



Letní letovou sezonu 2004 v Evropě lze zcela určitě na základě dosažených výsledků označit za „horkou“. Provozní rekordy byly zaznamenány téměř ve všech státech EUROCONTROL a vzdušný prostor České republiky by mohl posloužit jako ukázkový případ. Horko však nebylo jen v provozních sálech ATC po celé Evropě, ale i v jednacích místnostech expertních skupin, které mají za úkol realizovat vizi integrace evropského systému ATM. Evropská komise nepolevuje ve svém reformním úsilí a s odkazem na víceméně úspěšnou existenci jednotného trhu a zavedení jednotné měny důsledně trvá také na vytvoření jednotného evropského nebe. V rámci evropských rozhodovacích procesů však už dávno platí zlaté pravidlo, „co si kdo nevyjedná, to nemá“, a v tomto smyslu je nezbytné

Přítel lobbista

zajistit i ochranu zájmů evropských poskytovatelů služeb řízení letového provozu. Akreditovaný euro-lobbista není jen často používaný termín ze slovníku brusselských modrých límečků, ale představuje specialistu v oboru, který je schopen vyznat se v zákulisním labyrintu chodů a kanceláří evropských orgánů a přitom úspěšně prosazovat zájmy svého oboru. Evropská kancelář organizace CANSO v Bruselu, která plní pozici akreditovaného lobbisty, je do jisté míry prodlouženou rukou ŘLP ČR, s. p., a proto je v současné době velmi významná podpora tohoto našeho přítele lobbisty.

Míra spolupráce, vzájemná komunikace a zájem o události, které se odehrávají na vrcholné politicko-rozhodovací úrovni, jsou základními předpoklady pro zajištění stabilně silného postavení ŘLP ČR, s. p., v Evropě. Ve spolupráci s CANSO můžou k tomuto cíli přispět i samotní zaměstnanci našeho podniku.

**RICHARD KLÍMA, VOVVMK
IAN REDDISH, CANSO**



**Amatérská fotosoutěž
zaměstnanců**

podrobnější informace najdete
na straně 5

Ohlédnutí za letní sezonou

Počty pohybů ve vzdušném prostoru České republiky i na letišti Praha překračovaly v letních měsících všech, dokonce i ty nejodvážnější předpovědi.



Pohyby na regionálních letištích vykazovaly taktéž další nárůsty s výjimkou letiště Brno, kde došlo k odlihu nákladní dopravy. Zatímco v únoru 2004 aktualizovaná prognóza Eurocontrol předpokládala nárůst počtu pohybů ve FIR Praha pro rok 2003 „pouhých“ 8,6 %, naše interní prognóza ŘLP pak zhruba dvojnásobek, tak skutečnost se nakonec kulminovala v skoro přes 20 %. Provoz pohyboval v červenci, kdy bylo ve FIR Praha, včetně VFR provozu, registrováno více než 58 000 pohybů. To představuje denní průměr 1870 pohybů, z toho 1740 FIR. Tím se ACC Praha, co do objemu provozu, zařadila na 12. místo mezi evropskými středisky ACC. Lze předpokládat, že počet pohybů ve FIR Praha v letošním roce poprvé v historii přesáhne půl milionu za rok.

Díky opatřením přijatým před letní sezonou se kapacita stanoviště ACC Praha i při nižším počtu řídicích meziročně zvýšila o 13 % na hodnotu 108 pohybů za hodinu (tzv. pozorovaná kapacita stanovená metodikou Eurocontrol). S ohledem na extrémní nárůst provozu, však v letošní letní sezoně existoval 11% deficit kapacity stanoviště ACC. To vedlo k potřebě čas-

tého využívání regulace toku, a tím ke zpoždování letů. Regulace toku je nezbytná k zabránění nežádoucímu přetížení řídicích sektorů v době, kdy požadavky provozu převyšují kapacitu. Právě postupy pro vyhlášení regulace se staly v letošním roce předmětem častého, ne vždy lehkého, vyjednávání s Eurocontrol. Zájem ŘLP ČR, s. p., je maximálně efektivní využití existující kapacity stanovišť při současné minimalizaci pravděpodobnosti přetížení sektorů v době provozních špiček. Ukazuje se, že mechanismy, které má CFMU k dispozici, nejsou v mnoha případech stoprocentně účinné. Zlepšování vzájemné spolupráce s CFMU je jednou z priorit Divize provozní.

I když provoz, počínaje měsícem srpen, vykazuje mírný pokles, stále se i v říjnu pohybuje vysoko nad hodnotami nejsilnějšího měsíce září v roce 2003.

V současné době se část kapacit opět přesouvá k výcviku nových ŘLP. K 1. říjnu 2004 nastoupilo na DPRO do pokračovacího výcviku na stanovišti ACC 12 nových žáků, kteří ukončili základní výcvik na Letecké škole. Rád bych jim i touto cestou popřál úspěšný výcvik. Výcvik no-

vých ŘLP je podmínkou pro zajištění požadovaných kapacit v příštích letech. Podle aktuální predikce provozu na rok 2005 se očekává další nárůst asi o 16 % ve FIR Praha a více než 20 % na letišti Ruzyně. To může představovat dalších více než 100 pohybů na letišti Ruzyně a dalších téměř 300 traťových letů ve dnech s nejsilnějším provozem v přístími roce.

I na poli provozu a údržby ATM systémů byl letošní rok nelehký a prověřil profesionalitu a organizační schopnosti pracovníků sekce ATMS. V průběhu letní sezony se ukázalo, že provoz přehledové infrastruktury bez přítomnosti radarového čidla Písek, které je až do prosince v rekonstrukci, přináší řadu obtíží a komplikací, které musely být operativně řešeny. Několikanásobné stěhování VKV přijímacího střediska Písek za plného provozu, bez výraznějšího omezení pro uživatele také prověřilo schopnosti našich techniků. Nestabilita pracovních stanic IDP pak prokázala schopnost mobilizovat a vtáhnout do řešení problému všechny zúčastněné - techniky, administrátory, metodiky i dodavatele.

