



V loňském roce jsem ve Stripu vyslovil přesvědčení, že všechny termíny – smluvní milníky – budou na stavbě IATCC splněny. Dovolte mi tedy, abych krátce shrnul průběh výstavby pohledem generálního dodavatele stavby Hochtief VSB, a. s.

Smluvní milník 2. 2. 2004 – předání kompletní realizační dokumentace – byl splněn. Kromě realizace hrubé stavby byly zahájeny práce na venkovních objektech – areálové rozvody plynu, vody a kanalizace, dále hrubá stavba energobloků. V únoru byla dokončena hrubá stavba SO 01.05 – provozní objekt – a zahájeny roz-

Pohled dodavatele

vody domovní techniky. V administrativní části SO 01.01–01.04 byl dokončen monolit 3. NP a zahájena stavba retenční nádrže. V průběhu března až května byl zastřešen provozní objekt, probíhalo dokončování hrubé stavby a byly zahájeny práce na veřejném osvětlení a komunikacích. Započalo se s terénními úpravami.

Důležitým milníkem pro rozjezd dalších řemeslných prací byl termín dokončení hrubé stavby k 31. 5. 2004. Tento termín byl rovněž s mírným předstihem splněn. Byla zahájena montáž fasády objektů, důležité pro uzavření objektu proti klimatickým vlivům. Milník pro uzavření objektů k 29. 11. 2004 byl taktéž splněn s předstihem. V květnu byly rovněž zahájeny práce na provozních souborech – dieselagregát, plynová kotelná a chladicí stanice.

Dále pak pokračovaly práce v celém spektru podle harmonogramu výstavby s cílem zajištění stavební připravenosti pro montáž technologie na objektu SO 01.05 k termínu 20. 12. 2004. Tento důležitý termín byl rovněž splněn.

Na závěr bych chtěl touto cestou vyjádřit poděkování všem zúčastněným partnerům na této stavbě za opravdu konstruktivní přístup, od projektanta přes zástupce investora, BOVIS, generálního dodavatele a všechny subdodavatele. Jsem přesvědčen, že takovýto přístup je klíčem ke zdárnému dokončení celého díla.

HOCHTIEF VSB, a. s.
RUDOLF HANKOVEC
ředitel divize 8 o. z.

**Probíhá IV. ročník
fotosoutěže zaměstnanců**

čtěte na straně 8



Foto: JIŘÍ HOUBA

Významný mezník v projektu IATCC

Všimli jste si, že zkratka IATCC začíná být jednou z nejpoužívanějších v našem podniku? Určitě ano. A určitě právem. Leden 2005 se stal dalším významným mezníkem v projektu IATCC Praha.

Výstavba nového střediska řízení letového provozu IATCC v Jenči se pomalu ale jistě začíná stávat každodenní součástí našeho pracovního života. S blížícím se termínem dokončení stavby se rozšiřuje okruh těch, kteří již prakticky spolupracují na přípravách k instalaci systémů a technologií, nutných k poskytování letových provozních služeb, nebo na přípravě celé řady dokumentů, které budou nezbytné pro provoz nového střediska. Zájem se ale již soustřeďuje i na velmi prozaické otázky, například jak se zaměstnanci do Jenče dostanou a jaké budou možnosti stravování. Teď v lednu 2005 vám ještě nemohu upřesnit ani jízdní řád autobusů, ani jízdní lístky, mohu vás ale ujistit, že se i tato problematika již průběžně řeší. Jako důkaz slouží smyčka pro otáčení autobusů, umístěná přímo v areálu střediska, včetně dokončované budky pro jejich řidiče.

Provozní objekt

Počátek letošního roku se stal jedním z hlavních mezníků celého projektu IATCC Praha.

