



Česká republika si zásluhou kvalitního řízení letového provozu získala v evropském kontextu vysoký kredit a uznání. Nezasvěcenému uživateli letecké dopravy se zdá být samozřejmé, že služba leteckého provozu je zajištěna. Mnozí možná slyšeli, že letový dispečer je mimořádně náročné povolání, ale nechává je klidnými, že nárůst nových leteckých destinací, nabídka častějších spojení znamená nové nároky na zajištění služeb řízení leteckého provozu. A jen odborníci pak vědí, že navíc v různých letových hladinách využívá našeho vzdušného prostoru k přeletům zvyšující se počet leteckých dopravců.

Špičkově vybavené středisko IATCC

Rozhodnutí postavit nové národní integrované středisko řízení v Jenči bylo velmi prozíravé. Ministerský kontrolní den na stavbě mě prokázal, že středisko bude dokončeno v předpokládaném termínu a je reálné, že převezme koncem roku 2006 řízení letového provozu z Ruzyně. Díky pečlivé přípravě a kvalifikovanému řízení realizace projektu, bude mít Česká republika špičkově vybavené středisko splňující náročné požadavky na řízení civilního i vojenského leteckého



ho provozu. Tím budou vytvořeny podmínky pro udržení vysokého kreditu, který si letové služby v Evropě získaly. Cestující veřejnost tak může dále bezstarostně užívat výhod letecké dopravy, aniž by tušila, co všechno je pro její bezpečnou cestu nutné zajistit.

MILAN ŠIMONOVSKÝ
ministr dopravy České republiky

**Musely jsme se
přizpůsobit
zvýšeným nárokům**

rozhovor s Danou Mallekovou
a Olgou Benešovou z ACC Praha
čtěte na straně 3

Inspekční den ministra

Jako den věnovaný stavu českého civilního letectví po vstupu do Evropské unie byl v programu ministra dopravy ing. Milana Šimonovského vyznačen čtvrtek 9. září 2004.



Vedoucí kanceláře projektu IATCC Ing. Jaroslav Beňa, ministr dopravy ČR Ing. Milan Šimonovský a generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Petr Materna

Svoji návštěvu zahájil ministr na Úřadě pro civilní letectví ČR, kde ho jeho ředitel ing. Ploch informoval o činnosti úřadu v oblasti aplikace příslušných evropských leteckých předpisů a o úkolech státní správy při certifikaci letecké techniky a personálu.

V doprovodu generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., ing. Materny následně ministr

navštívil výstavbu Národního integrovaného střediska řízení letového provozu IATCC Praha. Ministr se intenzivně zajímal především o budoucí provozní využití nového střediska, uspořádání sálů ATS, o použité technologie a principy civilně-vojenské spolupráce. Vzhledem k tomu, že nárůst letového provozu ve vzdušném prostoru ČR patří mezi nej-

vyšší v Evropě, je výstavba nového moderního střediska nezbytným a správným krokem do budoucnosti, uvedl v průběhu návštěvy ministr Šimonovský. Zástupci hlavního dodavatele a manažera projektu poté seznámili návštěvu s průběhem vlastní výstavby IATCC Praha, časovým harmonogramem a základními milníky stavebních prací.

Další plánovanou zastávkou ministra byl hangár B, kde se ve výcvikovém středisku Českých aerolinií seznámil s průběhem výcviku pilotů a palubního personálu. Prezident ČSA ing. Tvrdík dále informoval o dlouhodobé strategii a rozvoji společnosti, které byly schválené dozorčí radou. Inspekční část návštěvy ukončil ministr na České správě letišť, kde si ve společnosti generálního ředitele ing. Kačury prohlédl výstavbu nového letištního terminálu ruzyňského letiště.

Oficiální část návštěvy byla završena společnou tiskovou konferencí ministra a šéfů všech společností. Ministr Šimonovský vyjádřil ve svém závěrečném (pokračování na str. 2)



Tisková konference

Inspekční den ministra

(dokončení ze str. 1)

hodnocení velkou spokojenost se stavem českého civilního letectví. „Vysoká profesionalita všech zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., ČSA, a s., ČSL, s. p., a ÚČL podpořená důslednou realizací rozvojových programů, je nejlepším faktorem, který zajistí konkurenceschopnost českého letectví v náročných podmínkách jednotného evropského trhu,“ zdůraznil ministr. Dále označil leteckou dopravu jako jeden z pilířů dopravní politiky státu, a pro-

to jsou ministerstvo i ostatní orgány státní správy připraveny svojí činností vytvořit vhodné legislativní prostředí. Inspekční dny v rámci letectví, stejně jako v jiných oblastech dopravy, budou dle ministra Šimonovského pokračovat i v budoucnosti. Cílem je získávat průběžně aktuální informace o letectví, které umožní rychle řešit vzniklé problémy a eliminovat případná rizika.

RICHARD KLÍMA, VOV/MK
Foto: **PETR HRUBEŠ**

EAD – Evropská databáze dat LIS

Na základě rozhodnutí členských států zahájil EUROCONTROL projekt na vytvoření Evropské databáze dat LIS (European AIS Database, častěji se setkáte jen se zkratkou EAD). Cílem tohoto projektu je vytvořit jednotný evropský referenční zdroj dat LIS. V současné době se projekt nachází ve fázi, kdy letecké informační služby jednotlivých států zahajují proces poskytování svých dat a využívání služeb EAD. Jedná se o takzvané migrování. Svůj proces úplné migrace již ukončili pilotní klienti Slovinsko a Portugalsko. Tento proces je velmi rozsáhlý a vyžaduje nemálo lidských, ale i finančních zdrojů. Řada států proto postupuje v jednotlivých krocích. Jedním z důležitých a povinných kroků v rámci migrace je také školení personálu, který bude spoluprací s EAD zajišťovat. Náš podnik se rozhodl rozdělit školení na dvě části. První část bude spočívat v seznámení s koncepcí EAD, přičemž rozsah školení bude upraven přímo pro potřeby ŘLP ČR, s. p., a bude probíhat v listopadu v Praze. Druhá část školení je však již zaměřena přímo na obsluhu jednotlivých modulů EAD, a proto musí proběhnout přímo ve školicím středisku EAD ve Frankfurtu. Rozdělením školení na dvě části dojde k výrazným úsporám na cestovních výlohách. Podle cíle ECIP se má naše organizace připojit k EAD do konce roku 2006.