(pokračování na str. 2)

Základní výcvik ATC 2004

Již v seriálu Dva (k) roky k radaru jsme psali o Základním výcviku, a to v podobě obecného pohledu na vzdělávání řídicích letového provozu. V čísle 10 loňského ročníku Stripu jsme se tak mohli dovědět, co tomuto výcviku předchází, jaká je jeho skladba, jaké jsou záky oblíbené části, ale i jaká jsou jeho úskalí. Dnes mi dovolu, abych se ohlédl za Základním výcvikem ATC 2004, který byl právě ukončen.

Je asi velmi předčasné nyní, bezprostředně po jeho skončení, hodnotit, zda výcvik splnil naše očekávání a zda žáci zís-

kali potřebný základ ke svému dalšímu působení v profesi řídicí letového provozu. Můžeme však konstatovat, že letošní ročník byl něčím výjimečný, něčím specifický. Byl to například počet žáků, kteří začátkem února 2004 do výcviku nastoupili. Celkem 18 žáků zasedlo do lavic letecké školy na teoretickou výuku a ještě dva další byli přihlázeni na praktický výcvik. Takový počet žáků nastoupil do Základního výcviku naposledy v roce 1997, kdy se však prováděl i pro naše kolegy ze Slovenska. V letošním roce se objevil i jiný feno-

mém, a tím byla kvalita výběrového řízení, která se projevila zejména u kandidátů určených pro ACC Praha. U této skupiny žáků se po celou dobu jejich přípravy v letecké škole ukazovala jejich vyrovnanost, ať už v teoretické výuce a následném přezkoušování, tak v praktickém výcviku, závěrečném hodnocení a SLA (Service Level Agreement) testu. Všechna dvanáct kandidátů určených pro ACC Praha tak prošlo Základním výcvikem a všichni byli předáni divizi provozní k dalšímu výcviku.

Skupina žáků určených pro kvalifikaci letištního a přiblížovacího řízení již tak úspěšná nebyla, ale podíl výběrového řízení na tomto faktu je pouze částečný. V jednom případě se v průběhu praktického výcviku u žáka opakovaly neuspokojivé výsledky, které mu zabránily ve výcviku pokračovat. Ostatní dva případy se týkaly rekvizifikantů, kteří výběrové řízení neabsolvovali v plném rozsahu.

Na stanoviště tak byli předáni tři úspěšní absolventi určení pro Brno, jeden pro Karlovy Vary a jeden pro Prahu. Z celkového počtu dvaceti žáků Základním výcvikem úspěšně prošlo sedmnáct (85 %) a nám všem, kteří jsem stáli u základů jejich nové profese, nezbývá než jim popřát úspěch v jejich dalším působení v oboru.

KAREL KOULÍK, VLŠ

Rozvojový plán AEA

Dne 14. října 2004 v Bruselu prezentovala Evropská asociace leteckých dopravců (AEA) svůj rozvojový akční plán. AEA je vlivným zástupcem aerolinií působících na evropském trhu a úzce se podílí prostřednictvím svých akreditovaných lobbistů na formování finálních verzí evropských legislativních předpisů v oblasti civilního letectví. Z pohledu poskytovatelů ANS je proto velmi významná jasně vyjádřená podpora AEA pro co nejrychlejší a nejefektivnější realizaci projektu Single Sky. Další rozvoj a dostupnost letecké dopravy na evropském kontinentě dle AEA úzce souvisí s vývojem všech nákladových položek, které provázejí podnikatelskou činnost leteckých dopravců, tedy i nákladů spojených se službami ATM. Včasná aplikace principů a cílů projektu SES je proto vnímána ze strany AEA jako jeden z významných předpokladů trvale udržitelného rozvoje evropské letecké dopravy. (rik)

Ohlédnutí za letní sezonou

(dokončení ze str. 1)

Od začátku roku celkem specialisté technických systémů zasahovali ve 3310 případech. Z toho bylo více než 2000 výpadků a závad. O vysoké míře redundance a zálohování svědčí fakt, že „pouze“ v 70 případech byla závada předmětem hlášení o události v letovém provozu z některého stanoviště. Tento počet představuje mírný nárůst proti roku 2003, kdy bylo takovýchto událostí zatím historicky nejméně, a to 54.

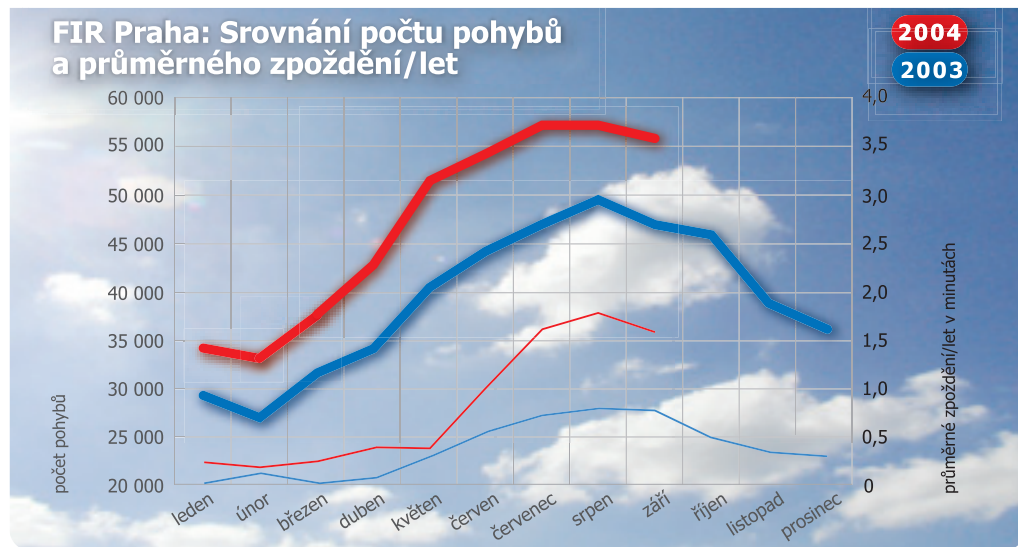
S nastupujícím zimním letovým řádem se rozjíždí aktivity, na které v době intenzivního

letního provozu nezbývá čas. Především se naplno rozbíhá pokračovací výcvik nových řídicích a pravidelný udržovací výcvik. Připravují se nezbytné změny a rozšíření ATM systémů, změny sektorizace, úpravy tratí.