Provozní objekt, který je centrem pro pracoviště letových provozních služeb a pro instalaci potřebných ATM systémů, byl v závěru roku 2004 stavebně dokončen. Současně byla zahájena první fáze instalace ATM systémů, kterou je položení kabeláže, nutné pro jejich provoz. Již v polovině ledna byla v novém provozním sále zahájena montáž řídicích konzol a ostatních pracovních stolů, určených pro neřídicí pracoviště. Následovat bude instalace jednotlivých monitorů a ovládacích prvků, ožívání již instalovaných systémů a ověřování jejich funkčnosti. V této části střediska tak budeme čím dál častěji potkávat i zaměstnance ŘLP, zejména technické specialisty z DPRO/ATMS. Přisloušníkům těchto složek tak začíná velmi složitá profesní období, které bude ukončeno až zahájením řízení provozu ze střediska IATCC. Jejich nutná součinnost při instalaci systémů v Jenči a současně zajišťování řádného provozu všech klíčových systémů v technickém bloku i ostatních lokalitách, jim asi příliš klidné spaní nedovolí. Instalace ATM systémů je současně

i první velkou prověrkou správnosti „uživatelského záměru“, tedy toho, jak správně byly požadavky na tento objekt v počátku projektu definovány.

Protože vás, kteří jste stavbu střediska dosud nenavštívili nebo neměli příležitost být s projektem podrobněji seznámeni, je stále dost, využiji této příležitosti k velmi stručné „virtuální“ procházce těmi nejdůležitějšími částmi tohoto objektu.

Virtuální procházka

Nejvýznamnější částí přízemí (I. nadzemní podlaží) je centrální sál technologií (CST). Zde, na ploše přibližně stejné, jako je výměra provozního sálu, jsou rozmístěny stojany pro instalaci většiny klíčových ATM systémů, potřebných pro poskytování letových provozních služeb. Po obvodu sálu jsou v tomto podlaží rozmístěny prostory „technických dohledů“. Toto uspořádání umožňuje, aby ti, kteří mají provoz systémů na starosti, k nim měli také co nejkratší cestu. V přízemí jsou rozmístěny i nezbytné sklady a garáže určené (pokračování na str. 2)

Významný mezník v projektu IATCC

(dokončení ze str. 1)

né výhradně pro technologická vozidla ATMS. Vystoupíme teď o jedno patro výš, do II. nadzemního podlaží.

Tady je přirozeným centrem provozní sál, který bude společným pracovištěm pro celou řadu řídicích a neřídicích pracovišť oblastní služby (ACC), přibližovací služby pro letiště Praha Ruzyň (APP), pátrací a záchranné služby (RCC), civilně-vojenský integrovaných pracovišť FIC/TERÉN včetně pracoviště, určeného výhradně pro řízení vojenských letů. Plocha sálu 940 m² spolu s výškou stropu, 8 m v nejvyšším bodě, vytváří těmto pracovištím velmi důstojné prostředí. Volným pokračováním provozního sálu je sál integrované technické supervize (ITS), neboť oba sály odděluje pouze prosklená stěna, doplněná dveřmi. Toto řešení umožní opravdu úzkou součinnost

provozních a technických složek. Na sál ITS ve stejném podlaží navazuje sál supervize vojenských ATM systémů (MTS), dispečink BMS (ovládání objektových systémů, nutných pro provoz celého střediska a zajištění jeho bezpečnosti) a také relaxační zázemí, určené pro personál ITS, MTS a BMS. Relaxační prostory navazují přímo na sál ATS a mimo nezbytných místností pro vlastní odpočinek zahrnují i jednoduché spací boxy, kuchyňku s jídelnou a zimní zahradu. Zbytek podlaží tvoří administrativní prostory pro vedení sekci SONS a ATMS.

Prosklená galerie

Třetímu nadzemnímu podlaží provozního objektu „kralují“ prostory radarového simulátoru. Kromě vlastních šesti konzol pro radarový výcvik, pracovišť pseudopilotů, in-

strukturů a místností pro rozbor a přípravu na cvičení, bude v této části podlaží umístěno i celé administrativní zázemí DPRO/OS. Své administrativní zázemí tady najdou i zástupci AČR a sekce SPLS. Prostory pro ověřování funkčních vlastností ATM systémů nebo jejich změn budou využívat ti, kteří odpovídají za jejich vývoj a rozvoj – zaměstnanci ORLNS. „Třešničkou na dortu“ tohoto podlaží je prosklená galerie nad sálem ATS, určená pro exkurze. Ta umožní návštěvám IATCC pohled do celého sálu bez nutnosti přímého vstupu.