MAREK DOČKAL, DPLR/ORLNS

Parlamentní komise v IATCC Praha



Dne 1. 10. 2004 se v budoucím konferenčním sále IATCC Praha konalo jednání parlamentní skupiny pro civilní letectví PČR pod garancí ŘLP ČR, s. p. I přes intenzivně probíhající stavební práce se podařilo zajistit důstojné prostředí pro všechny přítomné účastníky, kteří tak měli možnost seznámit se detailně s postupem výstavby nového střediska. Komise se na svém jednání zabývala vyhodnocením provozní situace v ČR i v Evropě, realizací projektu IATCC Praha, civilně – vojenskou spoluprací a stavem mezinárodní integrace ATM.

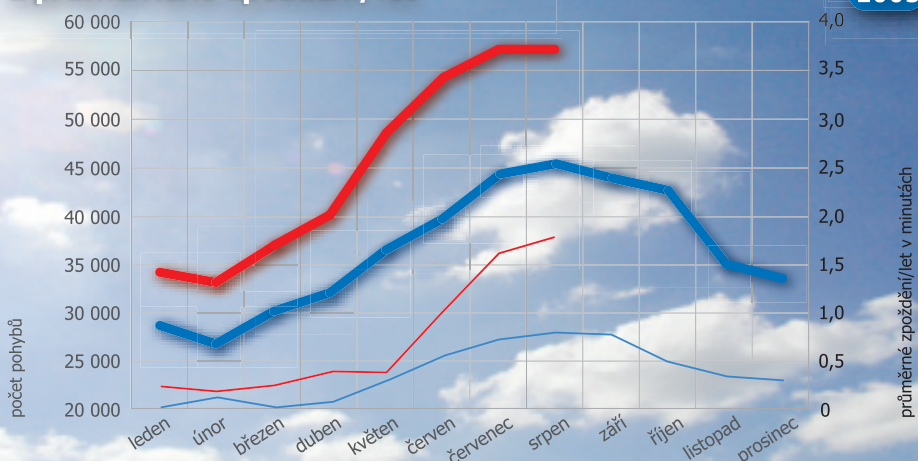
(rkl), foto: mis

Polsko členem EUROCONTROL

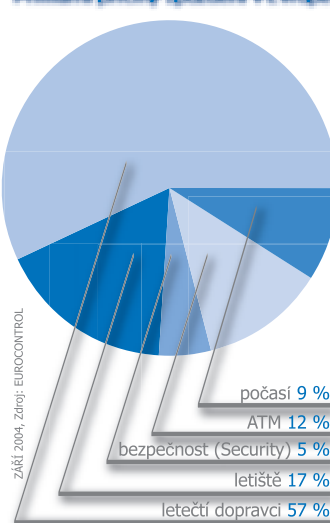
V pořadí 34. členem Organizace pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) se dne 13. 9. 2004 stalo Polsko. Vstup Polska, jehož vzdušný prostor představuje významnou část středoevropského geografického prostoru, přivítal generální ředitel EUROCONTROL V. Aguado, který ocenil zejména fakt, že Polsko může hrát důležitou roli v budoucí evropské integraci ATM v rámci projektu Single European Sky. Důvodem, proč Polsko vstoupilo do EUROCONTROL téměř deset let poté, co do něj vstoupili ostatní středoevropské a východoevropské státy, byl nízký význam civilního letectví pro polskou exekutivu.

(rkl)

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů a průměrného zpoždění/let



Primární příčiny zpoždění v Evropě



„3L“

Nejen vítězné snímky 3. ročníku „3L“ – amatérské fotosoutěže zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., ale i další soutěžní fotografie si budete moci prohlédnout ve vestibulu letištního objektu hlavní budovy našeho podniku. Vernisáž proběhne v měsíci říjnu. Přesné datum zveřejníme na intranetu. (red)

Statistika provozu

srpen 2004

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění /ACFT v min.	
Měsíc	2003	2004	03/04 v %	2003	2004
srpen	49 135	57 762	+ 17,6	0,81	1,74

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2003	2004	v %
srpen	778 936	821 377	+ 5,4

Počet pohybů na letištích - Česká republika													
		Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	
srpen	11 211	14 138	+ 26,1	2 449	2 413	− 1,5	1 041	1 367	+ 31,3	1 212	1 374	+ 13,4	

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Situaci na ACC zlepší až dostatečný počet řlp, říkají Dana Malleková a Olga Benešová

Musely jsme se přizpůsobit zvýšeným nárokům

Letos došlo v České republice k výraznému nárůstu letecké dopravy a tento trend má pokračovat. Souvislost se zvyšováním nároků na zajištění letových služeb je zřejmá. Jak se tato situace projevuje na pracovišti ACC Praha, jsme zjišťovali v rozhovoru s řidičmi letového provozu Danou Mallekovou a Olgu Benešovou.

Kdy a proč jste se rozhodla stát se řidičí letového provozu?

Dana: V průběhu studia na ČVUT jsem se seznámila s prací řlp a uvítala jsem možnost zúčastnit se výběrového řízení, ve kterém jsem byla úspěšná. Následně jsem pak nastoupila do základního kurzu. Po absolvování studia jsem v loňském roce nastoupila na ACC Praha.

Olga: Mým přáním vždy bylo pracovat na letišti v Ruzyni, už od doby kdy jsem začala létat v aeroklubu. Po přečtení inzerátu v novinách vyhlášeného výběrového řízení na pozici řlp jsem se přihlásila, úspěšně absolvovala všechny vstupní testy a v roce 1998 i celé studium.

Jak dnes s odstupem času vzpomínáte na dobu studií a na jejich náročnost?

