



# Dobře odvedená práce



Rok 2004 přinesl několik významných milníků. Jejich hierarchii není jednoduché sestavit, avšak dám-li na první místo vstup do Evropské unie, potvr-

dím tím strategický význam tohoto kroku pro další vývoj letectví nejen v nových členských státech. Program Jednotného evropského nebe (SES) dostal novou dimenzi a oblast jeho působnosti se rozšířila. Jeho dynamika se zvýšila a účast podniků řízení letového provozu na jeho přípravě se stala nezbytností.

Další milníky jsou charakteristické tím, že je lze kvantifikovat a týkají se našeho hlavního poslání. Výkony letového provozu, nároky kladené na zaměstnance i techniku dosáhly hodnot a úrovně, které bychom před deseti lety považovali za nereálné. Nejvyšší nárůst pohybů v Evropě, překonání všech rekordů ve vzdušném prostoru České republiky, dramaticky rostoucí zájem leteckých dopravců o letiště Praha i o letiště regionální – to vše jsou faktory, které svědčí o tom, že ŘLP ČR, s. p., nabízí svým zákazníkům právě to, co očekávají. Naše strategie byla správná a zájem leteckých společností narůstal. Tento výsledek odráží profesionalitu a nasazení provozních zaměstnanců, představuje ovšem i závazek do budoucna.

Čeští řidiči letového provozu patří mezi evropskou špičku a tento fakt je všeobecně uznáván. Budeme proto i nadále pokračovat v intenzivním náboru i výcviku nových řídicích letového provozu. Změny v přípravě žáků kurzu ATC 2004 přinesly ovoce a dokazují, že jdeme správnou cestou. Pro příští léta je však nezbytné hledat i nová řešení, která potřebný počet řídicích letového provozu zajistí a trvale udrží. Tady lze navázat na zásady SES a využít legislativy Evropské unie tam, kde se stala součástí českého práva.

Závěr roku 2004 přinese dokončení provozní budovy střediska IATCC a její předání k instalacím technické infrastruktury. Tím se naplní jeden z nejvýznamnějších milníků programu, kterým připravujeme svou budoucnost. Budoucností je ovšem i integrace středoevropského vzdušného prostoru. I zde legislativa Jednotného ev-

ropského nebe otevírá možnost změny přístupu k projektu CEATS v souladu s požadavky leteckých společností. Věříme, že konference ministrů dopravy států CEATS v příštím roce dá projektu nový směr.

Vyvážená zákaznická orientace a svě-

domitá příprava na budoucnost bude naším cílem i nadále. Duch spolupráce a vědomí příslušnosti k týmu, vzájemná důvěra a vysoká kvalita našich zaměstnanců byla a zůstává největší devizou podniku. Oprávněná hrdost

na dobře vykonanou práci je proto na místě.

Přeji nám všem, abychom tento pocit společně zažívali i v letech nadcházejících.

**PETR MATERNA**

generální ředitel ŘLP ČR, s. p.



*Srdečně zveme všechny zaměstnance  
na předvánoční setkání ŘLP ČR, s. p.,  
které se koná v pátek 17. prosince od 18 hodin  
v paláci Žofín*

# ATM Workshop – One System

V hotelu Diplomat v Praze se 25. listopadu 2004 pod záštitou generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., Ing. Petra Materny uskutečnil seminář zaměřený na prezentaci dosavadních výsledků společného projektu poskytovatelů ANS z České republiky, Rakouska a Slovinska s označením One System. Cílem tohoto projektu je implementace společného technického řešení systému ATM pro podporu poskytování traťových, příbližovacích a letištních služeb a jeho provozování a údržba. Termín nasazení je v roce 2012+.

Výhodami, jež projekt One System, který plně reflektuje principy Single European Sky, přinese poskytovatelům ANS, podílejícím se na jeho realizaci, bezesporu jsou: společný vývoj a pořízení systému, společný provoz a údržba systému i společný výcvik obsluhujícího personálu. Minimální úspory v nákladech lze podle předběžné analýzy nákladů a přínosů očekávat v rozmezí 6–10 % s tím, že dalšího snížení je možno dosáhnout zapojením většího počtu poskytovatelů služeb a/nebo rozšířením rozsahu technické specifikace

systému. One System je technické řešení budoucího ATM systému a účast v tomto projektu je otevřena pro všechny poskytovatele ANS v regionu CEATS. Účastníky semináře byly kromě ŘLP ČR, s. p., AustroControl, SloveniaControl i zástupci chorvatského poskytovatele CroControl a dále zástupci Evropské komise, CANSO, Asociace evropských leteckých dopravců (AEA) a Evropské asociace leteckého a obranného průmyslu

(ASD). Všichni přítomní vyjádřili této iniciativě svoji podporu. Závěrem bylo konstatováno, že projekt One System je reálný projekt a jeho další fáze budou uskutečňovány na základě dohody, jejíž text je v současné době připravován. Podrobnější informace o projektu One System přinese Strip 1/2005 v novém seriálu Evropské integrace ATM.

TOMÁŠ HORÁK, PV, foto: rkl

## Telegraficky

● Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Petr Materna jmenoval Ing. Petra Klikara od 1. prosince 2004 vedoucím oddělení auditu.