Čtvrté podlaží je výhradně řešeno jako technický a obslužný prostor.

Snahou projektového týmu bylo v tomto objektu zachovat a posílit potřebné vazby mezi provozními a technickými útvary, zohlednit i negativní zkušenosti z technického bloku a vytvořit tak reprezentační zázemí pro pracovníky klíčových profesí našeho podniku.

Posoudit, nakolik se nám to povedlo, bude už na vás.

JAROSLAV VLASÁK
KP IATCC

Priority ŘLP ČR, s. p., 2005

Stejně jako v letech předešlých byly i na konci ledna schváleny generálním ředitelem podniku „Priority ŘLP ČR, s. p., pro rok 2005“. Tento řídicí dokument definuje klíčové oblasti, ve kterých si vedení podniku stanoví pořadí cílů, vytvářejících nutné předpoklady pro zajištění efektivního a plynulého chodu ŘLP ČR, s. p., pro stanovené období, a zároveň vytváří kontinuitu z pohledu střednědobého plánování. Priority roku 2005 vycházejí primárně ze současného vývoje letového provozu v ČR i v Evropě, z předpovědi provozu pro budoucí období, dále z finanční situace podniku a probíhající evropské integrace ATM. Z hlediska vlastní struktury dokument stanovuje priority především v následujících oblastech:

Provozní – výkonnosti (zajistit optimální propustnost vzdušného prostoru ČR a na letištích v ČR);

Safety (nulový počet nehod způsobených poskytováním ATM);

IATCC (plnění věcného, časového a finančního plánu projektu IATCC Praha);

Single European Sky (aktivní účast při tvorbě prováděcích předpisů);

Nábor a výběr zaměstnanců s důrazem na dosažení požadovaného počtu uchazečů do pracovních pozic řlp;

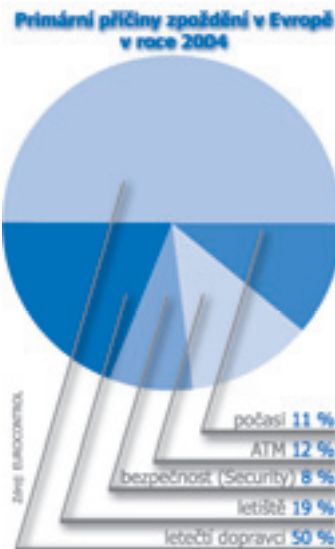
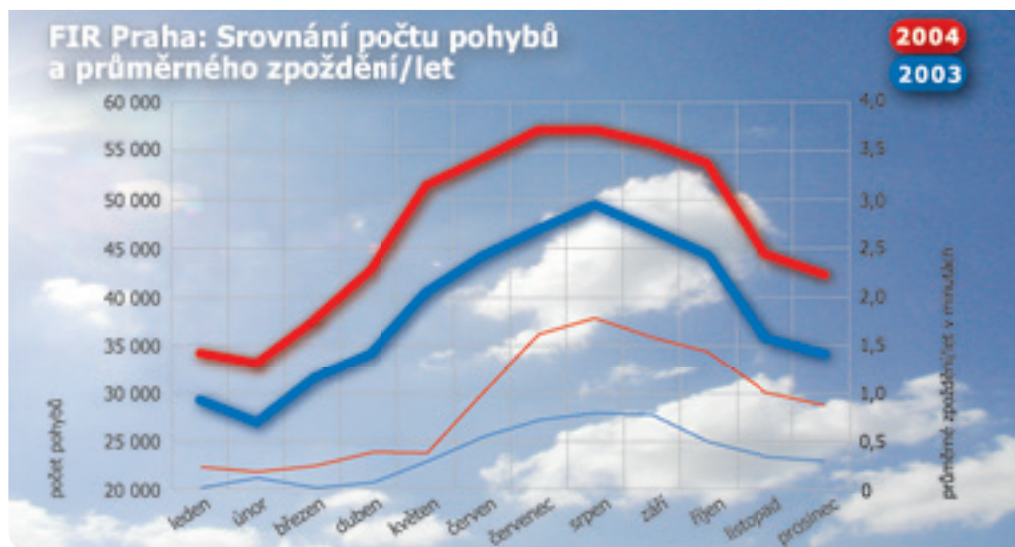
Finance – dodržení nákladového rozpočtu a rozpočtu investičních výdajů.

