



Projekt IATCC je tématem číslo jedna nejen na stránkách našeho časopisu. Většinu z nás především zajímá, jak bude vypadat budova zvenčí i zevnitř. Tyto informace nám i STRIP poskytuje v hojné míře. Projekt IATCC má však kromě technické, provozní a stavební stránky i stránku ekonomickou, která však bývá někdy neprávem opomíjena. Nebude tomu tak však v tomto čísle. Plynulé financování projektu je stejně důležité jako dodávka materiálu, postup stavebních prací či ATM systémů.

IATCC z pohledu ekonomy

Několikrát jsme předeslali, že důležitou součástí financování projektu bude bankovní úvěr. Jeho doba přichází právě v těchto dnech. Na počátku srpna bylo uzavřeno výběrové řízení na dodávku úvěru pro financování projektu IATCC. Vítězem se stala Komerční banka, a. s., která je pro nás dlouhou dobu důvěryhodným partnerem na českém bankovním trhu. Podpisem smlouvy se uzavřela několikaměsíční práce týmů ŘLP ČR, s. p., a KB, a. s.

Úvěr pomáhá financovat projekt zhruba z jedné třetiny. Podmínky smlouvy odpovídají ratingu. Díky vynikajícímu hodnocení ŘLP ČR, s. p., které mu udělila CRA rating agency (tuzemská afilace společnosti Moody's Investor Service), jsou podmínky uzavřené úvěrové smlouvy pro podnik velmi výhodné. Dlouhodobý rating na stupni A+/czAaa nám byl udělen v loňském roce a v srpnu letošního roku, po uzavření smlouvy, nám byl opětovně potvrzen.

Úvěrové financování není v ekonomice podniku pojem neznámý. V minulém desetiletí bylo však použito pouze jednou, a to za odlišných podmínek. Ekonomické výsledky ŘLP ČR, s. p., umožňují použít úvěr jako standardní nástroj na financování dalšího rozvoje podniku. Jeho využití se neprojevovalo na dlouhodobém ratingovém ohodnocení a jeho podmínky navíc hovoří o pozitivním vnímání firmy bankovním trhem.

LUBOŠ HLINOVSKÝ, ŘDFIN

Juniorský mistr světa je z ACC

čtěte na straně 2 a 3

Optimismus ve vzduchu

Rok 2004 se s nejvyšší pravděpodobností stane „bodem zlomu“ ve vývoji světové letecké dopravy. Provozní statistiky Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) a Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) to jen potvrzují.



Ve špičce přistává nebo startuje z Ruzyně letadlo zhruba každé tři minuty

Zájem o leteckou dopravu roste, a to takovým způsobem, že prognózy vývoje letecké dopravy doznávají podstatných změn. Ještě na počátku března prezident ICAO Assad Kotaite v rozhovoru pro americký deník The New York Times odhadoval celkový nárůst letecké dopravy ve světě pro rok 2004 o 4 % a od roku 2005 o 5 %. Současné výsledky však hovoří o 6 % nárůstu v letošním roce a o 7–8 % navýšení v letech následujících. Například EUROCONTROL dne 3. června 2004 zaznamenal v evropském vzdušném prostoru 28 754 pohybů, což je o 581 pohybů více, než činí předchozí provozní rekord z 12. září 2003 (28 173 pohybů).

Prognóza vývoje

Z geografického hlediska se však nejedná o vývoj rovnoměrný. Významný podíl na současném a budoucím stavu letecké dopravy bude mít opět severoamerický, evropský a asijsko-pacifický region. Naopak menší nárůsty bude standardně vykazovat Afrika a Jižní Amerika.

Spokojeni jsou i představitelé leteckého průmyslu, zejména společnosti Airbus a Boeing. Zatímco v období let 2001–2003 oba největší letečtí výrobci zaznamenávali pod vlivem války v Iráku, nemoci SARS a nízké důvěry cestujících veřejnosti významné rušení zakázek na dodávky nových letounů, je situace v roce 2004 opačná. Např. expandující společnosti z Blízkého východu jako Emirates nebo Gulf Air budou v příštích pěti letech zařazovat do své flotily každý měsíc jeden nový stroj. Velký zájem je i o velkokapacitní Airbus 380 pro více než 500 pasažérů, na který je evidováno více než 60 závazných objednávek od leteckých společností z celého světa.

Ochrana životního prostředí

Existují ovšem i faktory, které mohou současné pozitivní vývojové trendy ovlivnit. Vynecháme-li stabilně stoupající cenu ropy, jako podstatnou nákladovou položku leteckých dopravců, a neúspěch jednání mezi Evropskou unií a vládou USA o tzv. otevřeném nebi, začíná být další

rozvoj letecké dopravy úzce spojován s ochranou životního prostředí. Ze závěrů vědecké studie, kterou v červenci 2004 zveřejnili experti Stockholmského institutu Yorské univerzity, vyplývá, že vývoj letectví nabourává úsilí o snížení emisí skleníkových plynů. „Boom letecké dopravy podporovaný štědrými daňovými výjimkami a veřejnými penězi stojí v protikladu k politice životního prostředí, zvláště pak předcházení nejhorším důsledkům klimatických změn,“ uvádějí vědci. Navrhují proto zavedení „ekologické“ daně z letectví, která by měla škodlivé vlivy tohoto druhu dopravy na životní prostředí určitým způsobem kompenzovat. Právě požadavky na ochranu životního prostředí se postupně stávají prioritou i orgánů Evropské unie. Najít vyvážené řešení pro zajištění dalšího rozvoje letecké dopravy při zajištění těchto požadavků nejenom v Evropě bude proto v budoucnosti důležitým úkolem pro všechny zúčastněné subjekty.

RICHARD KLÍMA, VOVMK
Foto: mis

Změna cen letových provozních služeb

ŘLP ČR, s. p., přistoupilo s platností od 1. 9. 2004 ke snížení cen za poskytované letové provozní služby. Hlavním důvodem pro snížení obou poplatků, jak traťového, tak i přibližovacího, na letišti Praha je velký nárůst letového provozu nad územím České republiky. Při stanovování jednotkových cen za letové provozní služby, jak

jsme již napsali v dřívějších číslech Stripu, neexistují bohužel „klasická“ tržní pravidla a podnik je povinen dodržovat závazné mezinárodní principy pro stanovení nákladové báze a jednotkových cen za letové provozní služby. Výše hrubého zisku, kterou od nás očekává zakladatel, bude v tomto roce postačující. Snížení le-

tošních cen však v praxi znamená omezení vlivu vysokého overrecovery z roku 2004 na nákladovou bázi a hospodářský výsledek a ceny v roce 2006.