● V soutěži pořádané sdružením Czech Top 100 o nejlepší výroční zprávu roku 2003 se VZ ŘLP ČR, s. p., umístila na 18. příčce. Do soutěže bylo v tomto ročníku přihlášeno 426 výročních zpráv z celé České republiky. (red)



## Poslanec EP navštívil ŘLP ČR, s. p.



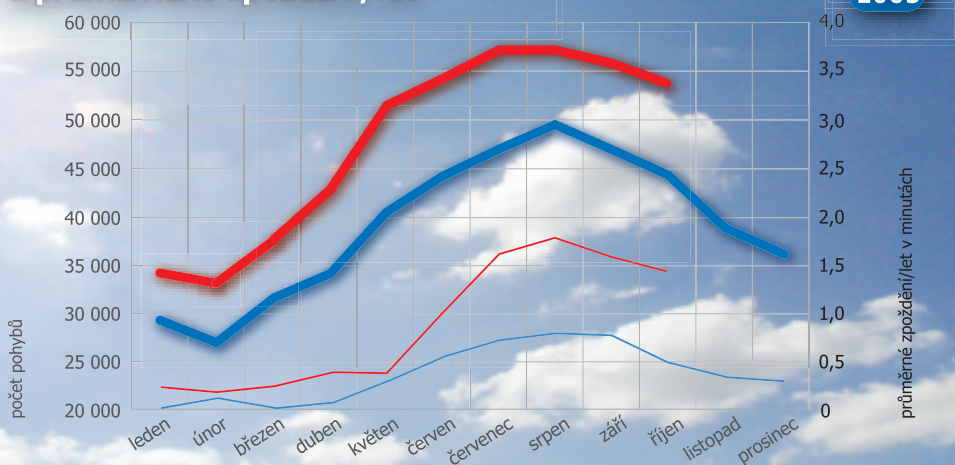
Dne 11. listopadu 2004 navštívil ŘLP ČR, s. p., poslanec Evropského parlamentu a člen jeho dopravního výboru RNDr. Petr Duchoň (ODS). V průběhu návštěvy získal dr. Duchoň základní informace o problematice ATM v Evropě, a to zejména v oblasti cílů a principů projektu Single European Sky. Vzhledem ke svému zařazení do dopravního výboru EP bude mít jako jeden ze zástupců ČR možnost s předstihem rozhodovat o konečné podobě prováděcích předpisů SES, přičemž ŘLP ČR, s. p., je ve spolupráci s evropskou kanceláří CANSO připraveno poskytnout dr. Duchoňovi kvalifikovanou asistenci a dlouhodobou spolupráci. (rkl), foto: mis

## Výstava ATC Maastricht 2005

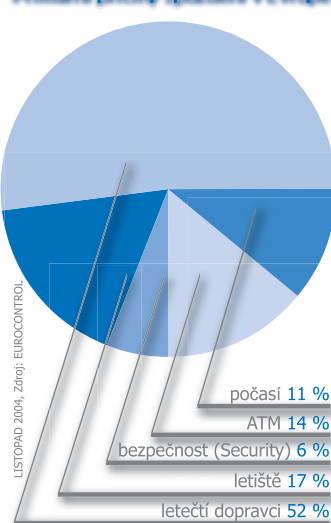
Letecká škola ŘLP ČR, s. p., se již popatř zúčastní prestižní mezinárodní výstavy ATC Maastricht Exhibition, která se uskuteční ve dnech 1.–3. února 2005. Zřejmě překvapením pro mnohé návštěvníky výstavy bude společná prezentace Letecké školy a rakouské Austro Control Academy. Obě instituce, které mají výtečnou re-

putaci, se rozhodly na základě nedávno uzavřené smlouvy o spolupráci prezentovat svoje aktivity v oblasti výcviku a vzdělávání personálu letových navigačních služeb. Tato společná účast na výstavě ATC Maastricht představuje zárodek možné budoucí užší spolupráce obou vzdělávacích zařízení. (dt)

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



## Primární příčiny zpoždění v Evropě



## Počet pohybů na letišti Praha

**13 307**  
celkový počet

**513**  
nejvyšší počet/den (7. 10.)

**427,29**  
průměrný počet/den

**44**  
nejvyšší počet/hod. (28. 10.)

**17,80**  
průměrný počet/hod.

ŘÍJEN 2004, Zdroj: SPLS Praha

## Statistika provozu

|       | Počet pohybů<br>FIR Praha |        | Nárůst<br>provozu | Počet zpoždění/<br>ACFT v min. |      |
|-------|---------------------------|--------|-------------------|--------------------------------|------|
| Měsíc | 2003                      | 2004   | 03/04 v %         | 2003                           | 2004 |
| říjen | 44 340                    | 53 295 | + 20,2            | 0,50                           | 1,45 |

## říjen 2004

|       | Počet pohybů<br>v evropském FIR |         |       |
|-------|---------------------------------|---------|-------|
| Měsíc | 2003                            | 2004    | v %   |
| říjen | 755 402                         | 796 655 | + 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 %    |
| říjen                                       | 11 376 | 13 307 | + 16,9 | 1 335 | 1 423 | + 6,5 | 992     | 1 158 | + 16,7 | 664          | 739  | + 14,7 |

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

# Vzdělávání považuji za poskytování služby, říká v rozhovoru Jiří Řehoř

## Jeden rok pedagogického pracovníka

*V srpnu jsem vás požádal o rozhovor, protože uplynul rok od doby, kdy jste začal pracovat na pozici pedagogického pracovníka LNS.*

Je pravda, že jsem slíbený rozhovor trochu oddaloval. Prostě nebyl čas. Také mi Strip trochu připomíná statistický měsíčník. Obával jsem se, zda tento rozhovor do jeho podoby vůbec zapadne. Ale co jsem slíbil, to plním. Můžeme začít.

**Proč jste se rozhodl právě pro pedagogického pracovníka?**

Spíše než bych se rozhodoval já osobně, rozhodl o tom systém vzdělávání, který mi připadal příliš konzervativní na to, jak dynamické je civilní letectví a s ním spojený výcvik. Chtěl jsem to prostě v něčem změnit k lepšímu. Bylo to něco jako výzva.