(rkl)

Tisková zpráva NKÚ

Dne 13. ledna 2005 vydal Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) tiskovou zprávu s výsledky své kontrolní akce, která probíhala v roce 2004. Cílem kontroly bylo prověřit hospodaření s prostředky státního rozpočtu a s majetkem státu, s nímž jsou příslušny hospodařit státní podniky Řízení letového provozu České republiky a Česká správa letišť. Kontrolováno bylo období let 2000 až 2003 (v případě věcných souvislostí i období předcházející a období do ukončení kontroly). NKÚ neshledal v hospodaření ŘLP ČR, s. p., žádné závažné nedostatky a označil všechny investiční akce podniku jako odůvodněné a probíhající v souladu s příslušnými právními normami.

(rkl)



Počet pohybů na letišti Praha

12 272
celkový počet
485
nejvyšší počet/den (8. 12.)
392,32
průměrný počet/den
45
nejvyšší počet/hod. (16. 12.)
16,35
průměrný počet/hod.

PROSINEC 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
prosinec	34 141	41 620	+ 21,9	0,29	0,79

prosinec 2004/rok 2004

	Počet pohybů FIR Praha		nárůst v %
Rok	2003	2004	
celkem	464 560	565 462	+ 21,7

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Rok	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %	2003	2004	v %
celkem	116 967	145 454	+ 24,4	19 940	21 923	+ 9,9	9 880	12 579	+ 27,3	9 423	9 707	+ 3,0

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

Nikdy jsem neuvažoval, že bych chtěl dělat něco jiného, říká Ladislav Riedl

33 let řídicím letového provozu

Jedním ze šestnácti zaměstnanců Řízení letového provozu, s. p., vyznamenaných koncem roku 2004 při slavnostním setkání na Žofině byl i dlouholetý řídící APP Praha Ladislav Riedl. Ocenění získal za více než 30 let spolehlivé práce za radarem APP a na TWR. Redakce Stripu ho – při jeho téměř neuvěřitelném pětatřicetiletém výročí práce u podniku – požádala o rozhovor, aby se s námi podělil o své vzpomínky, podíval se na současnost i trochu do budoucnosti.

U podniku jste začal pracovat v roce 1969. Co jste dělal před tím?

Vystudoval jsem dopravní průmyslovou školu. Začal jsem pracovat na letišti v Náměšti nad Oslavou jako planžetista. To znamenalo malování drah jednotlivých letadel, psaní čísel a textů zrcadlově obráceně na plexisklo, aby byly čitelné z druhé strany. Po vojně jsem v roce 1969 nastoupil na pražské letiště. Nejprve jako řídící odbavovací plochy. V letech 1970 a 1971 jsem absolvoval výcvikový kurs říp a v roce 1972 jsem se stal řídícím letového provozu.

Zavzpomínejte na své začátky. Jak třeba tehdy probíhal výcvik, jak dlouho trval?

Kurz tehdy ve výcvikovém středisku ŘLP na letišti trval deset měsíců. Pak jsem ve svém volnu chodil na věž a approach. Přesilovky (které se dnes provádějí na simulátoru) se tehdy dělaly výhradně jenom na papíře. Prozkoušeli mě na inspekci, absolvoval jsem zkoušky a radarovou kvalifikaci za provozu. No a od té doby pracuji jako řídící.