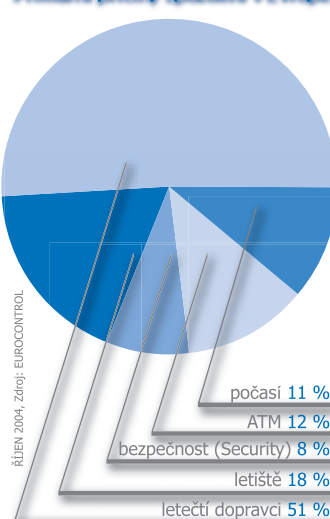
Pokles intenzity provozu v zimních měsících se však v posledních letech zmenšuje. Pokud chceme být na příští sezonu připraveni, znamená to, že i v průběhu zimních měsíců musí být veškeré činnosti zajišťovány s maximálním úsilím, při vysoké efektivním využívání lidských zdrojů.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Foto: archiv



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Počet pohybů na letišti Praha

13 945
celkový počet

529
nejvyšší počet/den (2. 9.)

464,83
průměrný počet/den

43
nejvyšší počet/hod. (16. 9.)

19,37
průměrný počet/hod.

ZÁŘÍ 2004, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
Měsíc	2003	2004	03/04 v %	2003	2004
září	47 088	55 664	+ 18,2	0,74	1,2

Počet pohybů na letištích - Česká republika											
Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004
září	10 916	13 945	+ 27,7	2 563	2 505	- 2,3	957	1 417	+ 48,1	1 156	1 035
											- 10,5

Zdroj: DPLR, STATFOR (rik)

září 2004

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2003	2004	v %
září	773 331	812 501	+ 5,1

Pseudopiloti – jedna strana simulátoru

Pro zajištění praktického výcviku řídicích letového provozu na radarových simulátorech je nezbytné, aby žáci či licencovanému řídicímu, který provádí již pokročilejší formu výcviku (udržovací nebo zdokonalovací výcvik), někdo dělal „sparing partnera“. Tím je právě pseudopilot, funkce pro výcvik velmi důležitá. Důležitá proto, že svým významem stojí hned vedle instruktora. Výkon pseudopilota má značný vliv na průběh praktického cvičení.

U našeho podniku je činnost pseudopilotů zajišťována prostřednictvím oddělení pseudopilotů, které je součástí střediska vzdělávání LNS letecké školy. Pro svoji činnost musí pseudopilot získat tzv. vnitřní licenci, kdy je teoreticky i prakticky přezkoušen za účasti pracovníka oddělení auditu našeho podniku.

V teoretické části musí pseudopilot prokázat, že se dostatečně seznámil a naučil látku jednotlivých předmětů, a to přesně podle požadavků osnovy výcviku pseudopilotů. V praktické části pak musí prokázat svoje schopnosti ovládat úlohy a cíle na simulátoru a používat předepsanou frazeologii.

Využití pseudopilotů je nejen v základním výcviku na simulátoru CASS v letecké škole, ale i v pokračovacím a udržovacím výcviku na simulátoru E2000 na divizi provozní.

Vzhledem k tomu, že pseudopilot se při své činnosti dopodrobna seznámí s prací řídicích letového provozu, načerpá dostatek teoretických znalostí a získá prostorovou představivost, velmi často se z této profese hlásí kandidáti do výběrového řízení pro řídicí letového provozu. Zde potom, díky získaným zkušenostem z druhé strany simulátoru, mají velkou naději na úspěch.

Touto cestou se vydali i Václav Kořínek a Bohuš Štrba. Redakce je požádala o krátký rozhovor.

Jste absolventy základního výcviku řp.

K + Š: Nestane-li se nic nepředvídaného, bude tato věta při vyjití Stripu (začátkem listopadu) platit. V těchto dnech právě základní výcvik dokončujeme.



Václav Kořínek

V roce 1978 se narodil v Brně. Po základní škole studoval střední průmyslovou školu strojnickou. Neminula ho vojna. Následný roční pobyt ve Velké Británii mu prospěl nejen ke zlepšení angličtiny, ale i k získání mnoha zkušeností. Jeho oblíbenou scénou je brněnské Divadlo na provázku. Zajímá ho historická literatura. Je aktivním fotbalistou a fandí Slavii. Lákájí ho kulturní památky severských států Evropy.

Jak probíhala teoretická část studia?

Š: Mohu říct, že ze studia mám po půl roce pouze pozitivní pocity.

K: Nějaké drobnosti by se možná našly, ale žádné zásadní problémy se nevyskytly. I když třeba osmihodinové vysedávání ve třídě není zrovna excelentní zážitek.

A jak je v kurzu důležité létání?

Š: Pro práci řídicího je nezbytné, aby se dokázal vžít do role pilota.

K: Je důležité pochopit myšlení pilota. Následně to usnadní práci.

Jak jste se vlastně ke studiu dostali?

K + Š: Před čtyřmi lety jsme oba měli zájem pracovat na APP, ale nebyli jsme přijati. Personální oddělení nám nabídlo možnost pracovat ve funkci pseudopilotů.

Absolvovali jsme exkurzi a rozhodli se nabídku přijmout. Vystudovali jsme jakýsi „nultý ročník“ studia řp. Pak jsme oba nastoupili do základního výcviku.

K získání možnosti pracovat jako pseudopiloti jste ovšem museli absolvovat nějaký kurz.

K: Tehdy to byl tříměsíční kurz zakončený vnitropodnikovou zkouškou.

Š: Dneska je ale třeba získat k této činnosti auditovanou licenci.