**Jaké změny tím myslíte?**

Všeobecně považuji vzdělávání za poskytování služby, a jelikož jsme komerční organizace, náklady na výcvik, efektivita, bezpečnost a kvalita každého výcviku musí být měřeny a analyzovány. Cílem je spokojenost zákazníků – řidičů a techniků.

**Jak se změny konkrétně projeví ve výcviku?**

Nemluvíme v minulém čase, oni se projevují, to není dokonavá činnost, která by někdy končila. Jedním impulzem pro mne bylo, že určitý výukový blok připravovali a vyučovali různí instruktoři na více stanovištích, někdy i ve stejnou dobu, ačkoliv byla výuka společná pro všechna stanoviště (např. nouzové postupy, dohody, AIP). Jako ideální řešení se jevil e-learning, tzn. výuka přes webové rozhraní. Dnes již nesto-

jíme před otázkou, zda ho využívat, ale jak ho využívat efektivně. Proto vznikl projekt E-learning pro Divizi provozní, který se zabývá integrací tohoto způsobu výuky, měřením efektivitu a nákladů, protože jeho výhodou je sice vyšší efektivita výcviku, ale na druhé straně nevýhodou vysoká počáteční pořizovací cena.

**Nahradí tedy e-learning v budoucnu klasickou výuku, jak ji všichni pamatujeme?**

Nikoliv, ani náhodou, je to jen pomocný nástroj, který nikdy nenahradí roli instruktora a cvičení na simulátoru. Ale po zkušenostech na ACC Praha se hodí především pro teoretickou část a testy v udržovacím výcviku. Jeho výhodou je přesnost, nezaměnitelnost výkladu, objektivita hodnocení, standardnost, vlastní rychlost učení, komfort soukromí při přezkušování teoretických znalostí a nízké požadavky na instruktorské hodiny. To také byly argumenty pro postupné plošné zavádění.

**To ale asi není jediná vaše činnost, jsou další?**

Prací v týmu, který se zabývá implementací předpisu pro licencování řidi-



**Jiří Řehoř**

Narodil se 1954 v Praze.

Po absolvování gymnázia začal

u podniku pracovat jako řp.

K jeho koníčkům patří chalupaření

a psi. Je také členem vedení

v TJ Klínek.

čích a techniků, jsem strávil mnoho času, stejně tak jako v týmu pro organizaci a zajištění výcviku vojenských řidičů, kde jsem pracoval na návrhu výukového plánu, který je v současné době schvalován ÚCL. Pevně věřím, že to nebyl vyhozený čas. Dále pracuji v týmu pro lidské zdroje a v týmu Simu – už je tu dokonce první vlašťovka – zapomněli jsme v požadavcích na stmívání světel v učebnách jenečského IATCC.

**Spolupracujete i s některými externími partnery?**

Samozřejmě, bylo by nešťastné se ve století informací uzavřít a izolovat. V oblasti metodiky výcviku instruktorů spolupracuji s institutem Eurocontrol a Austrocontrol Academy. Při vzniku metodiky pro tvorby výukových plánů spolupracuji s norskou softwarovou firmou ENOVATE. Pedagogická metodika pro výcvik vojenských řidičů je založena na zkušenostech norského profesora van der Merriënboera. Klíčová spolupráce však byla především s firmou KONTIS, naším dodavatelem softwaru pro tvorbu výukových modulů a vlastního vzdělávacího serveru.

**Použil jste výraz vzdělávací server. Co se přesně skrývá pod tímto pojmem?**

Je to řídicí softwarový nástroj, který slouží jako úložiště výukových modulů-lekcí, zajišťuje jejich distribuci a zároveň slouží k úschově dat, to znamená aktivít a výsledků při studiu formou e-learning. Používáme český produkt i-TUTOR, se kterým se řidiči setkali v letošním roce při udržovacím výcviku a při bezpečnostním školení. V současné době máme 530 studentských účtů a správcem tohoto serveru je můj kolega Ing. Michal Hrubý. V našem týmu však stále chybí zkušený animátor.

**Nedávno jste na mezinárodní konferenci pořádané EUROCONTROL referoval o zkušenostech se zaváděním výuky formou e-learning a vzdělávacího serveru v oblasti řízení letového provozu v České republice. Jaká byla odezva na Vaše vystoupení?**

Budu skromný – dobrá. Ověřili jsme si, že po právu patříme mezi pět členských zemí, které provozují vlastní vzdělávací servery, a jsme první zemí, se kterou v příštím roce EUROCONTROL podepíše dohodu o dodávce výukových modulů do našeho serveru.

Dovolte mi na závěr rozhovoru poděkovat Janu Štindlovi, Janu Mazačovi, Janu Ábelovi, Jaroslavu Lechnýřovi, Michalu Chylíkovi, Michalu Hrubému a Marku Romovi, bez jejichž pomoci by e-learning na DPRO zůstal jen snem.

**Děkuji Vám za rozhovor.**

MICHAEL SEDLÁČEK

Foto: MICHAL HRUBÝ, mis

## Zaostřeno na IATCC Praha

Provozní objekt IATCC, který bude ve druhé polovině prosince předán ŘLP k zahájení instalací ATM systémů a technologií, připomíná v těchto dnech doslova lidské mraveniště. Ve všech jeho částech se čile pohybují pracovníci celé řady firem, jejichž barevná loga na montérkách dávají tušit, čím se na dokončení stavby střediska právě ta jejich firma podílí. Atmosféru blížících se Vánoc tady ale nepropomíná vůbec nic. Tam, kde jsou termíny dokončení stavby stejné s termíny vánočních svátků, je to ale pochopitelné ...