Neuvažoval jste někdy, že byste chtěl dělat něco jiného?

Ne, rozhodně ne!



Jak v sedmdesátých letech vypadal letecký park?

Na letišti bylo možné vidět IL 14, IL 18, TU 104 a TU 124. Kolem roku 1971 začaly létat IL 62 a ještě později se objevily jaky.

Jaká byla tehdy navigace?

Existoval jeden VOR (všesměrový radiomaják). Létalo se podle kurzu nebo NDB (nesměrových majáků). Ty byly jen tři: Rakovník, Benešov a Roudnice nad Labem. Byly stanoveny letové cesty široké 20 kilometrů, které nesměl pilot opustit. Pojezdové dráhy na letišti byly tehdy značeny čísly.

Jak byste porovnal práci řidičůho v sedmdesátých letech minulého století s tou dnešní?

Samozřejmě se všechno radikálně změnilo. Když jsem nastoupil, používaly se pouze primární radary, něco se vyvíjelo v Pardubicích a kolem roku 1973 přišel na zkoušku první americký lodní radar REL, který byl umístěn nejdříve na oblasti a někdy v roce 1975 na approach, kde sloužil až do roku 1993. To bylo naše pracoviště ještě v sedmém patře. Pak začal sloužit Eurocat 200 ...

Také se změnilы postupy. Opravdu se podstatně změnilо všechno, všechno. A to jsem se třeba nezmínil о výpočetní technice a jejím vývoji.

Používání stále lepší techniky vám jistě usnadňuje práci.

Technika je důležitý činitel, ale při řízení letového provozu jde především о ústní domlouvání. To bylo a bude vždycky. Je to takové „hraní kočky s myší“, přičemž je důležité, aby se letadla nesrazila. Samozřejmě je ale třeba mít pro tu práci cit.

33 let práce u monitoru a mikrofonu. To je rekordní výkon.

Věřte, že mě ta léta nijak nepoznamenala. Práci beru tak, jak přichází, nepitvám ji. A asi mám pro ni správné buňky. Pamatuji mnoho lidí, kteří tady dlouho nevydrželi.

Neměl jste nikdy ambice postupovat na vyšší funkce?

Ne, já na to nejsem.

Kolik vedoucích jste „přežil“?

Osm. Vlastně osm a půl. Jeden tady vydržel asi jenom měsíc.

Vraťte se z historie do současnosti. Jaká je třeba personální situace na APP?

Horší situace než na APP je na oblasti. I u nás je však potřeba nová krev. Ale velká „úmrtnost“ nováčků je daná náročností studia. A vychovat nového řidiče je i časově náročné.

Jak zvládáte nárůst provozu?

Musí se to zvládnout, ale tak hustý provoz, jako byl v letních měsících, to už bylo opravdu hodně silné kafe.

Co říkáte stavební činnosti na letišti?

Že se buduje nový terminál, to je samozřejmě nutné, ale bez nových stojánek a hlavně nové paralelní dráhy se situace nezlepší.

Vaše plány do budoucnosti?

Zatím mám v plánu, že do konce roku 2006 tady vydržím, ale co bude potom ...

Váš vztah k létání?

Veskrze kladný.

Děkuji za příjemný rozhovor.

Text a foto: mis

Ladislav Riedl

Narodil se v roce 1948.

Je rozvedený, otec dvou dětí. Má přezdívku Dáreček. Velkou lásku věnuje sbírání zlatých a stříbrných mincí a medailí. Za nejkrásnější považuje 31gramovou zlatou medaili k 5100. výročí sjednocení Velké Egyptské říše. Sbírkou by rád rozšířil о medailích, která se dřív dávala vyznamenaným pracovníkům ŘLP. Má také sbírku detektivek, které jsou jeho oblíbenou četbou. Necítí se být sportovním typem. Má rád bigbeat, Olympic a šedesátá léta. Jeho oblíbenými místy jsou Mariánské Lázně a především chata se zahrádkou u Kamenného Přívozu.