Olga: Studium bylo náročné hlavně s ohledem na množství informací, které jsme museli zvládnout v poměrně krátkém časovém období, na druhou stranu jsme získali i příjemnější okamžiky, ke kterým patřil třeba letecký výcvik na letišti v Hosíně.

Dana: Výcvikem jsem prošla nedávno a uvědomuji si, že stresující bylo třeba absolvování řady simulátorových cvičení s množstvím přezkoušení, které jsme museli úspěšně zvládnout. V případě neúspěchu by byl náš výcvik ukončen.

Letošní nárůst provozu se musel projevit i na vašem pracovišti. Zvlášť když se vlastně počet řlp oproti loňskému roku snížil ...

Olga: Určitě se projevil zvýšením zátěže všech řidičů letového provozu.

Dana: Zvládnutí takového nárůstu provozu se stávajícím počtem řlp si mimo jiné vyžádalo zavedení dělených směn, omezení možnosti výběru dovolených v průběhu letních měsíců a omezení dalších aktivit na stanovišti ACC (vzdělávání, školení atd.).

Ne každý ví, jak probíhají směny řidičů letového provozu. Přibližte nám to.

Slouží se nepřetržitě 24 hodin denně ve směnách dlouhých 8 až 12 hodin. Začíná se od 6. hodiny ránní a jednotliví řlp nastupují v průběhu celého dne podle počtu otevíraných sektorů. Končit se má nejpozději ve 23 hodin, příchodem noční směny. Pokud má řlp rozdělovníkem přidělenou pohotovost může ho vedoucí směny zavolat do služby podle potřeby a on se musí dostavit v průběhu 2 hodin.

Nastupujeme celkem na 7 sektorech podle rozvrhu směn a pracujeme na sektoru 2 hodiny a následuje hodinová bezpečnostní přestávka. Na sektoru se střídáme v pozici řlp a asistenta řlp.

Kolik takovýchto směn odsloužíte za měsíc?

V průměru okolo 16–18 směn.

Může se stát, že při zvýšení nároků na ACC a při současném počtu pracovníků dojde k ohrožení bezpečnosti provozu?

Děláme samozřejmě vše pro to, aby k takové situaci nedošlo.

Končí letní provoz. Očekáváte, že se teď situace trochu zlepší?

Dana: Myslím si, že situace se zlepší až s příchodem nových řlp. Ve výcviku je v současné době několik žáků, tak netrpělivě očekáváme, až úspěšně složí závěrečnou zkoušku.

Olga: I přesto, že dochází ke snižování provozu oproti letním měsícům, tak nárůst provozu i nadále zůstává asi 20procentní oproti loňskému roku.

Protože nás na podzim a v zimě čeká spousta aktivit (rehabilitace, školení, dovolené), na které v létě nebyl čas, a také vycvičení nových řlp je dlouhodobější záležitostí a ne všichni adepti řlp jsou ve výcviku úspěšní, tak si myslím, že se situace oproti létu pro nás výrazně nezmění.

Co si myslíte, že podnik může udělat, aby se co nejdříve situace na vašem pracovišti trvale zlepšila?

Vycvičit dostatečný počet řlp a vytvářet dobré pracovní podmínky pro stávající, kteří zvládají tento nebyvalý nárůst provozu.

Jak se současná situace na pracovišti dotkla osobně vás?

Dana: Musela jsem se přizpůsobit provozu i v časech nástupů do směn (některé směny začínají v 6 hodin ráno a končí i ve 24 hod.) a dalšími úpravami směn (dělené služby).

Olga: Kromě toho, co uvedla Dana, se mě osobně současná situace dotkla ve zvýšeném počtu přesčasových hodin, v omezení vzdělávacích programů na ACC (výuka angličtiny atd.), přesunutí rehabilitací na méně atraktivní termíny atd.

Máte rodinu (přítele)? Jak se mu líbí vaše pracovní vytížení?

Olga: Někdy je poměrně obtížné si společně naplánovat volný víkend, ale Zdeněk Joudal, který vytváří rozvrhy směn na ACC, nám v rámci možností vychází maximálně vstříc.

Dana: Mám velice tolerantního manžela, který se přizpůsobí mému rozvrhu směn.

Vybrat si letos dovolenou v létě byl asi problém.

Olga: Dovolenu jsem si v letních měsících nevybírala, nemám školou povinné děti, takže na dovolenou mohu odjet i mimo prázdninové termíny, proto se mám ještě na co těšit.

Dana: Dovolenu jsem si vybrala v září a měla jsem štěstí na krásné počasí.

Věnujme na závěr krátký pohled i novému středisku IATCC v Jenči. O průběhu výstavby přinášíme ve Stripu pravidelně informace. Jak se stavba líbí vám? Byla jste se na ni podívat?

Dana: Zatím jsem neměla příležitost se jet na stavbu podívat. Musím však přiznat, že mi bude scházet pocit, že jsem „uprostřed dění“ na letišti.

Olga: Stavbu nového střediska sleduji pouze „z povzdálí“ za pomoci fotodokumentace, která je přístupná na nástěnce ACC. Stejně jako Daně mi bude chybět celková atmosféra letiště.

A ještě tradiční otázka našich rozhovorů: Jaký je váš vztah k létání?

Dana: Létání mám ráda, obzvlášť když letadlo se mnou na palubě směřuje do teplých krajín.

Olga: Létám velice ráda a využiji každou příležitost, abych mohla cestovat a případně ochutnávat novinky z cateringu leteckých společností.

Děkujeme vám za rozhovor.

Text a foto: mis

Olga Benešová

Vystudovala strojní fakultu Západočeské University v Plzni. Mezi její sportovní aktivity patří tenis, lyžování, létání. Ráda cestuje. V jídlu dává přednost italské kuchyni a dobrému vínu.

Dana Malleková

Absolvovala bakalářské studium na dopravní fakultě ČVUT v Praze. Zbude-li jí čas, věnuje se aerobice nebo plavání. V oblíbě má středomořská a čínská jídla a pak sklenku červeného.



