřeno na IATCC Praha

Všechny části objektu IATCC Praha jsou v hrubé stavbě dokončeny, většina činností se proto přemístila do vnitřních prostorů.

Tři snímky s doprovodným textem, které jsou této rubrice vyčleněny, nemohou poskytnout dostatečný přehled o činnostech uvnitř všech částí stavby ani o dění v celém projektu IATCC Praha. Stavba IATCC je totiž pouze jednou, byť velmi důležitou částí celého projektu.

Výstavba objektu střediska vytváří základní podmínky pro instalaci celé řady nejmodernějších technologií a systémů, které jsou nezbytné pro poskytování kvalitních letových provozních služeb. Je možno konstatovat, že právě poskytování letových provozních služeb je na pomyslném vrcholu pyramidy, která se nazývá Řízení letového provozu, s. p. Právě proto stejným tempem jako stavba probíhá činnost i v dalších dvou podprojektech – ATM Systémy a ATM Postupy.

Budeme se postupně snažit přiblížit i tyto činnosti, aby čtenáři našeho časopisu měli alespoň částečný přehled o vývoji projektu jako celku.



Na čelním pohledu na administrativní budovu IATCC je dobře patrná pokračující montáž jejího opláštění. V popředí snímku je vidět zahájení zemních prací při budování parkoviště



Jedna z možných variant nízkých pracovních stolů, určených pro interiérový provozní sál (ATCC) i sálu technické supervize (ITS). Jedná se opravdu pouze o jeden z celé řady pracovních návrhů, postupně se upřesňujících tvary, použité materiály a barevné řešení



Tímto pohledem jsme se dostali do jednoho ze dvou energobloků, umístěných za objektem střediska IATCC. Nahlížíme právě do strojovny chlazení, v popředí je vidět rozvody chladicí vody, v pozadí jedna ze tří chladicích jednotek

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

Josef Novotný



„Není prostoru mezi nebem a zemí, v němž by se člověk pohyboval bez ohrožení. Největší nebezpečí skýtá sebeklam, že se nemůže nic stát. Je to stav vyvolaný momentálním nedostatkem koncentrace. Varovný signál mnohdy přichází pozdě, dopouštíme se chyby. Nenapravitelné – anebo té druhé. A je v onom zlomku vteřiny lhostejné, co zrovna děláme či řídíme.“

Krédo Josefa Novotného, které vyjádřil jako vedoucí oddělení auditu ŘLP ČR, s. p.

Říká se, že každý pozná, jak moc měl někoho rád, až ve chvíli, kdy ho ztratí. Nechci polemizovat, ale ne vždycky to platí. 22. června 2004 brzy ráno zemřel po velmi dlouhé a vysilující nemoci můj veliký kamarád a kolega nás všech – Pepík Novotný.

Znal jsem podrobně jeho boj s nemocí, se kterou se moc často nevyhrává, a přesto byla zpráva o jejím vítězství pro mne ránou, která se už nikdy nezahojí. Mluví o sobě, stejný pocit ale zažívali určitě nejen všichni moji kolegové z APP/TWR Praha a vůbec všichni zaměstnanci našeho podniku, ale také celá řada pilotů, počínaje LAA a ČSA konče. Smutno bude určitě po této zprávě i v řadách našich slovenských kolegů, kde měl Pepík minimálně stejný počet dobrých kamarádů, jako měl tady.

Tato úvaha však není loučením, protože my se přece neloučíme. On by to určitě ani nedovolil. Pro mne i celou řadu ostatních totiž zůstane tím, čím byl celý život – kamarádem, na kterého se obracím, když mám problém, ale se kterým se také často přu o svoji pravdu a se kterým si také sdílují svá „chlapská“ tajemství.

JAROSLAV VLASÁK

Kateřina Čičovská

Zemřela 4. července 2004 po těžké nemoci ve věku 41 let. Co říci: slova ani řádky by nestačily ...

Optimismus, vlitý do žil, smích, jež rty stále zdobil. Bezbřehé byly obětavost, kamarádství, láska, starost. Láska k životu, láska k rodině, uvnitř srdce i v poslední hodině.