Snažili jste se kamarádům při výcviku spíše pomáhat, nebo naopak bylo vaší povinností jim práci co nejvíce komplikovat?

K: Pro získání profesionality je třeba žákům cvičení co nejvíce komplikovat. Ale při případných problémech jsme vždy byli trochu tolerantní a přechodně ubrali. Jednou ze základních zásad výcviku je opakování situací, ve kterých případně někdo trochu „plave“. Samozřejmě vše probíhá v rámci doporučení instruktora.

Š: Byl rozdíl mezi výcvikem a zkouškou. Máme osobní zkušenosti a víme jaké zatížení prožívá zkoušený na druhé straně simulátoru. Proto jsme jako pseudopiloti při zkoušce třeba omezovali záměrně chyby, kterých se jinak při výcviku běžně používá.

Jaké jsou vaše pracovní plány do budoucnosti?

K + Š: Máme hodně společného. Byli jsme pseudopiloti a teď oba jdeme do Brna, kde budeme pokračovat ve výcviku na tomto stanovišti.

A na závěr našeho rozhovoru nám prozradte své plány v soukromém životě.

K: Mám hrozně rád psy, a tak mám v plánu, po našetření nějaké hotovosti, otevřít pro ně v Brně malý útulek. A jestli se mě ptáte na manželství, tak se přiz-



Bohuš Štrba

Narodil se v roce 1976 v Brně. Po absolvování základní školy a gymnázia studoval na VUT Brno, fakultu stavební. V hudbě preferuje proud zvaný world music. Jeho oblíbeným spisovatelem je Frederic Forsyth. Můžete ho přistihnout při sledování Filmového klubu na ČT 2. Sportovně se vyžívá na horském kole nebo kolečkových bruslích. Rád cestuje po Evropě a sleduje život místních obyvatel. Je svobodný.

nám, že pro nejbližší dobu zatím svatbu neplánuji.

Š: Zatím zůstanu svobodný.

Jaké máte koníčky?

K: Kromě těch pejsků se věnuju drobnému kutilství.

Š: Já jsem spíš fanda do počítačů.

Děkujeme za rozhovor.

KAREL KOUKLÍK

MICHAEL SEDLÁČEK

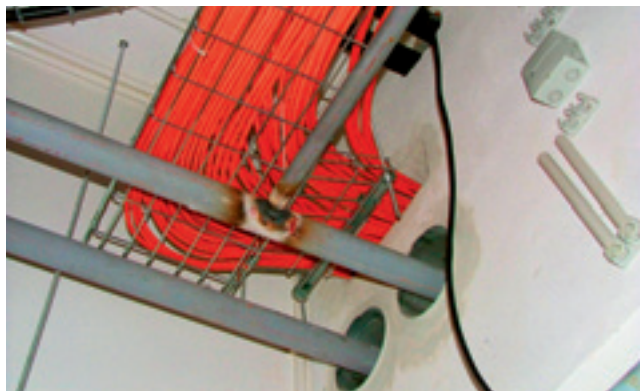
Foto: mis

Na této straně simulátoru probíhá výcvik

Zaostřeno na IATCC Praha

Je stále náročnější pro vás, čtenáře Stripu, vybrat ty nejzajímavější aktuality ze stavby střediska.

Ne snad že by se na stavbě nic zajímavého neodehrávalo, úplný opak je pravdou. Činností uvnitř jednotlivých částí objektu je tolik, že by jejich výčet stačil na jedno celé číslo časopisu. „Zaostřit“ příspěvek tak, aby tato rubrika vystihla vždy to nejaktuálnější, je opravdový problém.



K dokončení zadní části střediska – provozního objektu – zbývají v době uzávěry tohoto čísla pouhé dva měsíce, a tak v současnosti tato část stavby doslova připomíná lidské mraveniště. Útrobami jsou protahovány kilometry kabelů a laikoví se tak nutně nabízejí otázka, jak vůbec může někdo vědět odkud a kam každý z nich vede....



Centrem této části střediska je společný provozní sál, na jehož ploše přibližně 950 čtverečních metrů bude umístěna celá řada řídicích i neřídicích pracovišť ACC Praha, APP Praha, včetně pracovišť RCC. Na tomto sále jsou již kompletně dokončeny stropní podhledy, a jak je možno vidět ze snímku – strop sálu je opravdu impozantní. Nejen svými rozměry, ale i svým architektonickým řešením



O faktu, že se stavba provozního objektu chýlí ke konci, svědčí i pohled na dokončenou fasádu. Okna v pravé části snímku jsou do sálu ATS, vlevo je prosklená zimní zahrada, která je součástí relaxačních prostor pro personál ATS

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: Ing. JIŘÍ HOURA, KP IATCC

Setkání s leteckými dopravci 2004

Již tradičně se v první polovině října setkali zástupci ŘLP ČR, s. p., s reprezentanty leteckých dopravců, všeobecného letectví a státní správy. V souladu s komunikační strategií podniku a zákaznickou orientací ŘLP ČR, s. p., je cílem těchto jednání průběžně informovat hlavní partnery a zákazníky o stavu a kvalitě poskytovaných letových provozních služeb, cenové politice, aktuálním stavu evropské integrace ATM a přínosech projektu IATCC Praha. Mezi další projednávaná témata,

o které je ze strany leteckých dopravců pravidelně velký zájem, patří implementace A-SMGCS na letišti Praha-Ruzyně, změny leteckých předpisů a úpravy příletových tratí.

Stejně jako v minulých letech letectví dopravci kvalitu připravených informací leteckými dopravci vysoce ohodnotili a samotné setkání označili za významný příspěvek ŘLP ČR, s. p., k vytváření standardních konzultačních procesů v rámci civilního letectví na národní úrovni. (rkl)

Obnovovací výcvik CISM



Ve Slaném se ve dnech 20. a 21. října 2004 konal obnovovací výcvik CISM pro „peer debriefers“ – řídicí letového provozu, kteří jsou školeni, aby v případě potřeby byli schopni odborně pomáhat kolegům při zvládání mimořádných psychických zátěží, kterým mohou být při své práci vystaveni.