Zaostřeno na IATCC Praha

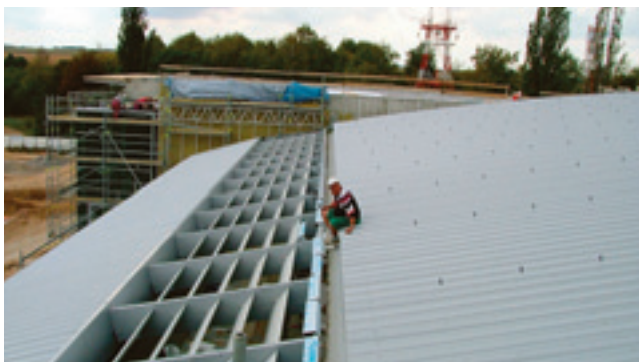
Nevím, kolik z vás, zaměstnanců našeho podniku, již obětovalo část některého pátečního odpoledne a navštívilo stavbu nového střediska v Jenči. Ti, kteří prohlídku absolvovali, mi určitě dají za pravdu – budeme mít krásný dům a velice důstojné prostředí.

Celá stavba i její jednotlivé části, díky skvělé práci architektů ateliéru STOPRO, s. r. o., naplňuje jeden ze základních požadavků na stavbu, který byl formulován již na samém počátku projektu: celková koncepce řešení nového střediska IATCC Praha by měla svým architektonickým řešením vyjadřovat účel a vztah objektu k civilnímu letectví. Vnější vzhled objektu by měl být svým řešením značně „nadačasový“, objekt by měl svému účelu sloužit minimálně 30–50 let (Uživatelský záměr ATCC, verze 1.0).

Jako důkaz pro vás, kteří jste stavbu střediska dosud nenavštívili, poslouží některé následující snímky:



Severní fasáda administrativní budovy IATCC. V popředí snímku jsou již vydlážděná parkoviště, v levé části snímku se montuje opláštění betonových stěn. Křivka průčelí administrativní budovy evokuje zakřivení antény primárního radaru, nezdá se vám?



No a tady ani nemusím napovídat. Každý, kdo někdy z okénka letadla před přistáním viděl rozložené křídlo, mi musí dát za pravdu, že podobnost se stínicími lamelami, navazujícími na střešní provozní sálu, není tak úplně náhodná!



Poslední snímek naznačuje, že zedníky, instalatéry a ostatní stavební profese na stavbě střediska doplňují již i zahradníci. To je neklamný důkaz, že stavba se dostává do svého finále. Okolí nového objektu musí s jeho vzhledem plně korespondovat, a tak byly zahájeny práce na jeho konečné podobě

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC

Foto: ing. JIŘÍ HOURA, KP IATCC

Letecký festival CIAF v Brně

Tradičně první týden v září hostilo mezinárodní letiště Brno-Tuřany účastníky mezinárodního leteckého festivalu CIAF 2004. Bohatý program a skvělé počasí přilákalo na letiště po oba dva dny více než 70 000 diváků, kteří měli možnost seznámit se prostřednictvím letových ukázek se schopnostmi nadzvukových letounů čtvrté generace Gripen, jejichž zavedení do výbroje Armády ČR se předpokládá v průběhu roku 2005. Dalším lákadlem byly statické i letové ukázky například strojů Panavia Tornado, Mig 21, Su27 nebo akrobatické

skupiny „Orliki“ z Polska. O bezchybný průběh CIAF 2004 se jako vždy zasloužili velkou měrou také brněnští řidiči letového provozu, tentokrát v tomto složení: O. Pírek, koordinátor RLP, A. Bednařík, P. Havran, J. Vašík na TWR. Vedoucím směny byl P. Machálek, na ARO M. Šorm a I. Michalisková. V informačním středisku byl J. Synak. Na technickém sálu sloužili J. Herzán, Z. Absatz, P. Procházka, J. Karmazín, Z. Hradil a V. Kubeš.

(rkl)

Foto: JAN SYNAK, SLNS Brno



Sky Team se rozrostl

Letecká aliance Sky Team byla původně založena v červnu 2000 společnostmi Aeromexico, Air France, Delta Air a Korean Airlines. České aerolinie se k ní připojily v březnu 2001. V září tohoto roku se aliance rozšířila o tři nové společnosti: nizozemskou KLM a dvě americké, Continental Airlines a Northwest Airlines. Aliance tak významně posílí svou konkurenceschopnost na světovém trhu letecké dopravy – Northwest je pátou největší leteckou společností na světě, ročně přepraví přes padesát milionů cestujících.

Nová, větší aliance poskytne svým pasažérům různé výhody. Například si budou moci započítávat nalétané míle ve věrnostních programech ze všech společností na jeden účet. Rozšíření se významně promítne i do přepravy zboží. Nyní se síť pro klienty carga rozrostla na 500 destinací.

Co do velikosti aliancí je největší Star, v ní hraje vedoucí roli Lufthansa. Sky Team je druhý, v přepravě do Severní Ameriky ale první. A na třetím místě je aliance Oneworld v čele s British Airways.

(mis)

Století létání od Microsoftu

Společnost Microsoft uvedla na trh pro všechny příznivce počítačových her nový letecký program Flight Simulator 2004, který nabízí možnost proletět se téměř jakýmkoli letadlem nebo vrtulníkem. Od historických modelů (první motorové letadlo bratří Wrightů nebo Spirit of St. Louis Charlese Lindbergha) až po Boeing 777. Lze využít jak minimum navigačních přístrojů u historických letů, tak i pilotovat nejmodernější stroje, kde je nutné vyrovnat se třeba se simulovanými vlivy proměnlivého počasí. Interaktivní řízení letového provozu umožňuje prožít téměř reálné pocity skutečného pilota.

(red)

Aktuálně z ŘLP ČR, s. p.