Zaostřeno na IATCC Praha

Významným krokem v projektu IATCC je zahájení instalací ATM systémů a technologií, potřebných pro poskytování letových provozních služeb. Podrobnější komentář k tomuto mezníku je předmětem úvodní strany tohoto čísla časopisu. Že je tento krok pro nás, zaměstnance ŘLP ČR, s. p., jedním z nejdůležitějších, nemusím jistě zdůrazňovat. Pro členy projektového týmu IATCC se instalace technologií stává navíc praktickým ověřením, že to, co dosud bylo pouze na papíře, bylo navrženo správně, a že je funkční.

Je tedy možné prohlásit, že dokumenty „Uživatelské záměry“ a „Uživatelské požadavky“ začínají ožít a dostávají svoji reálnou tvář.



Tento snímek byl pořízen doslova několik hodin po transportu konstrukcí konsolet – základů budoucích řídicích pracovišť na sále ATS



Tady jsme vstoupili do dispečinku BMS (Building Management System). Z tohoto „království“ bude personál dispečinku (CL) kontrolovat a řídit provoz všech systémů, potřebných pro chod celého střediska, a bdít i nad jeho zabezpečením. Jak obrazy z kamerového dohledu naznačují, částečně je tento systém již funkční



Posledním snímkem chci ujistit všechny hospodářské zaměstnance DPRD, kteří budou mít kanceláře v provozním objektu IATCC, že je tady čeká opravdu příjemné prostředí

JAROSLAV VLASÁK, KP IATCC
Foto: **JIŘÍ HOURA, KP IATCC**

Letní cestování s Jedlí



V každém dítěti je dobrodruh, který čeká, kdy zažije to své dobrodružství. V každém je cestovatel, který se chce podívat na místa, o nichž se mluví, o kterých se píše. Skupina dětí z Jedličkova ústavu se na čas stala pravěkými lidmi, aby si vyzkoušela, jak se žilo našim předkům před pár tisíci lety. Děti, které se pro změnu v pramích proměnily ve vodáky a bojovaly s řekou Ohří, vidíte na obrázku. Nejen že sjely řeku, ale večer pak pomáhaly s vařením jídla v kotlíku nad ohněm, dělaly táborák... Prostě všechno, co správní vodáci musí dělat. Na závěr léta se pak děti vypravily k moři, aby si užily chorvatské pláň, moře, letní promenádu na pobřeží, večeri s mořskými plody v námořnické restauraci i spaní v karavanech. Pro naše děti jsou takové cesty za dobrodružstvím velmi náročné a bez finanční pomoci Řízení letového provozu nemožné. Proto vám všichni – hlavně děti – moc děkujeme.

Text a foto: **EVA PATRASOVÁ, vychovatelka**

Pracovně právní poradna

V dnešní a příští poradně se budeme věnovat problematice kolem pracovních cest, přesčasů a bezpečnostních přestávek.

Pracovní cesta a přesčasy

V případě vyslání zaměstnance na pracovní cestu je třeba rozlišit tzv. dobu výkonu práce (sjednanou v pracovní smlouvě jako druh práce podle ustanovení § 29 odst. 1 zákoníku práce) a dobu strávenou na pracovní cestě.

Pro účely cestovních náhrad se za pracovní cestu považuje celková doba na ní strávená. To jest doba od nástupu na cestu až do samotného návratu.

Čas strávený na pracovní cestě v pracovní době zaměstnanec jinak než plněním pracovních úkolů (např. čas strávený v dopravním prostředku v pracovní době) se podle ustanovení § 22 zákona o cestovních náhradách považuje za překážku v práci na straně zaměstnavatele, při které se zaměstnanci mzda nekrátí.

Jde-li však o dobu strávenou jinak než výkonem práce mimo pracovní dobu zaměstnanec (např. čas strávený v dopravním prostředku mimo pracovní dobu), jde pouze o čas strávený na pracovní cestě, při němž podle zákona o cestovních náhradách nezvzniká zaměstnanci nárok na mzdu, ale pouze na náhrady cestovních výdajů (stravné, jízdné, ubytování aj.).