Lektoři, Mgr. Šárka Bezvodová, psycholožka a psychoterapeutka, a Mgr. Michal Walter, podnikový psycholog ŘLP ČR, s. p., během výcviku seznámili účastníky mimo jiné se základními pravidly krizových intervencí poskytovaných v sou-

vislosti s výkonem profese. Druhý den výcviku byl pak věnován především praktickému využití relaxačních technik, které zahrnují mnoho aspektů: sebezpoznávání prostřednictvím relaxačních a imaginací, mechanismy účinku na lidské tělo a mysl, uplatňování relaxačních a imaginativních technik v životních situacích ...

V současné době tvoří CISM tým patnáct pracovníků ACC a APP/TWR samozřejmě nejen v Praze, ale i na všech třech krajských letištích.

Text a foto: mis

Beseda s legendárními letci

U příležitosti 86. výročí vzniku Československé republiky a československého letectví se na ČVUT v Praze uskutečnila beseda s našimi legendárními letci – veterány druhé světové války. Na otázku, proč šli bojovat, František Fajtl (28. října 2004 převzal z rukou prezidenta Klause Řád bílého lva) uvedl, že prostě proto, že to považovali za svoji občanskou povinnost. O hrdinství ale nemluvil. Řekl, že vlastně žili normálním životem vojenských letců, jenom když vzletli, snažili se zničit nepřátelské stroje. A jak dodal Lubomír Úlehla, nepočítali se zabít lidé, ale zničené stroje. Vyprávění se nevztahovalo pouze k situaci před válkou a bojům během války, ale třeba i k devastaci morálky naší společnosti po roce 1948 a také k současnosti. (mis)

Nová služba – EUROPE DIRECT

EUROPE DIRECT je nová asistenční mailová služba informační sítě Evropské unie (přístup přes <http://europa.eu.int/europedirect>), která usnadňuje on-line průzkum internetových stránek EUROPA (<http://europa.eu.int>). Může být vodítkem při hledání určitých dokumentů i všeobecných informací určených veřejnosti ohledně konkrétních strategií EU. Maňazerům i ostatním zaměstnancům ŘLP ČR, s. p., EUROPE DIRECT poskytnete

přímé odpovědi na vzniklé otázky a v případě podrobněji zaměřených dotazů například z oblasti ATM odkáže na nejlepší zdroj informací na úrovni evropské nebo národní.

Zelená linka EUROPE DIRECT 00 800 67 89 10 11 je Vám k dispozici od 9.00 do 18.30 od pondělí do pátku. V ostatní hodiny můžete zanechat vzkaz na záznamníku hlasové služby.

(rkl)

Vernisáž výstavy a předání cen vítězům

Ceny za všechny soutěžní kategorie III. ročníku fotosoutěže „3L“ byly předány vítězům v prostorách vestibulu letištního objektu hlavní budovy ŘLP dne 26. října 2004. Současně byla zaměstnancům i návštěvníkům podniku zpřístupněna výstava prací z této soutěže.

Čestné diplomy a ocenění v podobě šeků na odběr fotografického materiálu obdrželi vítězové z rukou Mgr. Richarda Klímy – člena odborné poroty. Ve III. ročníku „3L“ byly oceněny snímky těchto autorů: 1. cenu získal Stanislav Petrášek (DPRO) za fotografii Letiště Lukla, Nepál, zvláštní cenu poroty obdržel Stanislav Černý (DPER) – AT-6G Texan/3. Další tři ceny připadly: Jaroslavu Lechnýřovi – Východ slunce, Janu Synakovi (SLNS Brno) – Freccie Tricolori a Martinu Ho-



Jaroslav Lechnýř (vlevo) přebírá cenu z rukou Richarda Klímy

lickému (DPRO) za snímek V Třebešicích.

Kolekci vítězských fotografií doplňují práce dalších zaměstnanců ŘLP, kteří se zúčastnili soutěže, ale tentokrát na ně nevyšly „stupně vítězů“.

Prohlédnout výstavu a posoudit kvalitu práce našich fotoamatérů si budou moci také zaměstnanci i návštěvníci v letištních objektech v Brně, Ostravě a Karlových Varech.

mis, Foto: JIŘÍ LÁNĚ

IV. ročník amatérské fotosoutěže

Redakce Stripu vyhlašuje již IV. ročník amatérské fotosoutěže „3L“. Fotografie posoudí odborná porota, která vyhlásí vítěze v jednotlivých kategoriích. Uzávěrka soutěže bude 31. března 2005.

Podmínky fotosoutěže

a) témata

- Lidé, letadla, létání – „3L“
- Řízení letového provozu – obor + podnik
- Volné téma – např. cestování, příroda, volný čas, památky, architektura atd.

b) forma

- Černobílé a barevné snímky formátu od 15 x 21 do 20 x 30 cm na lesklém fotopapíru. Na rubu označte horní hranu fotografie, napište jméno, příjmení, pracoviště, telefon, datum pořízení, číslo snímku a jeho název
- Diapozitivy (kinofilm a větší) v „košílce“ bez krycích skel nebo fólií. Na košílku uveďte veškeré údaje (viz výše)

Účast

Každý zaměstnanec podniku, který se účastní fotosoutěže:

- přihlášením fotografií (díla) prohlašuje, že předkládá vlastní autorské dílo
- za 1., 2., a 3. místo a zvláštní cenu poroty obdrží věčné ocenění
- souhlasí s eventuálním zveřejněním jim přihlášené fotografie do soutěže během, případně po jejím skončení ve Stripu a s umístěním díla na panelech putovní výstavy v prostorách podniku a terminálech regionálních letišť
- souhlasí s právem podniku užít předložené dílo k další propagaci a reklamě podniku po časově neomezenou dobu

Kritéria hodnocení

- dílo splňuje uvedené podmínky soutěže
- kompozice
- estetická kvalita a originalita pojetí

Odborná porota

Ing. Ivan Hubert (předseda)
Jiří Pekárek, fotoreportér

Václav Jukl, fotoreportér
Edita Pacovská
Mgr. Richard Klíma
Michael Sedláček



Ocenění

- 1. cena (za téma „3L“) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- Zvláštní cena poroty – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 4000 Kč
- 1. cena (za téma ŘLP + za Volné téma) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 3 000 Kč
- 2. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 2000 Kč
- 3. cena (za všechna tři témata) – šek na odběr libovolného fotografického zboží v hodnotě 1000 Kč

(red)

Rubrika čtenářů: Fotografie z dovolené



Dokonalá moderní technika v kontrastu s krásnou přírodou zaujala Milana Johna (APP/TWR) při jeho pobytu na nejnavštěvovanějším z Kanárských ostrovů Gran Canaria, který leží v Atlantické oceánu asi 900 km vzdálenou čarou od pobřeží Portugalska.