Dne 29. září 2004 proběhlo závěrečné prověření znalostí žáků základního výcviku ATC 2004, kteří byli vybráni pro ACC Praha. Všechny 12 žáků úspěšně prošlo základním výcvikem a ani testování SLA (Service Level Agreement) pro ně nebylo vážnou překážkou. Od 1. října proto mohou pokračovat ve svém dalším výcviku na divizi provozu. V letecké škole zatím zůstávají žáci vybraní pro APP/TWR Praha a pro regionální letiště, kteří právě dokončují praktický radarový výcvik. Jejich předání na DPPO je plánováno na 1. listopadu letošního roku.

KAREL KOUKLÍK, VLŠ

Mezinárodní festival leteckých filmů

Letošní, třetí ročník Mezinárodního festivalu leteckých filmů proběhl v Praze ve dnech 30. září až 7. října 2004 v kině Village Cinemas Anděl. Nesoutěžní filmová přehlídka byla určena především příznivcům a fanouškům létání, letadel, pilotů a vůbec všeho, co je s tematikou spojeno. Festival byl rozdělen do tří hlavních sekcí – Hraný film, Dokumentární film a Národní letectví.

V sekci „Hraný film“ byla zařazena díla z celého světa. Mezi nimi byla i Křídla (Wings) z roku 1927. Na snímku je Clara Bow, představitelka hlavní ženské role. Diváci měli tedy možnost spatřit nejen vývoj filmu, ale mohli si v reálných záběrech připomenout i dobu před osmdesátí lety.

Kromě řady dokumentárních snímků byly v této sekci uvedeny i retrospektivy dvou významných československých leteckých filmových tvůrců: Vladimíra Sise a Čeňka Duby.

V rámci sekce „Národní letectví“ se v letošním roce představilo Švýcarsko.

Během sedmi dnů mohli návštěvníci vidět více než 100 filmů. Součástí festivalu byl doprovodný program, v jehož rámci proběhla například konference s názvem Systém letecké záchranné služby a repatriačních letů v České republice. Diváci mohli zhlédnout také výstavu leteckých uniforem Českých aerolinií od roku 1920 do současnosti a další zajímavé akce.

(mis)



inspiromat

„Zhruba do jednoho až dvou let by bylo vhodné začít uvažovat o prodeji části nebo celého státního podílu v Českých aeroliniích.“

Ministr dopravy Milan Šimonovský na tiskové konferenci (10. 9.)

„Rozhodně nechceme, aby se prodloužená trasa podzemní dráhy z Dejvické směrem k ruzyňskému letišti začala stavět až po roce 2010.“

Tomáš Chalupa, starosta Prahy 6 (13. 9.)

„Masivní nasazení informačních systémů vidím jako jeden z předpokladů snížení našich nákladů.“

Prezident Českých aerolinií Jaroslav Tvrdík (15. 9.)

„Letiště Praha-Ruzyně odbavilo za prvních osm měsíců roku 6,323 milionu cestujících, což je více než za celý rok 2002.“

Mluvčí ČSA Anna Kovaříková (21. 9.)

„Jsem velmi spokojen. Nabídky největších světových výrobců letadel předčí očekávání zakomponovaná do finančního plánu 2004–2014.“

Prezident Českých aerolinií Jaroslav Tvrdík v rozhovoru pro Právo (21. 9.)

„Integrace je vždycky riskantní proces a mnoho fází také skončilo špatně, protože účastníci nedokázali porozumět rozdílům, které existují v jednotlivých organizacích a zejména v odlišnosti kultur.“

Prezident nizozemské KLM Leo M. van Wijk ke spojení s Air France (22. 9.)

„České aerolinie přepravily od ledna do konce srpna 2,9 milionu cestujících, což je o 26 procent více než za stejné období minulého roku.“

Jitka Novotná, mluvčí ČSA (23. 9.)

„Italská letecká společnost Alitalia uzavřela s odbory dohodu o plánu záchrany před bankrotem a v jeho rámci počítá se zrušením 3700 pracovních míst.“

Ze zprávy ČTK (23. 9.)

„Letištní kontroly potřebují zlepšení, aby se zabránilo pronášení zakázaných nebezpečných předmětů do chráněných oblastí letiště.“

Generální inspektor ministerstva vnitra bezpečnosti USA Clark Kent Ervin (24. 9.)

„Soukromá vesmírná loď SpaceShipOne si doletěla pro deset milionů dolarů. Podruhé během pěti dnů totiž dosáhla hranic vesmíru a splnila tak podmínky firmy Mohave Aerospace Venture, která premií vypsala.“

Události ČT 1 (4. 10.)

(mis)

Vydařené léto v podnikových rekreačních zařízeních

Před deseti lety byla podniková chata v Albrechticích v Jizerských horách až na výjimky využívána lyžařskými nadšenci pouze v zimě, na dětský letní tábor v Ledči nad Sázavou se sháněly děti pomoci inzerátu v denním tisku.

V současné době však všeobecně stoupá zájem o tuzemskou rekreaci, a proto

i podniková zařízení ŘLP ČR, s. p., byla v letošních letních prázdninových měsících vyhledávaným místem pro odpočinek.

Během července a srpna 2004 se na chatě v Albrechticích (kapacita patnáct lůžek s možností dvou přistýlek) vystřídal, většinou po týdenních pobytech, přes devadesát zájemců.

Dětský letní tábor v Ledči nad Sázavou s kapacitou 50 dětí na jeden turnus nemohl pojmout všechny mladé zájemce a několik desítek jich muselo být bohužel odmítnuto (nejžádanější byl I. turnus). Počet dětí v táborech je důsledně hlídán příslušnou hygienickou stanicí, která provádí rozsáhlé kontroly dodržování velmi přísných vyhlášek platných pro provoz LDT.

Ve čtyřech čtrnáctidenních turnusech se bez větších komplikací vystřídal přes sto osmdesát dětí. K hladkému průběhu náročné dětské rekreace přispěli nejen všichni čtyři dlouholetí hlavní vedoucí (tři z řad zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.), ale i všichni zaměstnanci tábora.