Pohled od jednoho ze dvou energobloků, umístěných za střediskem, na téměř dokončenou fasádu střediska. Garáže v prostřední části snímku jsou určeny výhradně pro technologická vozidla DPRO/ATMS



Tento pohled se naskytne každému, kdo se podívá pod již dokončenou podlahu provozního sálu ATS. Výška podlahy jeden metr, rozteč podpěr 60 cm a množství kabelových žlabů vytvářejí z tohoto prostoru o výměře více než 900m<sup>2</sup> docela slušné bludiště



A tahle krása se nazývá „rozdělovač“. Je trošku větší než ten v autě, má ale podobnou úlohu. Je umístěn v kotelně, a tady v IATCC bude mít na starosti rozvod topné vody

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

## Pracovně právní poradna

### Změny v kapitálovém pojištění

Zákonem č. 425 Sb. platným od 1. ledna 2004 byla již podruhé od roku 1996 prodloužena věková hranice pro nárok na starobní důchod. V platných kolektivních smlouvách našeho podniku je stanoveno, že pokud dojde ke zvýšení věkové hranice pro odchod do starobního důchodu z důvodu právních předpisů, bude s pojišťovnou ING projednávána možnost prodloužení pojistné smlouvy. Pojistná doba při první změně důchodového věku byla všem zaměstnancům s kapitálovým důchodovým pojištěním prodloužena, o možných změnách při dalším zvýšení důchodového věku bychom Vás chtěli informovat.

#### Tabulka pro stanovení důchodového věku

(věk pro nárok na starobní důchod je uváděn v rocích + měsících)

| rok narození        | muži    | ženy   | ženy s 1 dítětem | ženy se 2 dětmi | ženy se 3-4 dětmi | ženy s 5 a více dětmi |
|---------------------|---------|--------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------------|
| <b>před r. 1936</b> | 60      | 57     | 56               | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1936</b>         | 60 + 2  | 57     | 56               | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1937</b>         | 60 + 4  | 57     | 56               | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1938</b>         | 60 + 6  | 57     | 56               | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1939</b>         | 60 + 8  | 57 + 4 | 56               | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1940</b>         | 60 + 10 | 57 + 8 | 56 + 4           | 55              | 54                | 53                    |
| <b>1941</b>         | 61      | 58     | 56 + 8           | 55 + 4          | 54                | 53                    |
| <b>1942</b>         | 61 + 2  | 58 + 4 | 57               | 55 + 8          | 54 + 4            | 53                    |
| <b>1943</b>         | 61 + 4  | 58 + 8 | 57 + 4           | 56              | 54 + 8            | 53 + 4                |
| <b>1944</b>         | 61 + 6  | 59     | 57 + 8           | 56 + 4          | 55                | 53 + 8                |
| <b>1945</b>         | 61 + 8  | 59 + 4 | 58               | 56 + 8          | 55 + 4            | 54                    |
| <b>1946</b>         | 61 + 10 | 59 + 8 | 58 + 4           | 57              | 55 + 8            | 54 + 4                |
| <b>1947</b>         | 62      | 60     | 58 + 8           | 57 + 4          | 56                | 54 + 8                |
| <b>1948</b>         | 62 + 2  | 60 + 4 | 59               | 57 + 8          | 56 + 4            | 55                    |
| <b>1949</b>         | 62 + 4  | 60 + 8 | 59 + 4           | 58              | 56 + 8            | 55 + 4                |
| <b>1950</b>         | 62 + 6  | 61     | 59 + 8           | 58 + 4          | 57                | 55 + 8                |
| <b>1951</b>         | 62 + 8  | 61 + 4 | 60               | 58 + 8          | 57 + 4            | 56                    |
| <b>1952</b>         | 62 + 10 | 61 + 8 | 60 + 4           | 59              | 57 + 8            | 56 + 4                |
| <b>1953</b>         | 63      | 62     | 60 + 8           | 59 + 4          | 58                | 56 + 8                |
| <b>1954</b>         | 63      | 62 + 4 | 61               | 59 + 8          | 58 + 4            | 57                    |
| <b>1955</b>         | 63      | 62 + 8 | 61 + 4           | 60              | 58 + 8            | 57 + 4                |
| <b>1956</b>         | 63      | 63     | 61 + 8           | 60 + 4          | 59                | 57 + 8                |
| <b>1957</b>         | 63      | 63     | 62               | 60 + 8          | 59 + 4            | 58                    |
| <b>1958</b>         | 63      | 63     | 62               | 61              | 59 + 8            | 58 + 4                |
| <b>1959</b>         | 63      | 63     | 62               | 61              | 60                | 58 + 8                |
| <b>po r. 1959</b>   | 63      | 63     | 62               | 61              | 60                | 59                    |

V tabulce jsou uvedeny roky narození, které ovlivnilo zvyšování důchodového věku po měsících (u mužů + 2 měsíce, u žen + 4 měsíce) od roku 1996 do 31. prosince 2012, od roku 2013 činí důchodový věk u mužů a bezdětných žen 63 let, u žen se započítanou výchovou na jedno dítě 62 let, u žen se započítanou výchovou na dvě děti 61 let, u žen se započítanou výchovou na 3 a 4 děti 60 let, u žen se započítanou výchovou na 5 a více dětí 59 let.