MARIE JONÁŠOVÁ

Pracovníprávní poradna

V květnu byla dokončena hrubá stavba celého Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky v Jenči, a tak personální divize dostala za úkol podílet se na vyřešení dopravy zaměstnanců do areálu a stravování v této nové budově. Řešením dopravní obsluhy byla pověřena firma CZECH consult, s. r. o., která nyní zpracovává první fázi projektu a předala ji k připomínkám naší společnosti. Celý projekt byl zpracován na základě současné analýzy počtu zaměstnanců dojíždějících hromadnou dopravou podle oblasti bydliště v pracovním dnu a o víkendu. Nyní firma zpracovává naše připomínky a připraví již vlastní projekt, o kterém budeme i nadále všechny informovat. Zatím je celá studie v prvotní fázi, ale podle navrhovaných schémat řešení autobusových linek se ukazuje jako optimální jak do rozsahu potřeb, tak i způsobu dopravy. Areál by měly obsluhovat autobusové linky ze tří směrů – Kladno, Zličín a letiště Praha Ruzyně. Pro potřeby zaměstnanců, kteří se dopravují osobními auty, je plánováno 400 parkovacích míst.

Na zajištění závodního stravování a bufetu bude vypsáno výběrové řízení, které provede Centrum logistiky. Předpokládá se výběr velkého stravovacího řetězce, neboť je zde stravovací kapacita koncipována pro dodavatelské vaření.

Při dalších jednáních se budeme spolu s odbory, vedoucími ZOÚ a vedoucími projektu snažit vytvořit co nejlepší podmínky pro naše zaměstnance ve snaze zachovat podle možností současnou dopravní kvalitu a zajistit i co nejchutnější stravování.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPÉR

Fotografie z dovolené

Na dovolené je jistě důležité změnit pravidelný životní rytmus a zapomenout na každodenní pracovní povinnosti. Nezapomeňte ale úplně. **Fotografujte!** Podívejte se na obrazové části Stripu v době vašeho zasluženého odpočinku. Nabídka se týká všech zaměstnanců, ale především těch, kteří si netroufají poslat své výtvary do fotosoutěže „3L“. Redakce je přesvědčena, že i autoři tzv. rodinných fotografií mohou o dovolené pořídit **zajímavé snímky, které se budou vztahovat k řízení letového provozu nebo letectví**. Podělte se o své postřehy z dovolené se všemi čtenáři. Ke každému snímku připojte krátký komentář o jeho vzniku, informaci o místě, kde jste jej poříдили apod. Snímky zveřejníme v poprázdňinovém čísle.

Na vaše fotografie se těší redakce Stripu

CISM – řízení stresu při kritických událostech

Program CISM slouží ke snížení obvykle negativních pocitů a myšlenek, jež vznikají jako následek kritických událostí, ke kterým dochází v pracovním prostředí. Cílem CISM je podpořit zasažené osoby a ulehčit jim rychlejší návrat do původního „funkčního“ stavu. To představuje výhodu jak pro jedince, tak i pro organizaci.

Co je to CISM?

Critical Incident Stress Management (CISM) je osvědčenou formou asistence při kritických událostech. Pomáhá zvládat normální reakce při abnormálních situacích. Tím je myšleno, že reakce dotčených (normálních) lidí jsou přiměřené (normální) vzhledem k situaci, která přináší mimořádnou a neočekávanou psychickou zátěž. Lidské reakce v těchto situacích většinou bývají velmi silné především po stránce emocionální, jsou však pochopitelné a zvladatelné, pokud se k nim přistoupí včas a odborně.

Veškeré aktivity CISM týmu směřují ke zmírnění těchto reakcí. Nabízejí možnost tyto traumatické zážitky ventilovat a postupně normalizovat. K tomu využívají mezinárodně osvědčené metodiky individuálních i skupinových intervencí s cílem vrátit jedince k pracovním výkonům, které podával před událostí.

Program CISM se skládá ze tří fází: informace, výcvik a podpora. Je určen především řídicím letového provozu či dalším zaměstnancům podniku, lze jej však v případě mimořádných událostí využít při pomoci i mimo podnik.