Také na Buchtově kopci v centrální oblasti Vysočiny pocítili narůstající zájem o rekreaci v domácím prostředí. V objektu s kapacitou dvaceti lůžek se vystřídal během prázdninových měsíců skoro sto rekreaantů.

Tato rostoucí obliba rekreace v podnikových zařízeních jednoznačně potvrzuje správné rozhodnutí podniku neustále zlepšovat podmínky pro rekreaci ve všech třech oblíbených objektech ŘLP ČR, s. p.

DIVIZE PERSONÁLNÍ

Foto: mis



Pobyt v Albrechticích v Jizerských horách můžete spojit třeba s výletem na tanvaldský Špičák

Jako o závod

Koncem srpna mohl pozorný pozorovatel oblohy na Vysočině zaznamenat zajímavou situaci – dvě „předjíždějící“ se dopravní letadla. Ivan Holobradý (DPRO) neváhal a svým digitálním fotoaprátem Canon EOS300D tuto situaci zachytil. Svůj snímek nazval Jako o závod.

Podáří se i vám o dovolené podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie z dovolené** s krátkou informací o jejich vzniku můžete poslat do redakce. Rádi s vašimi postřehy seznámíme čtenáře v příštím Stripu.

(red)



Co se děje na ruzyňském letišti?

A bude se slavit glajcha!

Dne 13. října 2004 se bude v prostorách staveniště Terminálu Sever 2 slavit glajcha projektu Europa u příležitosti dokončení nosné konstrukce objektu. Jde o svižné tempo, před půl rokem jsme z oken řídicí věže nahlíželi do ohromné stavební jámy. Jak to tenkrát vypadalo si můžete osvěžit ve Stripu 4/2004. Podívali jsme se tedy znovu na staveniště ze stejných úhlů jako před 6 měsíci.



Šikmá estakáda, která propojí úroveň vozovky před terminálem Sever s 1. patrem Terminálu Sever 2 je v hrubé stavbě hotova



Nosná konstrukce terminálu Sever 2 s obloukovými nosníky střechy se na druhé straně už zakrývá potahem, aby stavba byla do zimy pod střechou. Před terminálem je zřetelná velká plocha v úrovni 1. patra, na kterou ústí estakáda. Tak budou rozděleny proudy aut k přiletům a odletům do dvou úrovní



Prst C už je pod střechou a probíhají montáže vnitřních technologií, stejně jako v objektu spojovacího modulu

Foto a text: OLDŘICH STANĚK, AI

S přechodem d

Přemístění stanoviště řízení letového provozu z jednoho střediska do jiného bývá zpravidla spojeno s celou řadou potíží. Tento přechod je všude na světě akcí, která se svým významem, rozsahem a náročností na koordinaci zcela vymyká tomu, co personál letových provozních služeb v běžné praxi prožívá.

Nové středisko řízení letového provozu IATCC v Jenči již nabírá konečnou podobu, počátkem příštího roku bude zahájena instalace ATM systémů a technologií. Je tedy nejvyšší čas zabývat se zásadami, kterými se bude celý ten náročný proces řídit. Kritérium úspěšnosti tohoto procesu je zdánlivě jednoduché – minimalizace negativních důsledků na letecké přepravce, kteří jsou hlavními uživateli našich služeb, vysoká provozuschopnost technických systémů a akceptace nového prostředí personálem ATS. Úspěšnost přechodu musí být podložena profesionálním výkonem veškerého personálu, jeho správně načasovaným výcvikem a v neposlední řadě také podrobným „plánem přechodu“. Tento dokument zahrnuje do posledních detailů nejen všechny činnosti před určeným datem D, ale rovněž v nejbližším období po tomto datu. Stanovuje a vymezuje pravomoci a odpovědnosti všech, kteří v procesu přechodu mají nějakou roli, zahrnuje rovněž podrobný harmonogram celé akce. Každý dílčí krok musí být jednak podrobně popsán, dále určeno, kdo za jeho realizaci odpovídá, a také kdy musí být udělán.

Plán přechodu

Prvá verze dokumentu Plán přechodu do IATCC je již zpracována. Podrobnost obsahu tohoto dokumentu samozřejmě odpovídá délce období do jeho plánované

Šest výletů

V minulém dílu našeho seriálu jsme opustili československé letectví na sklonku roku 1957, kdy do služeb ČSA přišla zcela nová technika – proudová letadla Tu-104A. Ale ani náš letecký průmysl nezaháel a připravoval se vstoupit do věku proudových letadel.

5. výlet začneme v pražském VZLÚ, kterému byl v polovině padesátých let dán úkol vyvinout obratný a dobře ovladatelný stroj, který snese ne jeden nevhodný zásah pilotních žáků do řízení a jehož kabina se bude svým uspořádáním přístrojů a vybavením co nejvíce podobat bojovým strojům. Dne 5. dubna 1959 pak ing. Rudolf Duchoň vztlét s prototypem XL-29. V srpnu 1961 se na letišti v Moninu u Moskvy uskutečnily porovnávací zkoušky L-29, polské TS-11 Iskra a ruského Jaku 30. Celkový posudek, po řadě zkušebních letů a pozemních zkoušek, vyzněl vítězně pro L-29. V průběhu následujících let se L-29 Delfín stal nejvyužívanějším cvičným proudovým letounem na světě, když jich tovary ve Vodochodech a Kunovicích v letech 1962 až 1974 vyrobily 3665 kusů.

Hlavní výrobní program Albatros a Turbolet

Po úspěšném dokončení vývoje Delfínu byly zahájeny práce na jeho následovníkovi. Tak v Aeru Vodochochy, které licenčně vyrábělo i nadzvukové MiG 19 a MiG 21F, vznikl typ L-39 Albatros, zalétaný 4. listopadu 1968. V průběhu sériové výroby vznikly vedle cvičné verze i další speciální a bojové varianty, které společně s trenažéry a diagnostickým zařízením tvořily ucelený program.

o nového střediska bývají zpravidla potíže

účinnosti v závěru roku 2006. Postupně bude obsah dokumentu doplňován a zpřesňován.

Ubíráme se správnou cestou?