Podávil 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 některém z příštích čísel Stripu.

(red)

Inspiromat

„Americká letecká společnost Boeing si v USA patentovala nový systém autopilota, který by v případě napadení posádky letadla teroristy převzal řízení a pomocí autonomního řídicího zařízení by přistál na nejbližším letišti.“
Hospodářské noviny (14. 10.)

„Rozhodnutí bylo jednomyslné, jak v představenstvu, tak v dozorcí radě.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík k doplnění parku evropskými stroji Airbus (15. 10.)

„Plánovaná částečná privatizace České správy letišť (ČSL) nevyvolává z naší strany žádné námitky.“

Zástupce Evropské investiční banky, která je největším věřitelem společnosti (22. 10.)

„Jednalo se o velmi drobné poškození. Technici během dvou hodin letadlo opravili a letadlo bylo uvedeno opět do provozu.“

Mluvčí ČSA Jitka Novotná k neobvyklému poškození (kamínek, pták, střelba?) stroje ČSA (24. 10.)

„Koncept letů do Mnichova byl dobře nastaven, ale bohužel nevyšel. Cirrus se dosud nedomluvil se společností Lufthansa, která měla zajišťovat návažné spoje.“

Ředitel Letiště Brno Tomáš Plaček (25. 10.)

„Chceme nízkonákladovou dopravu přiblížit lidem. Měl by to ale být jen doplněk naší nabídky, rozhodně ne hlavní zaměření letiště.“

Ředitel letiště Ostrava-Mošnov Michal Červinka (25. 10.)

„Vzhledem k finanční situaci v Delta Airlines není pochyb o tom, že zavedeme s časem, ale děláme všechno možné.“

Mluvčí firmy Delta Airlines k hrozícímu bankrotu (26. 10.)

„Stabilita SkyTeamu není ovlivněna situací, v jaké se nyní Delta Airlines nachází. Tato situace nemá žádný vliv na České aerolinie.“

Mluvčí ČSA Jitka Novotná k vážným finančním problémům Delta Airlines, člena SkyTeamu, kam patří i ČSA (26. 10.)

„Do Prahy začnou v zimě létat dva noví dopravci; španělská Air Europa a italský JetX.“

Mluvčí ČSA Anna Kovaříková o rozšíření počtu dopravců na ruzyňském letišti (29. 10.)

„Nízkonákladová britská společnost EasyJet začne na Slovensku v listopadu nabízet spojení do Berlína a v prosinci přidá také lety do Londýna.“

Želmíra Habánová z marketinku bratislavského letiště M. R. Štefánika (2. 11.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Ve stínu terminálu

Denně sledujeme v novinách zprávy o pokračující výstavbě ruzyňského letiště. Jistě, investice za skoro 9 miliard korun pozornost veřejnosti přitahuje. Ale letiště se denně mění i ve spoustě detailů, které sice na první pohled nejsou tak patrné, ale krůček za krůčkem posunují latku úrovně výš. A tak, když jsem šel podél nového plotu na starém letišti, který otvírá nový přístup pro veřejnost k budově ÚCL, a naopak jsem zase neprošel k hangáru A historickou vrátnicí č. 3, která byla nedávno zrušena, napadlo mě se porozhlédnout po těch měnících se detailech pro náš Strip. Kolega z ČSL mě naložil do auta, pustil majáky a vysílačku na TWR a vyrazili jsme na provozní plochu.



První zastávku udělal před stavbou prstu C. Zde se hluboko do betonu ukládá budoucí světelné pojezdové vedení, které zavede letadla přímo na stojánky budoucích mostů prstu C



Další novinka nás čekala na každé křižovatce pojezdových drah. Pro zlepšení orientace na stále komplikovanější systém poježdění jsou směry a názvy pojezdovek výrazně označeny vodorovným značením



Poslední zastávka nás zavedla na zakletou křižovatku RWY 06/24 a 13/31. Zakletou pro výskyt různě závažných narušení dráhy v provozu. Pro usnadnění nalezení nájezdu na TWY D bylo osové vedení rozšířeno na šířku 25 cm, doplněno zvýrazňovacími černými pruhy a protaženo až za křižení z pohledu ze směru 24. V nejbližší době bude tato křižovatka doplněna blikajícími výstražnými světly na okraji dráhy a v budoucnu i červenoústopnou příčkou. To už snad nepovoleným křižováním RWY 13/31 zabráni definitivně

Text a foto: OLDŘICH STANĚK, AI

Simulátor E

V seriálu Krok za krokem výcvikem řídicího letového provozu jste se na stránkách Stripu mohli seznámit s procesem, kterým musí projít uchazeč o tuto profesi až k závěrečným zkouškám na ÚCL. Podstatná část výcviku se odehrává na simulátoru. V dnešním hustém provozu by už ani jiná forma výcviku nebyla možná. V přízemí Technického bloku, v místnostech bývalého elektrovelínu ČSL, ukryto za nenápadnými dveřmi vyrostlo moderně vybavené pracoviště.

Položili jsme proto vedoucímu oddělení Simulátoru E2000 p. Martinu Křiklanovi několik otázek.

Vzhledem k mládí pamětníkem asi nebudete, ale můžete nám přiblížit, jak se cvičilo dříve?