Od 1. 9. 2004 tedy platí jednotková cena

za 1 přeletovou jednotku 24,40 € a výše jednotkové ceny za letištní přibližovací služby na letišti Praha je 205 Kč/1 tunu MTOW.

LENKA ZIMMEROVÁ, DFIV

Smlouva o CEATS od srpna účinná

Dne 14. července 2004 ratifikovala Bosna a Hercegovina jako pátý členský stát mezinárodní Dohodu o CEATS, která byla podepsána již v roce 1997. Na základě smluvních ujednání obsažených v této Dohodě tak byla splněna poslední podmínka nabytí její formální účinnosti, která bude potvrzena uložením originálu smlouvy u vlády Belgického království. Vzhledem k současnému vývoji v projektu CEATS, který doposud nemá ukončenu svoji první tzv. definiční fázi, i s ohledem na současný vývoj projektu Single European Sky bude další strategická orientace a samotná realizace CEATS předmětem jednání ministrů dopravy členských zemí, jehož svolání plánuje EUROCONTROL na začátek roku 2005.

(rkl)

Juniorský mistr světa v přesném létání

V Dánsku se 10.–25. července letošního roku konalo 14. mistrovství světa v letecké rallye a 16. mistrovství světa v přesném létání. Českou flotilu letadel tvořily tři Cessny 152 a jeden ZLIN 43.

České reprezentační družstvo v přesném létání se zúčastnilo posledních šesti mistrovství světa, na kterých vždy obsadilo druhá místa v soutěži a jednotlivci se

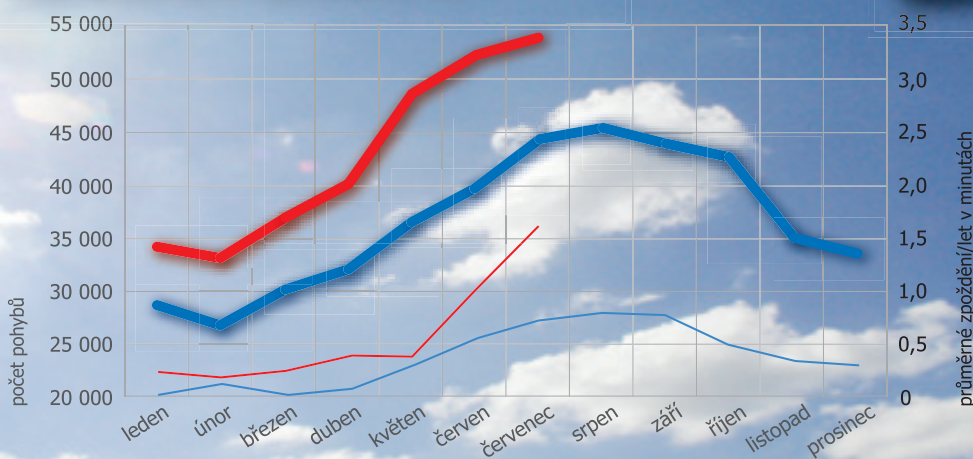
umístili v první desítce. Na mistrovství světa i mistrovství Evropy bylo naše družstvo vždy druhé. Na letošních mistrovstvích světa získali čeští piloti dva tituly mistrů světa, dvě stříbrné a jednu bronzovou medaili. Neoficiální titul juniorského mistra světa v přesném létání získal Tomáš Rajdl. Rozhovor s ním přinášíme na straně 3.

(mis)

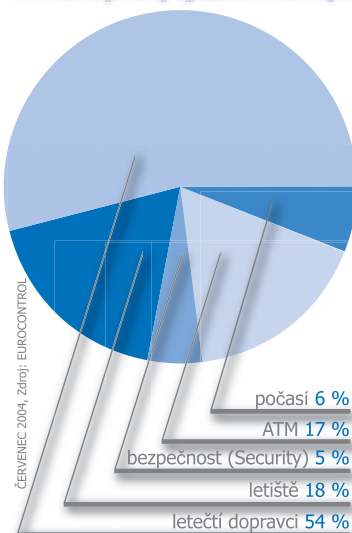


Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., ing. Petr Materna a ing. Matuš Püll, člen představenstva a výkonný ředitel pro podnikové bankovníctví Komerční banky, a. s., dne 4. srpna v pražském hotelu Patriot slavnostně podepsali úvěrovou smlouvu na financování projektu IATCC Praha (rkl)

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů a průměrného zpoždění/let



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Telegraficky

● V anketě „Czech Top 100 – největší a neúspěšnější firmy v České republice“ se ŘLP ČR, s. p., umístilo za rok 2003 na 199. místě. Jedná se o významný posun oproti roku 2002, kdy podnik dosáhl 277. místa. Czech Top 100 obsahuje základní žebříček 500 největších firem v ČR řazených podle velikosti celkových výnosů v předchozím roce.

● Německá vláda schválila plán na výstavbu nového obřího letiště. Bude se jmenovat Berlin Brandenburg International (BBI) a bude postaveno na místě současného berlínského letiště Schönefeld.

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
Měsíc	2003	2004	03/04 v %	2003	2004
červen	43 529	54 207	+ 24,5	0,58	1,02
červenec	47 199	57 808	+ 22,5	0,72	1,67

červen/červenec 2004

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2003	2004	v %
červen	743 328	793 247	+ 6,7
červenec	749 989	798 565	+ 6,4

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %
červen	10 497	13 511	+ 28,7	2 614	2 817	+ 7,8	1 047	1 757	+ 67,8	1 090	1 079	− 1,02
červenec	11 125	14 008	+ 25,9	2 025	2 632	+ 30,0	1 065	1 214	+ 14,0	834	1 479	+ 77,3

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Juniorským mistrem světa je řídící letového provozu Tomáš Rajdl

Létání mám zatím jako koníčka

V červenci 2004 se v dánském Herningu konalo mistrovství světa v letecké rallye a v přesném létání. Členem družstva České republiky, které se obou soutěží zúčastnilo, byl i Tomáš Rajdl. Získal putovní cenu Air British Petrol – trofej pro neoficiálního juniorského mistra světa.

V podniku pracujete jako řídící letového provozu ...