V Řízení letového provozu ČR, s. p., byl program implementován ve spolupráci s CZATCA. Problematika CISM je obsažena ve směrnici č. 01/03/DPER/014, která je platná od

1. 7. 2003. Další informace jsou k dispozici na internetových stránkách EUROCONTROL www.eurocontrol.int/humanfactors/cism.html, kde jsou umístěny materiály týkající se stresu a zvládání mimořádné psychické zátěže v podmínkách řízení letového provozu. Další zajímavé informace lze najít na stránkách www.cism-natca.org nebo na www.icisf.org.

Implementace programu CISM v ŘLP

Proběhla postupně v průběhu roku 2003. V dubnu tohoto roku došlo k podpisu Memoranda CISM, ve kterém zástupci vedení ŘLP ČR, s. p., a CZATCA deklarovali společný zájem a cíl zavést program v podniku.

V měsících červnu a říjnu 2003 proběhl CISM výcvik vybraných řídicích letového provozu, kteří byli po jeho absolvování certifikováni jako „peer-debriefers“. Na ně je možné se obracet v případě individuální žádosti o podporu při zážitkových událostech. Jsou schopni a ochotni v rámci svých možností pomáhat svým kolegům a kolegyním v náročných situacích.

CISM výcvik

Členové CISM týmu jsou vycvičeni podle mezinárodních standardů a jsou držitelé podnikového certifikátu, jehož



platnost je jeden rok s možností prodloužení.

Problematika stresu a jeho zvládání bude implementována do vzdělávacích programů pro řídicí letového provozu tak, aby s ní byli seznámeni všichni včetně vedoucích pracovníků.

CISM tým

Aktivity v týmu jsou dobrovolné a nejsou honorovány, jedná se o čestnou funkci na základě vlastního rozhodnutí, které je vedeno snahou pomáhat kolegům a kolegyním.

Kritické události

Jsou to situace nezvladatelné obvyklými prostředky, které mohou způsobit dlouhodobé psychické následky. Když nastane kritická událost, nikdo si nemůže být jistý tím, jak bude reagovat a jakým způsobem se ho událost dotkne. Je však známo, že individuální reakce se značně odlišují a jsou závislé mj. na osobních zkušenostech a vlastnostech, především na odolnosti vůči zátěži.

Po velkých nehodách, haváriích a hromadných úrazech jsou zasaženi jedinci a skupiny, kteří jsou vystaveni kritické události, konfrontováni se zkušenostmi a odchylkami od běžné normy chování. Tyto odchylky se mohou projevovat různými způsoby – jako depresivní a negativní nálady, skupinové nebo individuální úzkosti a další příznaky stresu. Narušují a snižují pracovní výkonnost dotčených osob, ohrožují jejich schopnost bezpečně vykonávat práci. K těmto zatěžujícím a náročným událostem může dojít v každé organizaci. Nejedná se pouze o události vyplývající z letového provozu, riziko se zvyšuje mj. rovněž v souvislosti s mezinárodní situací (hrozby teroristických útoků). Nebezpečí představují také živelné pohromy, průmyslové havárie či protiprávní činy ohrožující větší skupiny lidí.

MICHAL WALTER, koordinátor CISM
Foto: mis

inspiromat

„Mezi tradičními národními dopravci budou pokračovat fúze či převzetí, podobně Air France s KLM. Nízkonákladové aerolinie budou brzy krachovat, nebo se budou muset také spojit. Mnohé z nich mají naprosto nesmyslné nastavené ceny a nemohou pokrýt ani náklady.“

Dopravní analytik Chris Avery z JP Morgan Chase

„Jde totiž o to eliminovat všechna rizika, aby se na území členských států nedostaly například potraviny živočišného původu, které mohou ohrozit zdraví lidí nebo i zvířat.“

Mluví Státní veterinární správa Josef Duben k možnosti zabavit na Ruzyni veterinární zboží z nečlenských zemí EU (10. 6.)

„Nyní budeme usilovat o získání dotace z fondů Evropské unie, abychom mohli na ostravském letišti dostavět odbavovací halu a zlepšit tak podmínky pro cestující.“

Náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Zdislav Wantula (15. 6.)

„Abychom byli schopni odbavit více cestujících, přidali jsme několik dalších přepážek a vymýšlíme další způsoby, jak proud turistů přežít.“

Martin Kačur, generální ředitel ČSL (16. 6.)