„Původně byl radarový simulátor součástí provozního systému E2000. Jinými slovy, výcvik probíhal na stanovištích APP/ACC v těsném sousedství „živých CWS“, tedy pro čtenáře Control Work Stations, na kterých je řízen reálný provoz letadel. Takové těsné sousedství není vhodné ani pro řízení reálného provozu, ani pro výcvikový proces. Tenkrát se využívali 4 pseudopiloti, kteří byli vměstnáni v kanceláři ACC o pouhých 12m². Proto byl v roce 2000 v nově uvolněných prostorách TB vybudován samostatný Simulátor E2000. Fyzicky tak byla odtržena simulační část od části provozní. V roce 2002 došlo k další významné změně. Dosavadní simulátor, umožňující simulaci pouze radarového zobrazení na E2000, byl rozšířen o systémy ESUP (automatizovaný systém určený k příjmu, zpracování a zobrazení řady údajů pro řízení) s možností on-line tisku stripů, IDP včetně zobrazení dat meteorologického systému VAISALA a také IDP bypas. Nedílnou součástí se stal

Šest výletů

Minulý díl seriálu končil v první polovině osmdesátých let, kdy sice průmysl vyráběl značné množství letadel, ale další vývoj již začal zaošťovat.

6. díl krátkého seriálu věnovaného československému letectví nás zavede do historie zcela nedávno, která však byla provázána řadou překotných změn.

Obnova výrobního programu

Stále více patrná potřeba náročnějšího cvičného letounu vybaveného zejména elektronickými palubními systémy s rozšířeným spektrem výcviku se stala hlavním důvodem při vzniku nástupce Albatrosu. Ačkoli nová verze dostala označení L-39MS, s původním Albatrosem měla společné pouze tvary a z větší části i aerodynamické řešení, jinak se jednalo v podstatě o nový letoun. Prototyp, poháněný československým motorem DV-2, vzlétl na konci září 1986. Nové „Emesky“, vybavené v Československu vyvinutým a vyráběným palubním elektronickým systémem, převzalo naše letectvo v počtu pěti kusů v roce 1992. Také v kuřovníkém Letu pracovali na novém výrobku, kterým se stal doposud největší u nás vyráběný letoun určený pro dopravu 40 cestujících označený L-610, poháněný dvojicí československých turboprotulových motorů M-602. K záletu „šestdesátky“ došlo na samém sklonku roku 1988. S příchodem výrazných politických a ekonomických změn nastaly pro naše podniky podstatně horší časy. Hlavní zákazník, kterým byl do té doby Sovětský svaz, jakoby ze dne na den zmizel a bylo nutné se co nejrychleji přizpůsobit novým podmínkám. Byla učiněna řada pro letecký

2000 – království virtuální reality

i samostatně stojící systém INCA umožňující komplexní přípravu cvičení. Byly přidány čtyři pseudopilotní pozice a dvě stanoviště vedoucího cvičení, takže se mohla využívat 4 žákovská a 8 pseudopilotních pracovišť. Ke kvalitě Simulátoru přispěla i nově zavedená simulace odrazu primárního radaru. Přibyla také možnost synchronizované přehrávky záznamu zvuku a obrazu – RAW Video. Těmito kroky se zvětšila věrohodnost simulace reálného provozu a také možnosti výcviku říp na pozici PLC (planing controller) – ASISTENT.“

Je jasné, že nové pracoviště se neustále vyvíjí. Co přinesl rok 2004?

„Zmíním se pouze o tom nejpodstatnějším. Všechna cvičení byla modifikována za účelem využití nových možností systému. Proběhla takzvaná portace Simulátoru, jejímž obsahem byl především přechod na nový hardware, čímž se zvýšila celková kapacita a stabilita systému. Rovněž se zvýšil počet pozic pseudopilotů na 12. Portaci předcházely rozsáhlé úpravy systému INCA a integrace informačního systému WALDO do systému. V říjnu 2004 získal Simulátor osvědčení o provozní způsobilosti ve třídě HiFi – vysoký stupeň věrnosti od UCL.“

Může se Simulátor využít také k jiným účelům, než je výcvik žáků?

„Jistě, kromě výcviku nových řídicích probíhá rovněž udržovací výcvik. Také připravujeme simulace na ověření vhodnosti připravovaných změn. Jen namátkou jmenuji ty rozsáhlejší úkoly. Ověřovala se vhodnost změn rozdělení vzdušného prostoru, připravovala se cvičení pro



simulaci přijatých změn rozdělení vzdušného prostoru, přecvičování říp pro poskytování LPS v nových podmínkách, prováděl se výcvik na zavedení RVSM (snížení vertikálních rozstupů), ověřovala se vhodnost nově navrhovaných řešení výškového rozdělení sektorů ACC, prováděla se cvičení pro nácvik poskytování LPS na nových tratích v CTR/TMA Praha, na E2000 se přeškolovali noví pseudopiloti.“

To je opravdu široký záběr. Kolik vás vlastně na oddělení pracuje?

„Kromě vedoucího máme dva administrátory systému, dva techniky a tým pseudopilotů – pracovníků Letecké školy. Technickou podporu systému zajišťují rov-

něž administrátoři DPRO, metodičtí pracovníci DPLR, technici sálů RIS a LTS a externí firmy.“

Je toho zde opravdu mnoho k vidění a slyšení, ale náš vymezený prostor ve Stripu nás nutí k závěrečné otázce. Jste spokojen se Simulátorem?

„Takto koncipované zařízení je dostatečně vyhovujícím prostředím pro výcvik a přípravu personálu zajišťujícího letové provozní služby ve vzdušném prostoru ČR na evropské úrovni. Nicméně spokojenost může být začátkem cesty ke stagnaci. A my se budeme snažit být pořád lepší.“

MARTIN KŘIKLAN, OLDŘICH STANĚK

Foto: MARTIN KŘIKLAN

po stopách československého letectví

průmysl většinou neúspěšných pokusů o privatizaci. Ve Vodochodech se se státní podporou podařilo realizovat vývoj a výrobu 72 kusů moderních podzvukových bitevních letounů L159 Alca a vývoj malého jednomotorového dopravního letounu Ae-270 Ibis.