Ano, na ACC Praha, licenci jsem získal v srpnu 2002.

Co vás vedlo k rozhodnutí stát se řídícím letového provozu?

Roku 1999 jsem ukončil studium na vysoké škole a hledal práci v letectví, abych zůstal v oboru. Kamarád z aeroklubu mě upozornil na konkurz řídícího letového provozu, tak jsem to zkusil a uspěl. K podniku jsem nastoupil v únoru 2000.

Jak jste se vyrovnával s náročností studia?

Asi jako každý jiný, chcete-li uspět, jde te za svým cílem a učíte se.

Létání máte jako koníčka?

Ano, zatím mám létání jako koníčka a členem aeroklubu Kladno jsem od roku 1995. Létání bych se rád věnoval častěji, ale času je málo. Minimálně se snažím být na všech soustředěných přesného létání. Je to okolo šesti až sedmi víkendů, začíná se na jaře.

Rekordnímu nárůstu provozu jsme se věnovali v minulém Stripu. Neměl jste vzhledem k vytíženosti řídících problém s účastí na mistrovství?

Musím poděkovat kolektivitu na ACC, že mi to bylo umožněno.



Mistrovství světa jste se zúčastnil poprvé?

Mistrovství světa v letecké rallye jsem se účastnil podruhé, MS v přesném létání poprvé. Toto byl první kombinovaný šampionát.

Jak jste se jako družstvo umístili v minulém ročníku MS?

V MS v letecké rallye 2003 v Jižní Africe jsme byli 26.

Přibližte nám jednotlivé kategorie, ve kterých se soutěží.

V přesném létání se soutěží ve třech disciplínách (testech) – navigační, pozoro-

vací a přesnost přistání. Navigační test spočívá v navigační přípravě bez použití elektronických pomůcek, dále v přesném vedení letounu po zadané trati a dodržování zadaných časů nad tajnými brankami a otočnými body s přesností ± 2 vteřiny. Pozorovací disciplínou se rozumí hledání znaků z bílých plachet a objektů na zemi (budovy, stromy, posedy, křižovatky silnic apod.), které jsou předem vyfocené ve směru letu a pilot tyto fotografie obdrží před vzletem. Znak i fotografované objekty se musí nacházet na zadané trati. Nedodržení času nebo neznalezení znaku či objektu se penalizuje trestnými body. Při soutěžení v přesnosti přistání se na letišti vyznačí pásmo, jehož základem je 2 metry široký příčný nulový pás. Za každou odchylku dotyku hlavního podvozku mimo něj se uděluje trestné body. Účelem je samozřejmě získat co nejméně trestných bodů. Soutěž v letecké rallye se od přesného létání liší hlavně tím, že posádka nemá dostatek času zadanou trať zkonstruovat v klidu na zemi. Trať dokončuje navigátor ještě za letu, zatímco pilot již hledá znaky a objekty na zemi a snaží se dodržet zadané časy.

Kolik pilotů se v jednotlivých soutěžích letos zúčastnilo?

V přesném létání se účastnilo 70 pilotů, v rallye 50 posádek.

Podporuje ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy finančně aktivity, které úspěšně reprezentují naši republiku v zahraničí?

Ano podporuje, dotace přicházejí jak od MŠMT, tak od Aeroklubu ČR. Přesto se na přípravě na mistrovství podílí finančně i každý člen reprezentace.

Vratíte se na závěr k vám. Jaké plány máte do budoucna?

Věnovat se létání profesionálně, v říjnu bych měl nastoupit k ČSA na pozici pilota.

Děkujeme za rozhovor a věříme, že vám vaše rozhodnutí spojit koníčka s profesí přinese uspokojení.

(mis)

Foto: archiv, mis

Tomáš Rajdl

Narozen 8. června 1976 v Praze.

Je absolventem Vojenské akademie v Brně, fakulty letectva a PVO.

Zatím svobodný, založení rodiny v nejbližší době neplánuje. Sportovní aktivity věnuje fotbalu a floorbalu, v zimě pak snowboardu.

Jeho oblíbeným spisovatelem je Kurt Vonnegut.



S touto Cessnou 152 získal Tomáš Rajdl na mistrovství světa v přesném létání putovní cenu Air British Petrol – trofej pro neoficiálního juniorského mistra světa

Zaostřeno na IATCC Praha

Léto budiž pochváleno. I v době, kdy většina z nás polehávala na různých plážích Středomoří, březích rybníků nebo relaxovala na chatách a chalupách, panoval uvnitř objektu střediska IATCC v Jenči čilý pracovní ruch.

Většina prací se v současné době soustřeďuje do zadní, provozní části objektu. Tato část střediska bude předána generálním dodavatelem stavby zástupcům RLP k montáži ATM systémů a technologií již 21. 12. 2004.

Ne, opravdu jsem si nespletl letopočet, je to skutečně ještě letos. Doslova hned po novoročním přípitku vystřídají v této části nového střediska stavbaři technici celé řady dodavatelských firem, kteří zahájí podle přesně určeného harmonogramu instalaci systémů, jež jsou nezbytné pro poskytování letových provozních služeb. Nemusím jistě zdůrazňovat, že před instalací nákladných elektronických systémů musí být tato část objektu již plně funkční včetně vzduchotechniky, klimatizace a požárního zabezpečení.

Následující dva obrázky potvrzují, že stavební práce jsou v plném proudu doslova na „všech frontách“. Třetí, letecký snímek je aktuálním přehledem celé stavby včetně parkovacích ploch.



Montáž rozvaděčů silnoprůdu v suterénu, kde právě probíhala kontrola osazení rozvaděčů



Pracuje se i na dokončení sociálního zařízení



Pokud jste se vraceli ze své dovolené letadlem a přistávali na dráhu 06 v Praze Ruzyni, měli jste možnost vidět stavbu střediska tak, jak ji vidíte na snímku z 11. srpna

Léto budiž pochváleno? Ano, ale chválit ho mohli pouze ti, kteří leželi u vody.