Toto zvýšení důchodového věku by prodloužilo pojistnou dobu kapitálového důchodového pojištění o jeden až tři roky přibližně čtyřiceti procentům zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kapitálového životního pojištění se změna důchodového věku dotkne pouze v případě, že takto pojištění zaměstnanci využili v roce 2003 nebo využijí možnosti změnit si pojistnou dobu s pevným rokem ukončení pojištění (55 let nebo 60 let) na ukončení pojištění podle důchodového věku.

Z důvodu dlouhodobé výborné spolupráce nabídla našemu podniku pojišťovna ING možnost prodloužení sjednaných kapitálových pojištění až do nároku na starobní důchod ještě v příštím roce. Další úpravy délky pojistné doby budou radikálně omezeny vyhláškou MF č. 303/2004 Sb.

Pokud budou nabídnuté změny v délce pojištění přijaty zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., kladně, bude úprava délky pojištění realizována k výročnímu dni v roce 2005.

**DIVIZE PERSONÁLNÍ**

# Pracovní snídane s novináři



Tradičně po ukončení letní letové sezóny se v prostorách Francouzské restaurace Obecního domu uskutečnilo setkání generálních ředitelů RLP ČR, s. p., a ČSL, s. p., Ing. Petra Materny a Ing. Martina Kačury se zástupci

českých sdělovacích prostředků (ČTK, MF Dnes, Ekonom a další). Oba generální ředitelé informovali novináře o rekordních výsledcích letní sezóny jak ve vzdušném prostoru ČR, tak i na letišti Praha-Ruzyně. Živá diskuse probíhala

také nad tématy, týkajícími se dalšího vývoje a směřování projektu CEATS, výstavby IATCC Praha, nového letištního terminálu a paralelní dráhy ruzyňského letiště.

(rkl), foto: mis

## Zasedání IFATSEA 2004

Tak se opět sešel rok s rokem a přišel čas na výroční zasedání. Tentokrát se konalo v Japonsku, na předměstí Tokia – v provincii Chiba s obchodním centrem Makuhari. Neletěl jsem naštěstí sám, vedoucím výpravy byl jmenován Míla Greiner z DPRO/LTS/CADIN.

Již během čekání na letišti v Praze jsme si rozdělili úkoly: já půjdu opět do Technické komise a Míla do Profesní. Obě slibovaly celkem zajímavý obsah, protože technologie se stále vyvíjejí a v profesní oblasti je zase neaktuálnější téma licencování technického personálu.

Organizačně měli Japonci zasedání celkem skvěle zvládnuté. Všude byly informační cedule a krom toho se vše odehrávalo v těsné blízkosti hotelu, kde jsme byli ubytováni. Na výroční konferenci se

sešlo zhruba 100 zástupců technického personálu z celého světa, součástí týdenního programu byl i celodenní výlet do národního parku Nikko a skanzenu Toshogu a samozřejmě i závěrečný banket – prostě vše pohodové a přitom precizní, se zajímavým obsahem. Samotná jednání začala hned v pondělí ráno a informací bylo opravdu dost.

V Technické sekci proběhly prezentace na téma softwarové rádio, Mitsubishi předvedli nový LCD – ještě o něco širší než nejnovější BARCO – a Park Air Systems popovídali o jejich A-SMGCS.

Zástupce v Profesní sekci nejdříve potěšilo oznámení, že první verze Manuálu pro licencování technického personálu (ATSEP Training & Licensing Manual) byla předána zástupcem ICAO ke schválení.

Dále se živě diskutovalo nad tím, zda má být v souvislosti s příčinami havárií nad Uberlingen a na letišti v Linate technik přítomen vyšetřování letecké nehody (First Response Team), a porovnávaly se metody licencování a přezkušování techniků v jednotlivých zemích.

V Administrativní sekci se probírala forma komunikace mezi zástupci IFATSEA přes nové webové rozhraní, které připravili kolegové z Portugalska a také forma přístupu a interakce jeho uživatelů.

Počkáme si na závěrečné shrnutí a návrh dodatků do ANNEX – bude to rozhodně zajímavé.

Příští rok bude z pohledu IFATSEA velmi náročný; uvidíme to nejen na průběžných výsledcích, o kterých jsme informováni, ale i na příštím kongresu v Miami na Floridě v USA.

**PAVEL KAPPLER, DPRO/ATMS/RIS**  
**MILOSLAV GREINER, DPRO/LTS/CADIN**

## Inspiromat

*„Teď rozhoduje už jen zákazník a trh. A když je to z Prahy do Brna po zemi rychlejší a levnější, kdo a proč by létal letadlem?“*

Jiří Matoušek, GR SAS pro střední a východní Evropu, v odpovědi na otázku, zda vůbec mají letecké společnosti zájem o přepravu na relativně krátké vzdálenosti (9. 11.)

*„Zatímco v roce 1998 tvořily palivové náklady zhruba desetinu provozních výdajů leteckých společností, nyní je to zhruba 18 procent.“*

Brian Pearce, hlavní ekonom IATA (9. 11.)

*„Referendum, ve kterém se obyvatelé obcí Nebuše a Přední Kopanina vyslovili proti třetí vzletové a přistávací dráze na letišti v Ruzyni, stavbu ohroží jen tehdy, pokud se k němu připojí pražský magistrát a Středočeský kraj.“*

Ministr dopravy ČR Milan Šimonovský (12. 11.)

*„Předpokládáme, že v následujících třech letech by mohlo u ČSL přibýt až tisíc nově zaměstnaných.“*

Martin Kačur, generální ředitel České správy letišť (15. 11.)

*„Výrobci přicházejí na trh s letadly, jejichž provoz je méně hlučný. Hlučná letadla by tak měla odradit vyšší zpoplatnění.“*

Mluvčí České správy letišť Anna Kovářková (18. 11.)