„Unijní aerolinky pokládají americký postoj za diskriminační. Nepodepišeme dohodu, dokud se nepodaří nastolit rovné podmínky pro obě strany.“

Ze zprávy komise EU pro dopravu k odložení jednání o Otevřeném nebi (17. 6.)

„Pracovní skupina nyní diskutuje o tom, zda tento krok učinit, či nikoliv. Konečné slovo bude mít vláda. Ta by o návrhu měla jednat v únoru příštího roku.“

Generální ředitel Martin Kačur o případné transformaci ČSL, s. p., na akciovou společnost (21. 6.)

„Jedná se o další nezbytné opatření pro zvýšení bezpečnosti letadel startujících ze zemí EU. Je normální a spravedlivé, že personál bude podroben stejným bezpečnostním kontrolám jako cestující.“

Místopředsedkyně Evropské komise Loyola de Palacio k povinnostem letištního personálu procházet bezpečnostními kontrolami (24. 6.)

„Nyní zbývá ujasnit některé věci u jednotlivých středisek řízení letového provozu. Ale v zásadě toto cvičení bude takovým prvním iniciativním, a potom budeme rozvíjet další kroky.“

Velitel českého vojenského letectva Ladislav Minařík ke společnému česko-slovenskému cvičení v rámci realizace dohody Společné nebe (24. 6.)

(mis)

- Osobní schopnost zvládat a řídit stresové reakce závisí na závažnosti kritické události, na typu osobnosti, na individuálních zkušenostech a dovednostech.
- Psychická kapacita, která je k dispozici, rozhoduje o síle, délce trvání reakce a jejích případných následcích. Mimořádně náročné kritické situace mohou tyto kapacity vyčerpat.
- Dlouhodobější neschopnost zvládat stresové situace může vést k obtížím a problémům v oblasti tělesného i duševního zdraví.
- V těchto situacích je důležitým podpůrným faktorem blízkost důvěryhodných kolegů a kolegyní (peer-debriefers), kteří/teré jsou připraveni/y poskytnout psychickou pomoc a podporu ve chvílích, kdy je to nejvíce potřeba. Nabízená individuální, případně skupinová pomoc je kvalifikovaným řešením mimořádně náročné situace.
- Tuto pomoc nabízejí kolegové a kolegyně, kteří jsou obeznámeni s prostředím i profesí, dokáží se velmi dobře vžít do pocitů zasažených osob.
- Vysoká náročnost profese řídicího letového provozu vyžaduje věnovat potřebnou pozornost vlivům lidského činitele na bezpečnost řízení letového provozu. Proto je implementace CISM také součástí bezpečnostního systému ATM, neboť přispívá ke snížení rizik vyplývajících z možnosti selhání lidského faktoru.
- Je mnoho řídicích letového provozu, kteří nezažili mimořádnou událost (incident, serious incident, accident). To je jistě potěšující skutečnost – gratulujeme! Avšak nikdo si nemůže být jistý, že se mu něco takového nikdy nepříhodi.
- Každý reaguje jinak a všechny reakce jsou normální, odpovídají jeho osobnímu vnímání situace. Pokud je reakce normální, proč se cítit tak špatně? To je klíčová otázka.
- Proto je důležité vědět, jak zvládnout takovou situaci. Proto existuje program CISM, aby ukázal všem zasaženým, jak se se zátěží vyrovnat s pomocí kolegů a kolegyní (peer-debriefers).

Co se děje na ruzyňském letišti?

Ruzyňská TWR řídí vláčky

Dne 12. června se ruzyňskému letišti, ale hlavně stanovišti APP/TWR hodně ulevilo. Skončila jarní oprava dráhového systému, která byla zahájena prvního dubna. Nejprve byla opravována dráha 06/24 a jistou dobu si muselo letiště vystačit pouze se zkrácenou dráhou 13/31, pak zase plynule navázala oprava dráhy 13/31 a navíc se prováděla řada oprav na přilehlých pojezdových drahách. Co vše se opravovalo, jsme uvedli v březnovém Stripu, a tak se jen omezíme na konstatování, že všechny plánované práce byly provedeny.