Jsou-li na pracovní cestě plněny pracovní úkoly i mimo pracovní dobu, pak jde o práci přesčas a zaměstnanci náleží mzda i za tuto práci.

Dokončení ve Stripu 3/2005
DIVIZE PERSONÁLNÍ

Pohodlně a rychle na letiště?

O spojení centra Prahy s letištěm v Ruzyni se mluví už třináct let. Konečně se snad rýsuje řešení. Vláda ČR vzala na vědomí záměr modernizovat železniční trať z Masarykova nádraží do železniční stanice Praha-Ruzyně a vybudovat novou část až k letišti v rámci programu Public Private Partnership – partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Celá trasa by v první etapě měřila 20,3 km (z toho je nutné nově postavit 5,6 km). V druhé etapě by přibýlo dalších 20 km až na Kladno.

Takové řešení podporuje vedení Středočeského kraje. Zastupitelé Prahy 6 však

ještě chtějí posoudit vliv modernizované železnice na životní prostředí i to, jak by stavba ovlivnila podobu městské části. Starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa se obává, že rychlodráha v nynější trase lidem moc nepomůže a dává přednost prodloužení linky metra A ze stanice Dejvická.

Shoda však panuje v tom, že řešení se musí najít co nejdříve. Zvyšování počtu odbavených cestujících na letišti (letos se počítá s více než 11 miliony) přináší zvýšení nároků na dopravní obslužnost. Praha musí problém spojení s letištěm, rychlodráhou nebo metrem, už konečně vyřešit. **(mis)**



Vzhůru dolů

Chcete ukázat dětem svět ticha? Máte doma ratolest ve věku od 10 do 18 roků, která by chtěla okusit, jaká jsou první tempa s potápěčskou láhví v bazénu pod dohledem zkušených instruktorů? Jeden z nejstarších potápěčských klubů v Praze, Mersores Pragenses, který se soustavně zabývá výcvikem dětí a mládeže, pro vás připravil den otevřených dveří v neděli 3. 4. 2005 od 17 hodin v bazénu Středního odborného učiliště stavebního, Zelený pruh, Praha 4. Vlastní plavání bude od 18 do 19 hodin. Kapacita je omezena na 15 dětí, proto případný zájem o účast telefonujte ing. Staňkovi (3253). Bližší informace o klubu a o vlastní akci najdete na podnikovém Intranetu. (red)

Písek v řádném provozu

V předminulém čísle Stripu jsme zmínili dokončení instalace nového radarového čidla na radiolokačním bodu Písek a jeho úspěšně probíhající zkušební provoz. Po celý podzim probíhaly testy výkonnosti nového zařízení souběžně se školením pracovníků technické obsluhy a technického dohledu. Závěrem školení techniků bylo provedení typové zkoušky na tento radar jako nutného předpokladu zahájení řádného provozu. Leteckému úřadu bylo rovněž nutno doložit dosažení požadovaných technických parametrů, ať již měřením na zařízení, nebo vyhodnocením měřících letů. Současně probíhaly práce na vývojovém prostředí v Praze vedoucí k úspěšné implementaci tohoto zdroje radarových dat do systému E 2000 a po jistých potížích i do systému E 200. Nezbývá než popřát dlouhou a spolehlivou službu novému radaru a co nejdříve v praxi zúčtovat zkušenosti získané během provozu jeho Smódové části.

Text a foto: IVAN KRÁKORA, DPPO/RIS



Inspiromat

„Německá letecká společnost Luft-hansa projevila zájem o převzetí státního podniku řízení letového provozu Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), v němž se německá vláda chystá prodat podíl 74,9 procenta.“
Dopravní noviny (6. 1.)

„Nový systém prodeje letenek přináší zákazníkům vyšší transparentnost, umožňuje oddělit skutečnou cenu vlastní letecké přepravy od ceny, která je poskytována prodejním servisem.“

Jitka NOVOTNÁ, tisková mluvčí ČSA o zavedení servisního poplatku k ceně letenky (10. 1.)