Jsou naše názory na organizaci a způsob přemístění klíčových pracovišť řízení letového provozu v ČR správné?

Jednou z metod, jak si to ověřit, je porovnat své záměry s někým, kdo akci podobného rozsahu již úspěšně realizoval. S využitím našich kontaktů na kolegy z NATS v Anglii se podobné srovnání uskutečnilo. Náš plán přechodu byl tedy přeložen do angličtiny a zaslán v předstihu týmu odborníků NATS, kteří připravovali a následně i realizovali přechod londýnské ACC ze střediska ve West Drayton (v těsné blízkosti letiště Heathrow) do nového střediska Swanwick v blízkosti Southamptonu. Svým rozsahem jsou střediska ve Swanwicku a v Jenči poměrně odlišná, problematika vlastního přechodu a potenciální problémy s ním spojené jsou však stejné. Celodenní konzultace s Tomem Bradym (LATCC programme manager) a dalšími odborníky NATS byla pro mne i moje kolegy nejen velmi užitečná, ale hlavně i podnětná. Podnětná z hlediska pokračování činnosti v projektu IATCC Praha a přípravy jednotlivých přechodových fází. Konzultace pro mne ale současně byla i potvrzením, že zásady, kterými se snažíme směřovat celý proces plánování přechodu do IATCC, jsou správné.

Významný krok k úspěšnosti přechodu, na který zástupci NATS při rozhovorech kladli důraz, je transformace „projektového“ týmu na tým „přechodový“.

Projektový tým zajišťuje připravenost nového střediska z hlediska výstavby objektu, instalace a testování ATM systémů a přípravy provozních postupů. Složení projektového týmu odpovídá tomuto poslání a je převážně tvořeno metodickými pracovníky ANS a technickými specialisty ATM



Nová budova britského střediska NATS ve Swanwicku

systémů, konečný uživatel je zastoupen v minimální míře. Jádro přechodového týmu je naopak tvořeno zástupci provozních i technických složek uživatele (paralelní účast zastoupení stávajících i nových pracovišť), tým je pouze doplněn o vybrané zástupce předchozího projektového týmu.

Transformace projektového týmu

Významným kladem transformace projektového týmu na tým přechodový je vytvoření potřebného pocitu součinnosti a spoluodpovědnosti zástupců provozních složek za celý proces přechodu.

V období těsně navazujícím na vlastní přechod je rozhodující stanovisko vedení provozních složek na postupně

navyšování kapacit nových pracovišť, které byly v období přechodových aktivit výrazně sníženy. Provozní stav všech klíčových ATM systémů v období po přechodu musí být vyhodnocován v režimu, který umožní identifikaci i nejmenších závad a chybových stavů. Toto jsou další důvody jak pro vytvoření přechodového týmu, tak i pro jeho složení, s převahou zástupců provozních složek ANS.

Námětů pro další činnost v projektu IATCC za ten jediný den byla celá řada. Nejvíce otázek, které měly být při jednání ještě položeny, mne však stejně napadlo až v letadle cestou do Prahy ...

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC

Foto: National Air Traffic Services Ltd.

po stopách československého letectví

Za celou dobu produkce vyrobili ve Vodochodech více než 2800 „Devětatřicítek“ všech verzí.

Na konci šedesátých let slavil československý letecký průmysl i další úspěch - v Kunovicích byl 16. dubna 1969 zalétán prototyp malého dopravního turbomotorového letounu L-410 Turbolet. V následujících letech se náš letecký průmysl věnoval velkosériové výrobě L-39 a L-410 různých verzí a na další vývoj se ve státních plánech zapomínalo.

Letecká doprava

Československé civilní letectví prožívalo svůj další rozvoj. V roce 1964 Československé aerolinie přepravily za rok více než milion cestujících, konkrétně 1 011 700, a nalé-

taly 19 319 000 km, což bylo dvakrát více než v roce 1958. Postupovala rovněž modernizace letadlového parku. V roce 1960 začaly služby v ČSA první turbomotorové letouny, kterými se staly Iliušiny IL-18. O dva roky později zahájily ČSA transatlantické lety do Havany na Kubě. K těmto letům byly využívány od Cubany pronajaté turbomotorové stroje Bristol Britania BB 318. Od roku 1964 byla na krátké a střední tratě nasazována tzv. „malá tlůčka“ Tu-124V. Přesto letadlový park ČSA začal v polovině šedesátých let postupně zaostávat a bylo nutné se poohlédnout po nových typech. Uvažovalo se dokonce o britských a amerických typech. V roce 1969 však byl dodán první čtyřmotorový Iliušin IL-62 určený pro dálkové tratě. V téže době bylo otevřeno nové ruzyňské letiště, které plně sneslo srovnání

s tehdejšími světovými leteckými přístavy. Modernizace strojířného parku pokračovala i nadále a v první polovině sedmdesátých let byly dodány dvoumotorové Tu-134A a třímotorové Jaky 40, jež byly určeny převážně pro vnitrostátní dopravu. Odrazilo se to i na počtu přepravených cestujících, který neustále stoupal a v roce 1979 se poprvé přehoupl přes dva miliony (2 006 900). Následně však došlo ke zhoršení ekonomické situace ve světě a ke zvýšení cen paliv. ČSA proto musely přikročit k úsporným opatřením a omezování provozu. To se projevilo i poklesem cestujících, jichž bylo v roce 1982 přepraveno jen 1 050 000.

Úspěchy sportovního létání

Na konci padesátých let se podařilo leteckému průmyslu vyvinout a začít vyrábět nadčasový kluzák L-13 Blaník, který znamenal velký přínos pro naše aerokluby a navíc sklízel i značné exportní úspěchy na celém světě. Motorové sportovní létání bylo spjaté s vývojem řadou letadel Z-26 Trener, na kterých naši reprezentanti získali i řadu mezinárodních sportovních vítězství. V roce 1960 se na bratislavském vajnorském letišti uskutečnilo historicky první mistrovství světa v letecké akrobacii, které skončilo triumfem našich závodníků. Akrobatické létání bylo dlouhodobě spjaté s našimi letci, a tak není divu, že v roce 1975 byl v Otokovicích zalétán prototyp akrobatického speciálu Z-50L. Na tomto typu získal v roce 1978 titul mistra světa Ivan Tuček a na vylepšené verzi Z-50LS pak v letech 1984 a 1986 také ing. Petr Jirmus.