Při pohledu na provozní statistiky letící prudce vzhůru jsme se tedy museli zeptat na APP/TWR, jak ty jarní opravy přežili. Vždyť 1. července byl dosažen nový rekord letiště – 524 pohybů za den.



Otázali jsme se proto V. Boháče, vedoucího SPLS Praha, jak vše probíhalo: „Bylo to obtížné, ale zvládli jsme to díky dobré přípravě organizace provozu, a zejména díky profesionálnímu přístupu všech řídicích na APP/TWR Praha. V posledních třech letech se stala takováto omezení na provozní ploše v začínající letní sezóně už tradicí. Počasí nám celkem přálo a nebyly výrazné problémy s příliš silným bočním větrem.

Nejobtížnější provozní podmínky jsme zažili od 20. do 27. května, kdy byla uzavřena křižovatka pojezdové Foxtrot s dráhou 31. Letadla po přistání ve směru 24 musela buď ubrzdít a odbočit na pojezdovou Charlie, anebo pokračovat na pojezdovou Delta, odkud však vůbec nebyl jednoduchý návrat. Protože to nešlo obvyklou trasou po pojezdové Foxtrot kvůli zavřené křižovatce, musela pokračovat na pojezdovou Echo a odtud se vracet zpětným pojezdem po dráze 06, proti přistávajícím resp. vzletajícím letadlům z dráhy 24. To bylo velmi



náročné s ohledem na organizaci provozu. Ve snaze co nejvíce omezit již tak vysoké zatížení řídicích letového provozu jsme na toto období formou NOTAM publikovali doporučené postupy pro piloty a kapacita letiště byla snížena na 14 přiletů/hod. Normální kapacita je 34 pohybů, z toho 20 přiletů.

Situaci bylo nutno řešit tak, že se letadla po vyklizení na pojezdovou Delta a Foxtrot shromažďovala do vláčků po čtyřech i více, stejně se tvořily vláčky na odlet na pojezdové Alfa. V koordinaci s přiletů pak tyto vláčky střídavě využívaly oba směry dráhy pro start nebo pojezd na odbavovací plochu. Znít to dost jednoduše, ale uhlídat všechny časové souvislosti takového provozu s ohledem na bezpečnost bylo velmi náročné. Výjimkou nebyly ani situace, kdy na vzlet na pojezdové Alfa čekalo 10 letadel najednou.“ Tak tedy v kostce shrnul uplynulý těžký jaro ing. V. Boháč.

Na podzim čeká letiště Praha Ruzyně další dlouhá uzavěra RWY 06/24. Tentokrát budou opravy spojeny i se stavební úpravou pojezdové Delta na rychlé odbočení ve směru 24 a výstavbou nové rychlé odbočky ve směru 06.

OLDŘICH STANĚK, AI

Aviatická pouť Pardubice 2004

Ve dnech 5.–6. června 2004 se na letišti v Pardubicích konala tradiční Aviatická pouť. Jako obvykle byl zajištěn jak letecký, tak i pozemní program a k vidění byla kromě jiného historická i moderní vozidla a výsledky letecké archeologie. Všudypřítomné stánky nabízely nejrůznější možnosti způsobu utracení peněz za všechno možné – třeba i za knihy s leteckou tematikou, modely a nej-různější občerstvení. Kdo jejich lákání odolal i ten kdo neodolal, mohl zhlédnout některý z kulturních programů a děti se mohly vyřádit v lunaparku. Na stojánkách byla vystavena letadla z výzbroje AČR, sportovní a pozvané historické letouny. Letošní AP 2004 byla znevýhodněna



Messerschmitt Bf-108 Taifun

Šest výletů p

Dnešní, třetí kapitolu seriálu z historie československého letectví věnujeme období 2. světové války, tedy rokům 1939–1945. Letecké muzeum v Praze Kbělicích vlastní z popisovaných let mnoho historických exponátů.

3. výlet zahájíme pohledem na možnosti našich vojáků, kteří – již podruhé ve 20. století – chtěli bojovat za svobodné Československo. Nejprve odešli do Polska, tam ale nebyly dobré podmínky pro vznik československé jednotky. Po obsazení Polska německou armádou odešla část našich vojáků do Francie a část jich padla do ruského zajetí.