*„Za velký úspěch považuji přijetí strategie Českých aerolinií 2004 až 2014. Je to poprvé v historii firmy, kdy podobný dokument existuje.“*

Jaroslav Tvrdík, prezident Českých aerolinií v rozhovoru na rozhlasové stanici Frekvence 1 (19. 11.)

*„V současné Evropě město, které nemá pravidelnou leteckou linku, může být jedině městem druhého řádu.“*

Richard Svoboda, primátor města Brna (22. 11.)

*„Rakouští kolegové vyjádřili zájem o vytvoření jakéhosi středoevropského letiště, které by mělo své sídlo jak v Bratislavě, tak ve Vídni.“*

Předseda slovenského parlamentu Pavol Hrušovský (25. 11.)

*„Už loňská prověrka účetnictví ukázala na mnohá pochybení.“*

Andreo Molinari, hlavní manažer nízkonákladových aerolinií Volare, které přišly o licenci (26. 11.)

*„České aerolinie chtějí do střediska pro výcvik pilotů a letušek investovat do dvou až tří let asi půl miliardy korun. Peníze by se měly vrátit zhruba do osmi let.“*

Ředitel výcvikového střediska ČSA Miloš Kvapil (30. 11.)

(red)

(mis)

## Rubrika čtenářů: Fotografie z dovolené



Řecko, kde mimo jiné vznikla demokracie, olympijské hry, bajky, tragédie a komedie, je považováno za kolébku evropské civilizace. Nejjižnější část Řecké republiky – Prevezu – navštívil o letošní dovolené Rostislav Stoklasa (TWR LKMT). Při zpáteční cestě do Prahy pořídil během letu z paluby Boeingu 737-800 tento záběr.

Podělil 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)

## Co se děje na ruzyňském letišti?

### Zastav u WIG WAGU!

Tak takhle to asi pilot ve sluchátkách od pražské TWR nedostane. Ale určitě mu to proběhne hlavou a bude vyhlížet kmitající oranžová návěstidla. Od 4. listopadu jsou tato návěstidla instalována na křížení RWY 06/24 a RWY 13/31 a označují místo, kde je pilot na pokyn TWR povinen zastavit před křížením.



Návěstidla byla urychleně instalována jako opatření ke zvýšení bezpečnosti po několika incidentech, kdy letadlo přes výslovný pokyn nezastavilo a nepovolně křížovalo dráhu v provozu. Ukázalo se, že není pro piloty jednoduché za tmy identifikovat křížovatku. Dříve totiž jasně viděli rozsvícenou dráhu 13/31, vybavenou nadzemními postranními dráhovými návěstidly se všesměrovou charakteristikou. Ale ty byly nahrazeny modernějšími zapuštěnými návěstidly se směrovou charakteristikou a ty nejsou z boku, odkud se blíží letadlo pojíždějící po RWY 06/24, vidět. A tak tam na ně teď čeká blikající WIG WAG. Tohle slovo prý pochází ze slangové angličtiny, ale co to přesně znamená se mi nepodařilo zjistit. Nechám to jako úkol do sloupečku Misheard English.

Pro zajímavost uvádím text NOTAM (Notice to Airman), kterým byly WIG WAGY publikovány.

| 0411041700-0502012359<br>EST                                                                                                                                                                                                                                                        | LKPR | QMRXX | X1280/04 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|----------|
| DRAHOVA OCHRANNA NAVESTIDLA (WIG WAG) INSTALOVANA PO OBOU STRANACH RWY 06/24, V MISTE KRIZENI S RWY 13/31 Z OBOU SMERU, 150M OD OSY RWY 13/31. PRI POJIZDENI ACFT PO RWY 06/24 JE VELITEL LETADLA POVINEN NA POKYN ATC 'HOLD SHORT OF RWY 13' ZASTAVIT NA UROVNI TECHTO NAVESTIDEL. |      |       |          |

A protože se blíží Silvestr, dovolím si také malou legráčku. Na následující fotografii vidíte:

- budování pískoviště pro děti zaměstnanců letiště;
- budování pláže pro zaměstnance letiště, jako reakce na pláž vybudovanou v létě magistrátem na smíchovském nábřeží;
- odstranění TWY 16 na pražském letišti.



C je správně! Původně to byla RWY16/34 postavená v roce 1938 v délce 950 m. Později jako RWY ztratila význam, byla využívána jako pojezdová 16, poslední desetiletí je v AIPu značena jako uzavřená pro letecký provoz. Nyní tedy byla v úseku mezi TWY L a RWY 13/31 definitivně odstraněna a prostor bude zatravněn. Jako poslední památka zůstává plocha severně od TWY L zvaná „dělostřelecká stojánka“. Tam stávaly baterie děl, které slavnostními salvami oznamovaly pracujícímu lidu příjezd komunistických delegací.

OLDŘICH STANĚK, A/  
Foto: ČSL a autor

## Radar Písek

Dva pohledy. Mezi dobou jejich pořízení leží několik let a přece představují rozdíl dvou epoch. Na menším obrázku vidíte poněkud monstrózní antény kombinace Avia-Koreň, na velkém je již vše zakryto úhledným a nanejvýš užitečným modrým krytem antény, tak zvaným radomem. Když v polovině osmdesátých let stranovláda rozhodla, že obnova letecké zabezpečovací techniky bude probíhat pouze ze zdrojů tábora míru, zjistili jsme, že pokrok nemusí nutně vždy směřovat kupředu. Po zkušenostech s francouzskou a americkou (tehdy) moderní technikou jsme stáli tváří v tvář technologiím ze šedesátých let, a kdyby nebyly tyto radary tak rozměrné, sta-



## Seriál: Evrops

**Vstup ČR do Evropské unie dne 1. května 2004 znamenal zásadní milník v novodobé historii naší země. Evropská spolupráce a integrace se dotýká téměř všech činností, a proto ani oblast poskytování služeb řízení letového provozu nemohla zůstat výjimkou.**

V příštích několika dílech se na tomto místě Stripu budete mít možnost seznámit s důvody vzniku a současným stavem projektu Single European Sky (SES). Pozornost bude věnována především obsahu prováděcích předpisů v oblasti jednotné licence řídicích letového provozu, společným požadavkům na poskytovatele letových provozních služeb, unifikovaným poplatkovým systémům a také souladu projektu SES s projektem CEATS. Stranou nezůstanou ani integrační projekty jako například SESAME, DMEAN, NUAC nebo One System.