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: Ing. JIŘÍ HOURLA jr., BOHUMIL ŠTĚPÁN

Letecké společnosti zavádějí příplatky

Cena ropy na světových trzích v posledních dnech neustále roste. Na tento růst již zareagovaly velké letecké společnosti. V květnu kvůli drahé ropě zavedly příplatky British Airways a od poloviny srpna je dále zvýšily. V květnu také vzrostly ceny letenek KLM, Austrian Airlines a skandinávské SAS. Koncem srpna oznámila zvýšení cen německá Lufthansa. Jedná se o částku dvou eur na lety po Evropě a sedmi eur po světě. Air France oznámila, že přiráží k ceně letenky až dvanáct eur (380 korun) na mezikontinentálních linkách. Domácí lety zdraží o dvě eura a lety po Evropě a do severní Afriky o tři eura. Tuzemské ČSA zavádějí příplatek k letenkám rezervovaným od 1. září na vnitrostátních a evropských linkách ve výši tři eura (asi 98 Kč) na jeden let, příplatek k letenkám na dálkových linkách činí pět eur (160 Kč) na jeden let. Jakmile klesnou ceny ropy, aerolinky příplatek zase zruší.

(red)

Dotazníková akce

Divize personální připravila dotazník, který má za cíl zjistit informace o pracovní spokojenosti a motivaci všech zaměstnanců.

Dotazník je anonymní a je složen z jednoduchých a jednoznačně formulovaných otázek, které jsou zaměřeny na funkčnost pracovního kolektivu, oblast řízení, osobní i pracovní rozvoj zaměstnanců, ohodnocení a vlastní obsah práce. Je zde i prostor pro připomínky a náměty zaměstnanců, které mohou přinést spoustu zajímavých podnětů. Účast je dobrovolná, ale je zapotřebí získat co nejvíce vyplněných odpovědí, aby výsledky výzkumu

mohly být pokládány za reprezentativní. S výsledky průzkumu spokojenosti budou seznámeni všichni zaměstnanci. Dotazník by měl i do budoucna otevřít cestu k pravidelné komunikaci od jednotlivých zaměstnanců směrem k vedení podniku. Výstupy pak budou pomáhat divizi personální přijímat ve spolupráci s vedoucími zaměstnanci opatření vedoucí ke kvalitnějšímu řízení lidských zdrojů v podniku a vytváření koncepce dlouhodobého programu personální práce a sociální politiky. Velmi si vážíme spolupráce zaměstnanců a předem všem děkujeme za účast na průzkumu.

Divize personální

Den vody v Ledči – překvapení

Takto tajemně bylo vyznačeno nedělní odpoledne 15. 8. 2004 na rozvrhu letního dětského tábora v Ledči. Když kolem poledního začala čtveřice potápěčů z pražského klubu Mersores Pragenses vykládat z dodávky Transit spoustu zajímavé potápěčské výstroje, začali kluci tušit, o co půjde, a zvědavé otázky nebraly konce. Děvčata spíše okukovala výstavku mušlí, úlovků z moře a fotografie.

Ve stručném výkladu jsme děti seznámili se základy tohoto krásného sportu, poučili, kde je možné absolvovat výcvik, a předvedli jim ukázky výstroje. A protože bylo krásné počasí, po obědě jsme se přesunuli k rybníku Kouty. Opravdu to byl krásný kout, mírně svažité louka do vody, dno spíše šterkové než bahnité, voda byla teplá, na rybník překvapivě čistá s množstvím drobných rybek a okounů.



Děti zaujala teorie, a co teprve praktická část ...

A tak o zájemce o první krůčky pod hladinu nebyla nouze. Nejprve trochu vyzkoušet masku a snorchl a pak s malou potápěčskou lahví na zádech nahlédnout do vodníkovy království. Samozřejmě, že každý dětský potápěč měl s sebou svého zkušeného „anděla strážného“ a byl tak maximálně metr a půl pod hladinou. Ani na vteřinu bez dozoru – to je základní požadavek bezpečnosti při podobných akcích. Tak se ve vodě střídali jeden zvědavce za druhým a všichni byli velice šikovní. Však řada z nich už s rodiči navštívila i „slanou vodu“.

Než jsme se nadáli, bylo 6 hodin večer. Jako sladkou tečku si děti v nedalekém hostýlku vychutnaly zmrzlinový pohár a pak už hurá zpět do tábora na večeri.

Při loučení jsme se s hlavním vedoucím p. Rathanem shodli, že akce se vydařila a děti měly zajímavé odpoledne. Až uděláme den otevřených dveří na našem bazénu, možná některé znovu potkáme.

OLDŘICH STANĚK, AI (člen Mersores Pragenses)

Další krok k Jednotnému evropskému nebi

Evropská komise i nadále pokračuje v intenzivním úsilí při naplňování cílů programu „Jednotného evropského nebe - Single European Sky (SES)“, jehož hlavním cílem je mimo jiné maximálně zefektivnit využití evropského horního vzdušného prostoru a poskytování letových provozních služeb v rámci členských zemí EU.

Po přijetí základního právního rámce souboru čtyř nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropské unie (logický rámec, organizace a využití vzdušného prostoru, poskytování letových provozních služeb a interoperabilita ATM systémů), která nabyla účinnosti 20. dubna 2004, se celý program SES přesouvá do vlastní realizační fáze.

V souladu s principy logického rámce pověřila Evropská komise organizaci EUROCONTROL (Evropská organizace

sdužení budou podílet na činnosti tzv. Industry Consultation Body (ICB), založeným za účelem prosazování požadavků svých členů v celoevropském měřítku. Ochranou právních zájmů jednotlivých členských zemí je pověřena Single Sky Committee (SSC), která se na svém ustavujícím jednání sešla již na počátku dubna 2004. Kladné či záporné stanovisko SSC k návrhům jednotlivých prováděcích předpisů předložených ze strany EUROCONTROL bude následně důležitým

ky na poskytovatele letových služeb v oblasti:

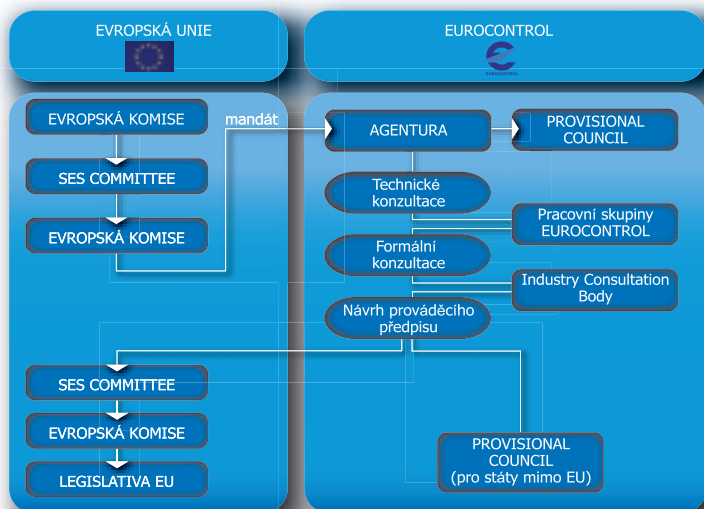
- technické a provozní způsobilosti,
- organizační struktury,
- bezpečnosti (safety) a kvality poskytovaných služeb,
- zajištění vlastních strategických zařízení (security),
- finanční stability,
- odpovědnosti za způsobenou škodu a pojistného krytí,
- rozvoje lidských zdrojů.