Věnujme se však především našim letcům. Ve Francii se úspěšně podíleli na leteckých akcích proti Německu. Když však Francie podepsala 22. června 1940 kapitulaci, museli se opět přemístit. Tentokrát do Velké Británie.

Bitva o Británii

Britský ministerský předseda Winston Churchill prohlásil: *Bitva o Francii skončila, bitva o Anglii teprve začne!* Bitva začala 13. srpna 1940 a trvala 10 měsíců. Především během prvních tří měsíců probíhaly urputné vzdušné souboje mezi německou Luftwaffe a britským Královským letectvem – RAF. Těchto bojů se účastnili i českoslovenští letci. Byli to piloti 310. čs. stíhací perutě, 312. čs. stíhací perutě a 25 stíhacích pilotů u britských perutí. Celkem se bitvy o Británii zúčastnilo 87 československých stíhačů, sedm z nich v bojích padlo. Ustavena byla rovněž 311. čs. bombardovací perutě, která zasaho-

nízkou oblačností a občasnými přeháňkami, které znepříjemňovaly život účinkujícím v programu a znemožnily některé ukázky AČR. Nicméně i tak se bylo na co dívat. Historickým Messerschmittem Bf-108 Tajfun bylo možno uskutečnit vyhlídkový let, tradičně na vysoké úrovni předvedla své umění skupina Flying Bulls Aerobatic Team, po několikaleté přestávce bylo možno zhlédnout „českou“ C-11, spolehlivě létal B-25 Mitchell. Podívanou pro všechny bylo vystoupení létajícího cirkusu M. Kindernaye podle scénáře leteckých bojů za první světové války. AP 2004 překonala svůj loňský rekord – tentokrát Z-137T táhl sedm kluzáků L-13 Blaník. Je samozřejmé, že k vidění toho bylo více. Nicméně v krátkosti nelze akci velikosti Aviatické pouti popsat, a navíc – je třeba ji vidět. Přejme organizátorům pro příště lepší počasí a na shledanou na AP 2005.

Text a foto: **STANISLAV ČERNÝ, DPER**



Soutěž „3L“

V minulém Stripu jsme vám na páté straně představili vítězné snímky z jednotlivých kategorií fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p., „3L“. Tentokrát publikujeme fotografii Martina Holického (DPRO) V Třebešicích, která získala 3. cenu za všechny vyhlášené kategorie (nahoře). Je z kategorie volné téma. Porota však nevybrala jen vítězné snímky, jejichž autoři získají finanční odměnu, ale také další práce pro výstavu, která se uskuteční na podzim. Kategorii volné téma se rozhodla obeslat i Eva Pelikánová (LIS). Její Zahrádka Sněhové královny (vpravo) je jedním z těch snímků, které si budete moci na výstavě prohlédnout.

(red)



po stopách československého letectví

vala do bojů od září 1940 a během dvou let podnikla celkem 165 bojových náletů. Nejúspěšnější piloty této slavné éry československého letectví na Západě byli Karel Kuttelwascher, Josef František, Otto Smik, Miloslav J. Mansfeld, Otomar Kučera ...

Československé jednotky v SSSR

Na základě čs.-sovětské smlouvy vznikl v Sovětském svazu jako součást Rudé armády 1. čs. samostatný stíhací pluk. Pod velením štábního

kapitána Františka Fajtla sestával z dvaceti letců-stíhačů. Po přeškolení na sovětské stíhačky Lavočkin La-5FN se piloti přesunuli na letiště Zolná u Zvolena, aby pomáhali Slovenskému národnímu povstání. Po potlačení povstání se pluk vrátil zpět do SSSR. Mezitím vznikl 2. čs. stíhací a 3. čs. bitevní pluk. Spojením všech tří jednotek byla vytvořena 1. smíšená divize, která od 14. dubna do 9. května 1945 uskutečnila 567 bojových vzletů. Vznik a působení leteckých jednotek bylo významným krokem k osvobození Československa.