Modernizace a rušení vojenského letectva

V polovině 80. let začalo čs. vojenské letectvo s intenzivní modernizací své výzbroje. Do služby postupně přicházely nové generace. Jednalo se zejména o bitevní Su-25K, stíhací bombardovací Su-22M3 a v roce 1989 i o stíhací MiG 29. Devadesátá léta, a zejména pak rozdě-

lení Československa na dva samostatné státy s sebou přinesla hromadné rušení vojenských útvarů a s nimi i letecké techniky. Jako první byly paradoxně vyřazeny v roce 1994 nejmodernější letouny MiG 29, které byly v Polsku vyměněny za vrtulníky W-3A Sokol. V dalších letech byly postupně vyřazovány další typy. Nejdéle se udržely letité MiG 21, které budou v příštím roce nahrazeny moderním víceúčelovým nadzvukovým typem JAS-39 Gripen.

Rekordní nárůst dopravy

Na výkony z konce sedmdesátých let, které byly do té doby rekordní, se Československým aeroliniím po celé

osmdesátá léta nepodařilo navázat. Důvodem byl zejména zaostávající letadlový park, s jehož obměnou bylo nutné co nejrychleji začít. První Tupolevy Tu-154M však přišly až v únoru 1988. Aby ČSA byly konkurenceschopné na dálkových linkách, rozhodla v květnu 1989 vláda o zakoupení dvou velkokapacitních Airbusů A310-300. Rok 1989 byl pro ČSA z hlediska počtu přepravených osob nejlepším rokem osmdesátých let, neboť služeb ČSA využil 1 453 914 cestujících.

Hned na počátku devadesátých let začali v nových ekonomických podmínkách vznikat další tuzemští dopravci, ČSA si však své dominantní postavení udržely i přes to, že v roce 1991 počet přepravených osob klesl pod milion (934 081). Letadlový park ČSA postupně opouštěly stroje sovětské výroby nahrazované konkurenceschopnými Boeingy 737 a turbovrtulovými stroji ATR. O tom, že se modernizace vyplatila a přišla v pravý čas, svědčí i 3 591 393 cestujících přepravených v loňském roce.

Ve stejném období se dařilo i druhému největšímu dopravci společnosti Travel Service, který šesti Boeingy přepravil 1,3 milionu cestujících. Vzrůstajícímu počtu cestujících se přizpůsobilo i ruzyňské letiště, které v druhé polovině devadesátých let zahájilo výraznou modernizaci a rozšíření, jež pokračuje i v současnosti výstavbou nového Terminálu Sever 2, což umožní letišti odbavovat 10 milionů cestujících ročně (v loňském roce odbavilo ruzyňské letiště téměř 7,5 milionů cestujících).

PKO, (L+K)

Foto: mis



Řada letadel MiG (Mikojan-Gurjevič) ve venkovní expozici kbelského muzea

Předvánoční setkání na Žofíně

Tradiční setkání zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p., a jejich rodinných příslušníků se letos uskuteční 17. prosince 2004 opět na Slovanském ostrově v novorenesanční stavbě nazvané po matce císaře Františka Josefa I. Slavnostní začátek bude v 18 hodin.



Snímek vám připomínáme atmosféru loňského setkání ve Velkém sále. Co můžete o předvánočního setkání očekávat letos?

Nejprve vás u hlavního vchodu i u vchodů do připravených sálů přivítají hostesky. Začátek večera bude věnován nejlepším pracovníkům ŘLP ČR, s. p., kteří z rukou generálního ředitele Petra Materny převezmou diplom a věc-

ný dar. V půl sedmé budete moci sledovat slavnostní předtančení a pak vám k tanci i poslechu zahraje skupina North Big Band, kterou v osm hodin vystřídá Leona Machálková. Od devíti hodin budete moci sledovat ukázky z muzikálu Pomáda a milovníci Beatles jistě ocení vystoupení jejich věrné kopie, slovenské skupiny Beatles Revival. Nezapomenutelné melodie budou budou znít od de-

seti hodin až do skončení setkání o půlnoci. Průvodkyní celého slavnostního večera bude Alena Zárybnická.

V Malém sále pro vás bude připraven karikaturista, v Rytířském se budete moci nechat „tetovat“ henou a v Primátorském salonku nahlédnete do „světa hazardu“ v připraveném kasinu. Při odchodu pak dostanete malý dárek.

Text a foto: mis



Kresba: OTAKAR RADA

Misheard English

FAVOURITE LENNON LYRICS

(9. 10. 1940–8. 12. 1980)

(V textu jsou tři slovní záměny)

From Imagine
Imagine there's no countries
It isn't hard to do
Nothing to kill or die for
And no religion too
Imagine all the people living
in peace
From Strawberry Fields Forever
Living is easy with eyes closed
Misunderstanding all you see
It's getting hard to be someone
But it all works out
From The Ballad of John and Yoko
Made a lightning trip to Vienna
Eating chocolates in a gab
The newspapers said
She has gone to his head
They look just like two gurus
in drag
From Crippled Inside
You can go to church and sing
a hymn
You can judge me by the colour
of my skin
You can live a lie until you die
One thing you can't hide
Is when you're crippled inside
From Give Peace a Chance
Everybody is talking about
Ministers,
Sinisters, Banisters and Canisters,
Bishops and Fishops and Rabbies
and Pop Eyes
And bye bye, bye byes
From Lucy In The Sky With
Diamonds
Picture yourself on a boat
in a river
With tangerine trees and
marmalade skies
Somebody calls you, you answer
quite slowly
A girl with kaleidoscope eyes
From Norwegian Wood
She asked me to stay
And she told me to sit anywhere
So I looked around
And I noticed there wasn't a chair

♦♦♦

Řešení z minulého Stripu: **intermediary NOT intent mediaeval** (ak)