Přílohu č. 2 návrhu nařízení tvoří požadavky na vlastnictví s výhradou komunitární výlučnosti (poskytovatel letových provozních služeb v zemích EU může být ve vlastnictví pouze vlády členského státu nebo právnických osob se sídlem v některém ze států EU). **Přílohy č. 3–5** stanovují specifické požadavky na poskytování meteorologických služeb, letecké informační služby, komunikačních, navigačních a přehledových služeb.

Odpovědnost za vlastní certifikační proces poskytovatelů letových provozních služeb dle stanovených požadavků ponese orgány nejvyššího stupně státní správy na úseku civilního letectví, tedy věcně příslušných ministerstev jednotlivých členských států. Tyto orgány, které jsou v nařízení označovány jako National Supervisory Authority (NSA), jsou pověřeny i následnou kontrolou poskytovatelů služeb a k tomuto účelu jsou vybaveny řadou odpovídajících oprávnění.

Návrh nařízení se v současné době nachází ve standardním připomínkovém řízení, které by mělo odstranit některé z nejasných ustanovení. Jedná se zejména o vágne formulované požadavky na poskytovatele služeb v oblasti provozní způsobilosti, odpovědnosti a vlastnické struktury, kritizované zejména Německem, Francií a Velkou Británií. Dle předpokládaného časového harmonogramu legislativních prací v rámci projektu SES lze v případě optimistických prognóz očekávat schválení a následnou účinnost nařízení v prvním čtvrtletí roku 2005.

(rkl)



pro bezpečnost letového provozu) mandáty na vypracování prováděcích předpisů. Mandáty zahrnují základní provozní, organizační, technické i ekonomické aspekty SES, jejichž detailní rozpracování by vzhledem k úzké specializaci nemohla Evropská komise zajistit vlastními lidskými zdroji.

Celý legislativní postup při vytváření prováděcích předpisů zahrnuje sérii formálně-technických konzultací zejména se subjekty, které budou realizací projektu ovlivněny nejvíce, tedy s poskytovateli letových provozních služeb, leteckými dopravci, provozovateli letišť a ATM průmyslem. Výše uvedené subjekty se prostřednictvím vlastních mezinárodních

faktorem pro další rozhodování Evropské komise v rámci legislativního procesu SES.

Kromě úzké spolupráce s EUROCONTROL je Evropská komise zmocněna vytvářet prováděcí nařízení k taxativně vymezeným ustanovením logického rámce projektu SES. Jedním z prvních a současně nejdůležitějších je návrh nařízení Evropské komise v oblasti jednotných požadavků na poskytovatele letových provozních služeb a jejich certifikaci.

Vlastní návrh nařízení v obecné části zakládá povinnost poskytovatele letových provozních služeb poskytovat tyto služby na trhu EU pouze v souladu s požadavky stanovenými v přílohách nařízení.

Příloha č. 1 obsahuje obecné požadav-

inspiromat

„Spojit Prahu s Velkou Británií se od začátku září chystá společnost EU Airways, která zatím linky do české metropole vůbec neprovozuje. Bude létat čtyřikrát týdně do Manstonu.“

Mluví Česká správa letišť Anna Kovariková (12. 8.)

„Letiště Ruzyně letos překoná další rekord a odbaví přes devět milionů pasažérů.“

Generální ředitel České správy letišť Martin Kačur (16. 8.)

„Pokud jde o České aerolinie, tak zatím o privatizaci neuvažujeme. Co je k debatě, je Česká správa letišť, ale to se ještě také uvidí.“

Stanislav GROSS, premiér, úřadující předseda ČSSD (16. 8.)

„Za prvních šest měsíců mohu oznámit nejlepší ekonomické výsledky v novodobé historii ČSA.“

Jaroslav TVRDÍK, prezident Českých aerolinií (20. 8.)

„Podle strategie rozvoje počítají České aerolinie s tím, že brzy získají 55procentní podíl na počtech přepravených cestujících přes letiště Ruzyně. Na konci roku 2003 to bylo 48 procent.“

Ze zprávy ČTK (24. 8.)

„Prodej celé správy letišť znemožňuje i zákon. Ten stanoví, že nejméně 51 procent si v ČSL musí ponechat stát.“

Exministr dopravy Jaromír Schling v rozhovoru pro Právo (25. 8.)

„Lufthansa a České aerolinie se dohodly, že s koncem letního letového řádu v závěru října ukončí i svou spolupráci. Ta začala před pěti lety. Letos skončí, protože Lufthansa je členem Star Alliance a ČSA je v alianci Sky Team.“

ČRo 1 - Radiožurnál (26. 8.)

„Doma nejsem generálním ředitelem, myslím si, že každý chlap potřebuje mít doma generálního ředitele, který ho drží pěkně při zemi.“

Generální ředitel ČSL Martin Kačur v rozhovoru pro Ekonom (26. 8.)

„Zcela jasně jsme to nezvládli. V pondělí jsme v prostorách terminálu na letišti Heathrow neměli dost zaměstnanců.“

Generální ředitel britských aerolinií Rod Eddington k třídním zmatkům na londýnském letišti (27. 8.)

„Prudký růst cen ropy je další hrozbou pro leteckou dopravu.“

Generální ředitel Mezinárodního sdružení pro leteckou přepravu (IATA) Giovanni Bisignani (27. 8.)

(mis)

Jedním z těch, kteří nedopřávají dovolenou svému fotoaparátu, je i Matěj Quarda z Letecké školy. I díky tomu se mu 15. července podařilo zachytit první z pravidelných přeletů Boeingu 747-400 „jumbo jet“. Společnost Korean Air nasadila toto největší letadlo na světě na pravidelnou linku Soul–Praha.