Den D

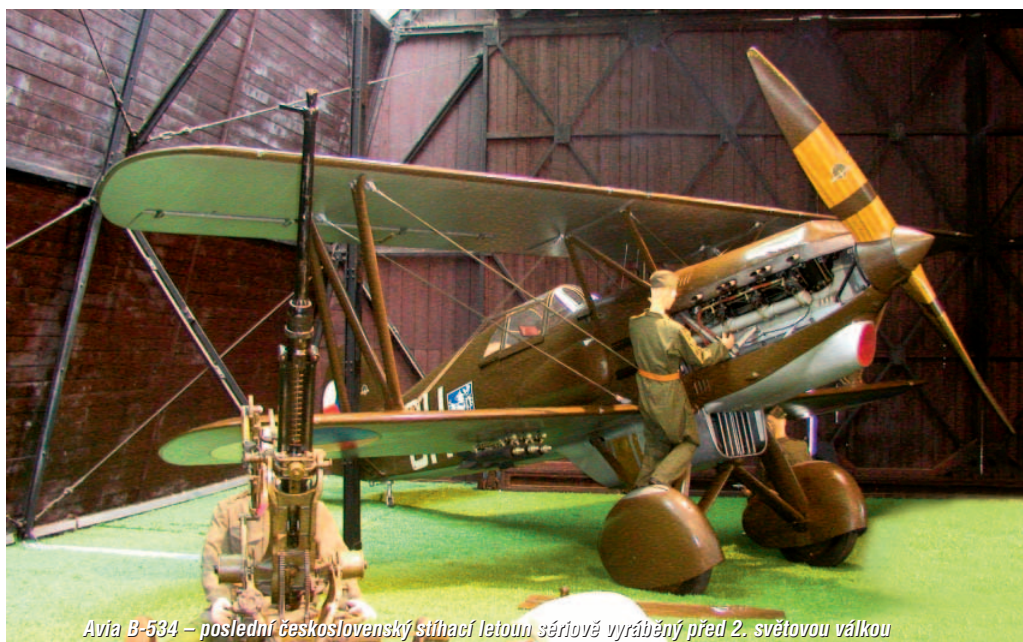
Závěrečná část války začala 6. června 1944 spojeneckou invazí do Normandie, která vstoupila do historie jako den D. Českoslovenští piloti se účastnili této operace nejprve jako vzdušná ochrana vylodujících se pěšáků, později prováděli hlídkové lety. Čs. bombardovací perut operovala na přelomu let 1944 a 1945 nad Baltským mořem.

(Letos proběhly 6. června ve Francii oslavy 60. výročí operace nazvané Overlord. Zúčastnili se jich nejen francouzský a americký prezident, ale vůbec poprvé i ruský prezident a německý kancléř).

Konec války

Válka se po šesti letech konečně chýlila ke konci a spojenecké armády rychle postupovaly na Berlín. Ve dnech 8. a 9. května 1945 proběhly poslední boje 2. světové války. Českoslovenští letci se začali vracet do vlasti. Bohužel se jich 511 ze Západu nevrátilo.

Text a foto: **mis**



Avia B-534 – poslední československý stíhací letoun sériově vyráběný před 2. světovou válkou

Skvělá atmosféra sobotního večera

V sobotu večer 19. června praskalo Divadlo Na Fidlovačce ve švech (1). Soubor divadla připravil pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., předpremiéru komedie Habaďúra. Především představitelé hlavních rolí byli během představení za své výkony odměňováni bouřlivým smíchem a potleskem, díky režijním nápadům T. Töpfera i tehdy, když ve správnou chvíli a s patřičným gestem vstoupili na jeviště. Slovo nebylo třeba.

Po závěrečném upřímném a dlouhotrvajícím potlesku se mohli diváci při občerstvení vzájemně podělit o své dojmy v kuloárech divadla. Hlavně mužská část návštěvníků se po kulturním zážitku začala zajímat i o výsledek fotbalového utkání Česka s Nizozemskem na evropském šampionátu v Portugalsku. Protože i herci jsou sportovní fandové, zastihli jsme je po představení v divadelním klubu u televizní obrazovky. Na tváři V. Svobody (2) je vidět soustředění při ještě nerozhodném výsledku, zápas si nenechala ujít ani L. Malkina (3) a D. Rouse (4) jsme zachytili v okamžiku vstřelení našeho vítězného gólu, který stanovil konečný výsledek utkání na 3:2. Herci i fotbalisté odvedli tento večer perfektní výkon.

Text a foto: mis