### Nedávná minulost

Oblast ATM byla až do druhé poloviny devadesátých let minulého století na okraji zájmu Evropské komise jako exekutivního orgánu Evropského společenství. V tomto období došlo především k právní úpravě liberalizace letecké dopravy v Evropě, což následně umožnilo intenzivní rozvoj nových, zejména nízkonákladových leteckých dopravců, dále byla změněna pravidla pro přidělování letištních slotů a úpravy svých práv a kompenzací za jejich porušení se dočkali i samotní pasažéři jako koneční spotřebitelé služeb letecké dopravy.

Dramatický nárůst letového provozu nad Evropou na konci devadesátých let a také Kosovská krize vyvolaly enormní nárůst průměrného zpoždění. To se negativně promítlo na dodatečných nákladech leteckých dopravců a především na odmítavé reakci cestujících veřejnos-

# – pokrok dospěl i do brdských lesů

ly by se ozdobou nejedné síně tradic. Na druhou stranu to byla pro techniky výzva, neboť se od této instalace – třetí v republice – očekávalo, že bude konečně opravdu ukazovat letadla. To se ve finále podařilo, i když například ruský dodavatel na místě po přijímacích zkouškách prakticky předělal část radarového extraktoru. Také na mechanické části bylo co zlepšovat a po několika letech jsme rekonstruovali některé části anténní mechaniky výhradně s pomocí domácích firem. Radarová stanice, zprvu jako problematická záloha pražského radaru, se dostala k plnému využití až za pět let od své instalace, v době kdy v Praze zahájil provoz první multiradarový systém Eurocat E 200. Radar Písek, nikým nemilovaný, tu odvedl svou každodenní nenápadnou a neoslavovanou práci. Pozornost vždy upoutal teprve tehdy, nebyl-li jeho signál k dispozici. Během let se tandem zařízení/obsluha vypracoval ke slušné úrovni spolehlivosti a srdce každého radarového patriota okřálo při pohledu na otáčející se monstranténu. (Ta byla viditelná i z pražské řídicí věže.) Ale pokrok nenápadně dospěl i do brdských lesů, a tak od léta letošního roku zdobí vrchol kopce Písek modře zbarvený kryt radaru (radom) ukrývající anténu monoimpulzního sekundárního radaru. Vlastní radar je již vybaven pro provoz se selektivním módem, ale v běžném provozu bude zpočátku využit jen jako „klasický monoimpulz“. Zakrytí otáčející se antény ocení nejen ochránci přírody, podle nichž pohyb antény v lese působí vysoké zvěři duševní poruchy, ale budou mu rádi i pracovníci obsluhy, zejména při údržbě a opravách za



špatného počasí. Všechny testy, vyhodnocování a podklady k získání provozního osvědčení pokračují u nového radaru podle plánu a není tedy daleko doba, kdy signál nového radarového čidla PÍSEK posílí radarové krytí

našeho FIR k úlevě všech uživatelů na stanovištích. Pojďme novému zařízení dlouhý život s minimem poruch a věřme, že splní všechna naše očekávání.

Text a foto: IVAN KRÁKORA, DPRO/RIS

## ská integrace ATM – Single European Sky

ti v Evropě, která je totožná s voličskou základnou do Evropského parlamentu. Vytrvalý tlak lobbistů zastupujících v evropských strukturách zájmy leteckých dopravců, a sdružení na ochranu práv spotřebitelů proto přiměl Evropskou komisi zpracovat komplexní analýzu stavu poskytování služeb ATM v Evropě, známou jako „Final Report of the High Level Group“, zveřejněnou na jaře roku 2000.

### Legislativní návrhy

Výstupy a zjištění této expertní skupiny pod vedením evropské komisařky pro dopravu Loyoly de Palacio byly podkladem pro zpracování čtyř legislativních návrhů (Nařízení Evropského parlamentu a Rady), které tvoří komplexní logický rámec projektu Single European Sky. V průběhu let 2001–2004 probíhala zdoluhavá jednání a připomínková řízení k téměř všem ustanovením jed-

notlivých návrhů. Právě v tomto období se prokázala provozní, technická, právní i institucionální roztržitost systému ATM v Evropě, která byla navíc podpořena slabou, respektive neexistující regulační pravomocí EUROCONTROL, jako nejvyšší vládní organizace v této oblasti.

Ačkoliv na konci roku 2003 situace vypadala na krach celého projektu, společný evropský zájem zvítězil a v dubnu 2004 tak nabyla legislativa SES účinnosti.

### Čtyři nařízení Evropského společenství

Základní právní rámec SES tak tvoří čtyři nařízení, jako normativní právní akty Evropského společenství, které se stávají součástí národních právních řádů členských států okamžikem nabytí své účinnosti a současně ruší všechna ustanovení, která by byla v rozporu s požadavky těchto nařízení.