Seznamte i vy čtenáře Stripu se svými postřehy a podělte se o své zážitky z dovolené. Přiblížte místo svého letního pobytu ostatním, třeba jako inspiraci, kam vyrazit příští rok. A nemáte-li fotografii, nevádí. Přijemněujeme rubriku na Zážitky z dovolené. (red)

Fotografie z dovolené



Co se děje na ruzyňském letišti?

V Praze sednem líp, nastříkali ANTISKID

Není vyloučeno, že taková věta může nyní mezi piloty padnout. V Praze je totiž na povrchu vzletových a přistávacích drah bude očekávat novinka, použitá v Ruzyni poprvé. Antiskid firmy Possehl je speciální protismyková úprava, jejíž „hightech“ povrch poskytuje nejvyšší míru bezpečnosti a je certifikován NATO i EU.

Jde vlastně o řetězec technologických kroků rozdělený do 4 dnů, kdy je na připravený povrch dráhy, opatřený spojovacím postříkem, nanášena emulze Promak. Do ní je zaváděno kamenivo o zrnitosti do 4 mm, po stěpení a vyschnutí nosné emulze je vše postříkáno vrchní emulzí Promak. Po konečném vytvrzení se smete případné přebytečné kamenivo a povrch je opatřen novým denním značením. Výsledek ze všeho nejvíc připomíná hrubou rašplí. Adhezní podmínky na povrchu se zlepší o 85 procent.



Při kontrolním měření těchto povrchů za mokra pod vrstvou vody 1 mm silnou se docílí koeficientů podélného tření kolem 0,75–0,80, což je hodnota obvyklá pro nové suché betony. To výrazně zvyšuje míru bezpečnosti při startech a přistáních za deště anebo v zimních podmínkách.

Práce zajistila česká firma. Freko, v. o. s. – výhradní zástupce firmy Possehl pro Českou republiku. V období od 3. 8. do 13. 8. bylo nanášeno 50 000 m² Antiskidu ve světlé barvě betonu na RWY 06/24 v úseku od TWY C po TWY D a na RWY 13/31 od křižení s RWY 24 za křižovatkou s TWY F. To jsou nové úseky pokryté asfaltobetonem, kde byl na jaře vybourán starý rozpukaný beton. Dalších 22 000 m² v černé barvě bylo nastříkáno na TWY P, která jde mírně do kopce, což komplikovalo zimní přetahy letadel. Takže až se budete chtít klouzat, nechodte do Ruzyně!

Opravdu to už pochopí všichni?

V minulosti bylo několik Runway Incursions, kdy pilot nerespektoval pokyny TWR k vyklizení RWY 24 na TWY D a vyklidil předčasně po krátkém spojovacím oblouku na RWY 13. Jen náhodou to vždy skončilo dobře, i když několikrát musel být letadlu na přiblížení RWY 31 dán průlet. Budiž částečnou omluvou, že situace na místě mohla za určitých okolností pilota, který byl v Ruzyni poprvé, i zmást. Nyní snad ohromný nápis No Entry trkne i nováčka. A pro ty, kteří si snad nevěšmnou předpisově značeného vyčkávacího místa (i to už se v Ruzyni odehrálo), byly doplněny nápisy Runway Ahead.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: ČSL



Výcvik nových

Pokračovací výcvik kurzu PV2003 byl zahájen v průběhu prosince 2003 a z výcvikového střediska Letecké školy přišlo na ACC Praha 10 žáků.

Během prvních dvou týdnů žáci absolvovali teoretickou přípravu za účasti instruktorů ACC Praha, kteří seznámili budoucí kolegy s novým prostředím, postupy a dohodami tak, aby byli připraveni na přechodovou fázi pokračovacího výcviku. Tou je komplex simulátorových cvičení zaměřených na to, aby se žáci dostatečně seznámili s postupy na sousedních stanovištích, jako je APP Praha, Berlín, Bratislava, Vídeň, Mnichov atd., a také si zopakovali a prohloubili návyky ze základního kurzu.

Na tuto část výcviku byli žáci rozděleni do dvou skupin – P1 (4 žáci) a P2 (6 žáků) – v nichž bylo potřeba zachovat sudý počet žáků na simulátorová cvičení, která absolvují ve dvojicích, a také proto, že jsme byli nuceni využívat simulátor na dvě směny včetně sobot a nedělí, aby byla zachována co nejvyšší intenzita výcviku. To nám bylo umožněno díky obětavému přístupu nejen instruktorů na ACC Praha, ale také všech řídících na zmíněném pracovišti.

Přechodovou fázi pokračovacího výcviku ukončila skupina P1 praktickou zkouškou na simulátoru, konanou ve dnech 26. a 27. ledna 2004. Skupina P2 měla tuto zkoušku ve dnech 26. 2.–3. 3. 2004.

Nhned poté započal výcvik PRE-OJT. Je to další komplex simulátorových cvičení, která jsou již multisektorová, což znamená vzájemnou koordinaci mezi žáky a také nácvik nouzových a nestandardních situací. Během tohoto výcviku absolvovaly obě skupiny žáků teoretickou zkoušku ÚCL, skupina P1 začátkem března

Šest výletů

Dnešní pokračování seriálu z historie československého letectví se zabývá obdobím od osvobození v roce 1945 až do druhé poloviny let padesátých. Ve kbelském leteckém muzeu jsou letadla, vztahující se k oněm létům, vystavena v Hangáru C a na volné ploše mezi hangáry.

4. výlet začneme v květnu 1945, kdy osvobozením naší vlasti skončila pro české piloty nekonečně dlouhá šestiletá pauza. Za německé okupace nesměli, až na několik málo výjimek továrních pilotů, létat. Proto se všichni s velkým nadšením pustili do obnovy našeho poválečného letectví.

Sportovní létání

Velice aktivní byli zejména sportovní piloti, kteří začali ve větší míře létat již na počátku léta pětáctýřicátého roku. Ke své činnosti využívali převážně kořisti techniku, která na našich letištích zbyla po Němcích, a další německé bezmotorové kluzáky převzaté v Grunau jako dar Maršála Koněva. Jednalo se o docela dobré počáteční vybavení, k tomu bylo nutné připočíst aktivitu sportovních pilotů při budování zázemí nově vznikajících sportovních letišť. S válečnou technikou však nebylo možné vydržet dlouho, a tak na scénu vstoupil obnovený československý letecký průmysl.