PKO, L+K

Foto: mis



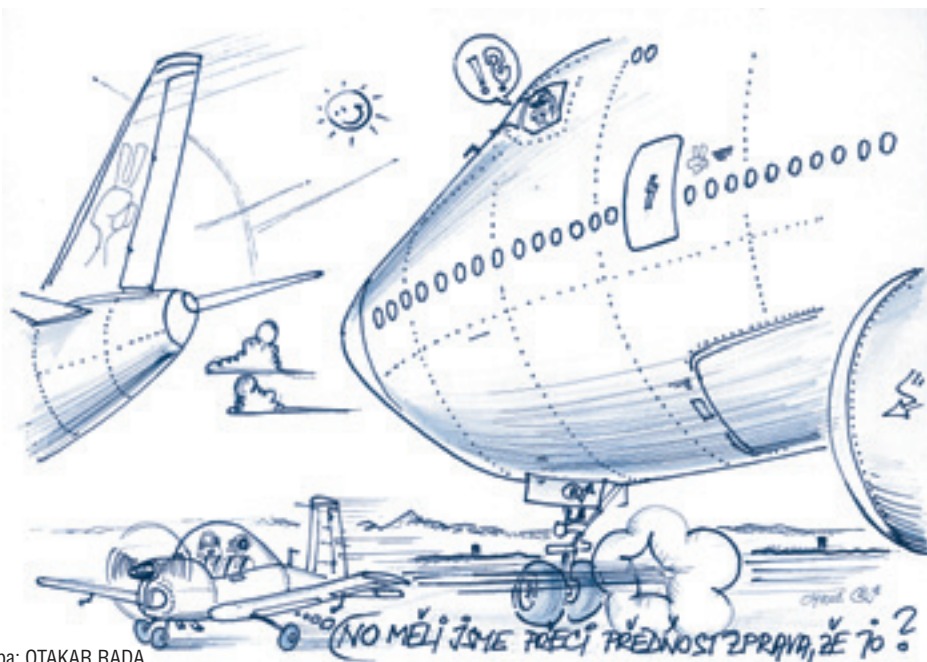
Československý dvoumístný cvičný proudový letoun L-39 „Albatros“ v kbelské expozici

Mistrovství ČR v atletice

Řízení letového provozu ČR, s. p., podporuje různé společenské aktivity, sportovní nevyjímaje. Na nově zrekonstruované ploše Městského atletického stadionu Na Dukle v Pardubicích se začátkem září uskutečnilo mistrovství České republiky družstev mužů a žen ve skupině o 1. až 6. místo.

Celkově ve finálových závodech zvítězili muži pražské Dukly a ženy USK Praha. Mezi účastníky soutěží se objevili i čeští olympionici. Například hladkých 400 m běželi oba semifinalisté letošních Olympijských her v Aténách na 400 m překážek. Na pardubickém stadionu tentokrát exceloval Jiří Mužík, který porazil mistra republiky na této trati Jana Hanzla. Rekordmankou v počtu prvenství se stala Štěpánka Klapáčová, která vyhrála sprinty na 100 a 200 metrů a podílela se i na vítězstvích obou štafet USK Praha. V tyčkářském sektoru zvítězil Štěpán Janáček (Dukla). Přinášíme snímky zachycující soutěž tyčkářů mužů, průběh závodu 3000 m chůze a start na 100 m žen.

Text a foto: mis



Kresba: OTAKAR RADA

Misheard English

V souvislosti s 65. výročí zahájení 2. sv. války (1. 9. 1939) se americký Time Magazine věnuje reverendu Martinu Niemollerovi, který se v roce 1932 rozešel s nacismem i s obdivem k Hitlerovi, který jej vynášel jako vzorného vlastence za hrdinství v 1. sv. válce, v níž byl Niemoller kapitánem na ponorce. V roce 1932 Niemoller prohlásil: „I would rather burn my church to the ground than to preach the Nazi trinity of race, blood and soil.“ Od příchodu nacistů k moci se stal symbolem německého odporu vůči Hitlerovi, krátce před zahájením olympijských her v Berlíně zorganizoval Protinacistickou Chartu, kterou uveřejnil Time Magazine 27. 7. 1936.

Uvádí v ní (v úryvku je jedna slovní záměna): „The Nazis in human conceit are trying to break the bond set by God. Some years ago the Fuhrer objected to having his picture placed on Protestant altars. Today his thoughts are used as a basis not only for political decisions but also for morality and law. We must warn Fuhrer that he is no intent mediaeval between God and man...“

Na přímý příkaz Hitlera byl 1937 zatčen pro vlastizradu, válku strávil v koncentracích Sachsenhausen a Dachau a po roce 1945 se stal hlavním propagátorem „kolektivní viny“ německého národa za utrpení vzešlé z 2. sv. války, kterou vyjádřil v roce 1945 ve svém následujícím slavném citátu:

„First they came for the Communists and I didn't speak up because I wasn't a Communist. Then they came for the Jews and I didn't speak up because I wasn't a Jew. Then they came for the Catholics and I didn't speak up because I was a Protestant. Then they came for me and by that time there was no one left to speak up for me.“

(Time Magazine + Newsweek)

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: GAMES not GAELS, DOUBT not DOUGH.

(ak)

LETECKÁ ŠKOLA AVIATICKÝ KLUB

nabízí létajícím zaměstnancům ŘLP možnost kondičního létání na letounech Cessna C-150/C-152. Těm, kteří uvažují o získání licence soukromého pilota letounů (PPL) pak Aviatický klub poskytuje cenově zvýhodněný výcvik. Informace o letecké škole najdete na webu www.aviatickyklub.cz.