• **Nařízení č. 549/2004 stanovující rámec pro vytvoření SES** (definuje základní principy a cíle SES, zakládá práva a povinnosti státní správy a poskytovatelů LPS, stanovuje termíny a odpovědnosti Evropské komise i organizace EUROCONTROL).

• **Nařízení č. 550/2004 o poskytování letových provozních služeb v rámci SES** (zásada jednotné certifikace poskytovatelů LPS v Evropě, určení certifikačních orgánů státní správy včetně vymezení kontrolních pravomocí, vzájemné uznávání certifikátů, intenzivní civilně-vojenská spolupráce, poskytování METEO a AIS služeb v rámci standardního obchodního prostředí).

• **Nařízení č. 551/2004 o organizaci a využívání vzdušného prostoru v rámci SES** (vytvoření jednotného evropského horního vzdušného prostoru (EUIR) nad FL 285, vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru bez ohledu na hranice států, uplatňování koncepce pružného vzdušného prostoru (FUA)).

• **Nařízení č. 552/2004 o interoperabilitě systémů v rámci SES** (spolupráce výrobců ATM technologií ve fázi vývoje, výroby, implementace a údržby, kompatibilita nových systémů od roku 2005, plná kompatibilita používaných systémů od roku 2011, jednotná evropská certifikace pro výrobky ATM průmyslu).

Výše uvedená základní legislativa je však pouze souborem cílů a obecného vymezení budoucího stavu. Nový evropský komisař pro dopravu Jacques Barrot ve svém slyšení před Evropským parlamentem však potvrdil, že problematika ATM zůstává vysokou prioritou jeho resortu. V příštích dílech se proto zaměříme na jednotlivé prováděcí předpisy, jejichž úkolem je realizovat ambiciózní cíle projektu SES.

RICHARD KLÍMA, VOVMK  
Ilustrační foto: mis



# Konec i začátek

Posledním dnem v roce je Silvestr, kdy oslavujeme končící rok a od půlnoci plynule přecházíme k vítání toho nového, který právě přichází. Silvestr je tradičně spojen s humorem. K humorným, ale i „černohumorným“ situacím však může dojít kterýkoliv den. A jestliže se zrovna nikomu nepodařilo nic vtipného vyfotografovat, pro dobrou náladu a úsměv si vypomůžeme třeba montáží. Příjemně prožítý konec i začátek roku vám přeje redakce Stripu a Otakar Rada (APP/TWR Praha), který vás celoročně na této stránce provází svými kresbami. (red)



Kresba: OTAKAR RADA



**Pár autentických záznamů o závadách letadel CIS Air Force hlášených piloty a o jejich následném vyřízení opravářskými dílnami:**

- ☒ Zkušební let probíhal OK, automatické přistání velmi tvrdé.
- ☒ Toto letadlo není vybaveno automatickým přistáváním.
- ☒ Levá vnitřní pneumatika hlavního podvozku by skoro chtěla vyměnit.
- ☒ Levá vnitřní pneumatika hlavního podvozku byla skoro vyměněna.
- ☒ U vrtule č. 2 prosakuje kapalina.
- ☒ Prosakování kapaliny u vrtule č. 2 normální. Nefunguje prosakování u vrtulí č. 1, 3 a 4. ☺

## Misheard English

**MAURICE MAETERLINCK**  
**1862–1949**

(v roce 1911 získal Nobelovu cenu za literaturu)

Belgičan Maurice Maeterlinck neodmyslitelně patří k francouzským symbolistům (člověk je jen pouhý stín a život je jen sen o snu ze snu).

Když se Maeterlinck objevil na scéně, kritici byli zděšeni, kam jej zařadit: ztratili se v jeho mystických lesích a přes stromy iluze neviděli zdroj duhy, našli jen mlhu.

Svůj zmatek tudíž zamaskovali tím, že jej imbecilně nazvali „belgickým Shakesparem“ (Čechov by tedy mohl být ruským Ibsenem). Pokrokové divadlo té doby bylo ovládáno sociálními dramatiky (Ibsen, Strindberg, Tolstoj, Čechov, Hauptmann), kteří hledali společenskou pravdu ve slumech, mezi rolníky či odkrývali faleš života buržoazie.

Originalita Maeterlincka spočívala v technice (symboly – jeho postavy nebyly individua, ale symboly lidstva, věku či pohlaví, kteří i v symbolech – náznacích jen mluvili), v prostředí (ponuré a vlhké feudální hrady, tmavé husté lesy, ostrovy a bojiště vzdálené od jakéhokoliv prostoru a času) a v tématu (nehledal motiv lidského jednání, ale šel hlouběji, hledal motiv všech motivů – lidské podvědomí – a dramatisoval ho). Dominantním rysem podvědomí byl všudypřítomný strach z osudu, který visel v ponuřlosti hradu a skrýval se za každým stromem v lese. Křehké a bezbranné bytosti před ním prchaly do spánku, ale marně – skončily tak, že beznadějně bušily na zamřížované železné dveře (za které je zavřel některý brutální obyvatel hradu) – jako děti v Pélleasovi a Mélisandě (1892).

Hudbu k tomuto mistrovskému dílu symbolistického dramatu složil v roce 1902 Claude Debussy.

### Pélleas and Mélisande

(v textu je jedna slovní záměna)

He would not have it as I would have it. Let it be as he would have it. He has done what he probably must have done. He is past the age to marry and he wets, like a child, a girl he finds by a spring – that may seem strange to us because we never see but the reverse of destinies – the reverse even of our own.

\*\*\*

Řešení z minulého Stripu: **LIGHTNING** not **lightening**, **BAG** not **gab**, **RABBIS** not **rabbies**

(ak)