Rozvíjející se letecká výroba

V poválečných začátcích pokračovala produkce osvědčených německých typů, jejichž výroba k nám byla zavedena v průběhu válečných let. Vlastní ryze české kon-

ŘLP – pokračuje devět z dvanácti žáků



2004 a skupina P2 začátkem dubna 2004. Při těchto zkouškách uspělo na první pokus 9 žáků. Zbývajícím, desátému žákovi nebylo umožněno podstoupit opravnou zkoušku, musel mu být v dubnu 2004 výcvik ukončen pro celkově nepřesvědčivé výsledky.

Praktické zkoušky ÚCL – teorie a simulátor – absolvovala skupina P1 ve dnech 5.–8. 4. 2004 a skupina P2 26. 5.–7. 6. 2004. Všichni žáci postupně uspěli, jeden žák skupiny P1 musel absolvovat opravnou teoretickou

zkoušku a tři žáci skupiny P2 podstoupili opravnou praktickou zkoušku. Vždy bezprostředně po úspěšné zkoušce byli žáci postupně zařazováni do OJT – závěrečného výcviku na pracovišti.

Závěrečné praktické zkoušky ÚCL v podmínkách skutečného provozu započaly pro skupinu P1 14. července 2004. Zatím úspěšně prošli tímto přezkoušením a licenci ŘLP získali 3 žáci skupiny P1. První žák skupiny P2 podstoupil tuto formu přezkoušení začátkem října 2004. Úpl-

né ukončení výcviku PV2003 předpokládáme v listopadu 2004.

To, že se do OJT fáze na pracoviště dostalo nakonec devět z původních dvanácti žáků, považujeme za velký úspěch, i když si dobře uvědomujeme, že teprve získání průkazu ŘLP pomůže alespoň trochu řešit personální otázku na ACC Praha.

MIROSLAV MYŠÁK, ACC

Foto: mis

po stopách československého letectví

strukce však na sebe nenechaly dlouho čekat. Již v září 1945 vzletl prototyp kluzáku Z-24 Krajánek a 9. března 1946 i první československý poválečný motorový letoun M-1A Sokol. Tyto dva typy stály na začátku řady úspěšných letadel, z nichž mnohé si získaly oblibu i v zahraničí. Ve zmiňovaném období vzletlo a ve většině případů se i sériově vyrábělo téměř čtyřicet motorových typů a necelé dvě desítky typů bezmotorových. Naši konstruktéři společně s výrobou zvládli i složitý vývoj vrtulníků. Na konci čtyřicátých let se Evropa politicky rozdělila a s nastupujícím desetiletím začalo období takzvané studené války. Náš letecký průmysl byl z velké části přeorientován na vojenskou výrobu a nedaleko Prahy, ve Vodochodech, byl v roce 1953 postaven „na zelené lou-

ce“ zcela nový závod, z jehož výrobní linky sjížděly stovky proudových letounů MiG-15. Náš letecký průmysl tak jasně ukázal, že je schopen produkovat i podstatně složitější proudové letouny včetně výroby jejich motorů. Vedle „patnáctek“ se od poloviny padesátých let v pražské Avii licenčně vyráběl dopravní Iljušin Il-14, který v daném období částečně modernizoval letadlový park Československých aerolinií.

Vývoj v letecké dopravě

Československé aerolinie zahájily svůj poválečný provoz 1. března 1946 linkou z Prahy do Curychu, na kterou byl nasazen kořistní Junkers Ju 52/3m. Postupně byly otevírány další linky a od května 1946 provozovaly ČSA také

legendární stroje Douglas C-47. Za rok 1946 bylo nalétáno 1,7 milionu kilometrů a přepraveno 53,4 tisíce cestujících. V následujících několika letech pokračovalo rozšiřování sítě zahraničních, ale i vnitrostátních linek.

Krátce po únoru 1948 však nastala radikální změna a poměrně rychlým tempem začala být rušena řada převážně zahraničních linek. Navíc někteří piloti emigrovali, jiní byli ze svých funkcí odvoláni. Potíže začaly být i s dodávkami náhradních dílů na americké douglasy. Jako uvažovanou náhradu za ně zařadily ČSA v roce 1949 první dvě letadla sovětské výroby Il-12B, kterých v následujících letech pak létalo celkem deset. Pokles cestujících na zahraničních linkách byl značný – zatímco v roce 1947 bylo přepraveno 61,4 tisíce cestujících, o pět let později, v roce 1952, to bylo pouhých 17,4 tisíce cestujících.

Nic naštěstí netrvalo věčně a v roce 1954 se začaly postupně otevírat nové zahraniční linky. Tempo však bylo pomalé a dalšímu rozvoji bránil vedle politických vlivů také poměrně zastaralý letadlový park.

Změnu přineslo až již zmiňované zavedení letounů Avia AV/Il-14 v létě roku 1957. Tento rok, ve kterém ČSA nalétaly 8,6 milionu kilometrů a celkově přepravily 277,6 tisíce cestujících, z toho 56,3 tisíce na zahraničních linkách, se stal pro ČSA přelomovým. Od počátku prosince byl do pravidelného provozu na lince Praha – Moskva zařazen proudový Tupolev Tu-104A a ČSA se staly jedním z prvních dopravců na světě, který do pravidelného provozu zařadil proudová letadla.

PKO, L+K

Foto: mis



Poválečný Sokol M-1C v expozici haly C kbelského muzea

Setkání Nebeských jezdců



Josef Váša, Winston Chrislock a Jiří Hrzán o přestávce při natáčení scén v anglickém pubu na pražské Ořechovce

Nezapomenutelný černobílý válečný film Nebeští jezdci natočil v roce 1968 režisér Jindřich Polák. Nebeskými jezdci jsou nazýváni letci britské RAF.

Děj filmu se odehrává na podzim roku 1942. Po úspěšném nočním náletu na německý Düsseldorf se bombardér typu Wellington s mezinárodní posádkou (tři Češi, dva Angličané a Kanaďan) vrací zpět na základnu. Další letoun však byl nucen nouzově přistát na moři a je považován za ztracený. Vojáci ze základny si jdou večer zatančit do městečka. Jejich zábavu ale přeruší hlášení o nepřátelském náletu ...

Film vypráví o hrdinství řadových bojovníků, kteří si nečiní nárok ani na slávu, ani na vděčnost národa. Jak uvádí režisér dnes již klasického díla, chtěl svým fil-

mem alespoň částečně splatit dluh těmto lidem.

Výstava a setkání tvůrců

Výstava Setkání Nebeských jezdců se uskuteční od 23. 9. do 31. 10. 2004 v Muzeu hl. m. Prahy. Návštěvníci si budou moci prohlédnout kolekci rekvizit použitých v tomto filmu, desítky fotografií, které vznikly v průběhu jeho natáčení nebo kterými se tvůrci filmu nechali inspirovat (mezi těmito fotografiemi nechybí ani ty, které byly takřka ilegálně pořízeny na letištích za druhé světové války), a množství dalších dokumentů, jež s filmem souvisejí. Část expozice bude věnována našim veteránům RAF – odborným poradcům výše zmíněného filmu.

Druhou, ale neméně zajímavou částí bude setkání tvůrců a aktérů tohoto filmu a ve-

teránů z RAF s veřejností. Toto setkání se uskuteční 25. 9. v hotelu DUO-Praha, Prosek. Setkání bude mezinárodní – účast na něm již mimo jiné přislíbil známý architekt Jan Kaplický (ve filmu hrál palubního střelce Jimmyho) a dr. Winston Chrislock, profesor na Univerzitě sv. Tomáše, Minnesota, USA (radiata Tomík). Z českých aktérů se Setkání Nebeských jezdců zúčastní: Svatopluk Matyáš (velitel letounu), Karel Hála (popálený pilot), Zdeněk Mahler (scénář), držitel Oskara za film Amadeus Karel Černý (architekt filmu) a další. Součástí tohoto setkání bude i promítání filmu Nebeští jezdci, beseda s jeho tvůrci a autogramiáda. Další informace najdete na webové stránce <http://jezdci.valka.cz>.

FILIP PROCHÁZKA, (red)

Foto: ZDENĚK DUKÁT

Misheard English

LIONEL RICHIE

Tento kandidát studia teologie děsivě rozčiloval svoji babičku, když si při hodinách hry na klavír vymýšlel svoje vlastní melodie, zatímco ona na něj působil symfoniemi Bacha a Beethovena. V prním roce na univerzitě (1967) jej spolužáci přizvali do kapely, kterou nazvali Commodores, jenom proto, že měl saxofon – až o dva roky později zjistili, že na něj nikdy předtím nehrál. Commodores byli v polovině 70. let v USA jednou z nejoblíbenějších kapel, která ve svých počátcích otřásala tanečními sály svými hity, jako byly Machine Gun či Brickhouse, ale postupně v ní převládly romanticky laděné texty Lionela jako Easy, Three Times a Lady, Sail On, Just for You. Předzvěstí tohoto trendu bylo již album keltsky kořeněných balad z roku 1975 s baladou Sweet Love či Just to Be With You.

S M. Jacksonem napsal politicky laděnou We are the World, která byla součástí humanitární akce na pomoc proti hladomoru v Etiopii.

Lionel Richie je držitelem pěti cen Grammy, jednoho Zlatého globusu a jednoho Oskara, který mu byl udělen v roce 1986 za písničku Say You Say Me k filmu White Knights.

SAY YOU SAY ME

(V textu jsou dvě slovní záměny)
Ref. Say you say me, say it for always
That's the way it should be
Say you say me, say it together naturally

I had a dream, I had an awesome dream
People in the park playing Gaels in the dark
And what they played was a masquerade
But from behind the walls of dough
A voice was crying out
Ref.

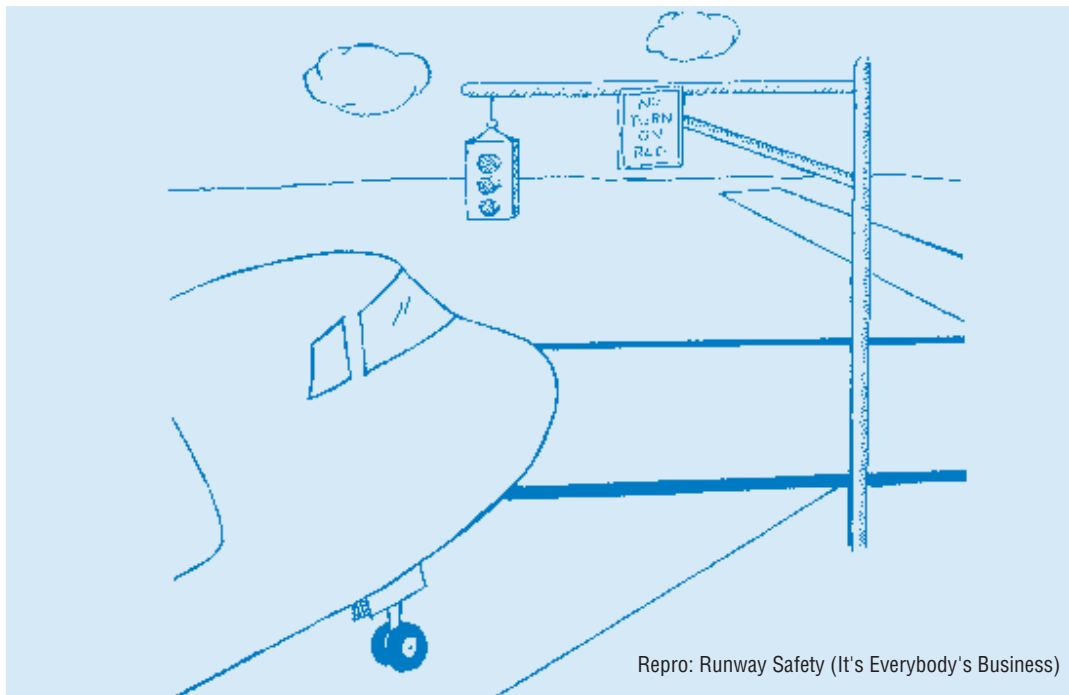
As we go down
Life is lonesome highway
Seems the hardest thing to do
Is to find a friend or two
That helping hand, someone who understand
And when you feel you have lost your way
You have got someone there to say:
I'll show you.

Ref.
So you think you know the answers
Oh, no well, the whole world has got you dance
That's right, I'm telling you
It's time to start believing
Oh yes, believe in who you are.

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: SUFFER not SHUFFLE, COUNTRY not PANTRY

(ak)



Repro: Runway Safety (It's Everybody's Business)