„Spojení v alianci SkyTeam zatím neznamená, že by všichni její účastníci měli stejné ceny a stejnou cenovou politiku.“

Viceprezident ČSA pro obchod a marketing Bohuslav Šantrůček (10. 1.)

„České aerolinie jsou nejlepší leteckou společností z východní Evropy.“
Výsledek ankety čtenářů amerického časopisu Global Traveler (12. 1.)

„Na 99,99 procent.“

Tomáš Plaček, ředitel Letiště Brno, a. s., na otázku redaktora ČRo, zda se 24. března stoprocentně uskuteční první z pravidelných letů z Brna do Londýna (13. 1.)

„Frankfurtské letiště loni odbavilo rekordních 51,1 milionu cestujících, což je o 5,7 procenta více než v roce 2003.“
Zpravodajství ČTK (14. 1.)

„Pražské letiště Ruzyně chce letos až o 60 procent zvýšit investice do protihlukových opatření.“

Mluví Česká správa letišť Anna Kovaříková (17. 1.)

„Plocha jeho dvou palub bude o 50 procent větší než u Boeingu 747 a do letadla se vejde o 35 procent více cestujících.“

Ředitel logistiky pro Airbus 380 Robert Burdon (17. 1.)

„Prioritou Moravskoslezského kraje při modernizaci letiště Ostrava-Mošnov je výstavba odbavovací haly v hodnotě 160 milionů korun.“

Vedoucí krajského odboru dopravy Ivo Moravec (19. 1.)

„Vedení letiště nečeká v hlavní letošní sezoně tak razantní růst jako loni. Ve špičkových měsících a ve špičkových časech již provoz tak rychle neporoste, bude totiž narážet na kapacitu letiště.“

Martin Kačur, generální ředitel ČSL (25. 1.)

(mis)

Nejbezpečnější rok v letectví

V roce 2004 bylo na celém světě přepraveno přes 1,6 miliardy osob a je možné jednoznačně konstatovat, že po předchozí stagnaci, zaviněné teroristickými činy, válkou v Iráku a nemocí SARS, se postupně obnovuje důvěra v leteckou dopravu.

Od teroristického činu v USA v září 2001 dosáhly ztráty v civilním letectví ve světě přes 30 miliard amerických dolarů. Mezi velmi důležitý faktor, který výrazně napomáhá k obnovení důvěry v leteckou dopravu, je kromě stabilizace situace v uvedených oblastech také i velmi dobrá

situace v provozní bezpečnosti (safety). O tom, že v této oblasti byly dosaženy extrémně dobré výsledky svědčí fakt, že rok 2004 patřil jednoznačně k nejbezpečnějším v civilním letectví ve světě.

Celkově došlo k 26 fatálním nehodám dopravních letadel, při nichž zahynulo 425 osob (do tohoto počtu nejsou započítány oběti z teroristického útoku na dvě ruská letadla v srpnu 2004). Když porovnáme tato čísla s průměrným ročním počtem 1348 obětí a průměrným ročním počtem 42 nehod v období let 1974–2003, je možné jednoznačně potvrdit klesající

trend leteckých nehod za posledních pět let. Letecká doprava je nejbezpečnějším druhem dopravy. Na potvrzení tohoto faktu lze uvést, že například v ČR zahynulo v roce 2004 na silnicích 1134 osob anebo že v USA zahyne na cestách za čtyři dny v průměru stejný počet osob jako v letectví za celý rok. K výborným výsledkům v letecké dopravě přispělo svým dílem i civilní letectví v České republice – od roku 1977 zde nedošlo k žádné nehodě dopravního letadla, při které by někdo zemřel.

Ing. L. MIKA, MD ČR

Rubrika čtenářů: Fotografie (nejen) z dovolené



Rozmístění jednotlivých terminálů na letišti Charlese de Gaulla v Paříži si vynutilo nejen vybudování komunikací, spojujících jednotlivé terminály mezi sebou a s městem, které jsou obvykle vedeny paralelně s pojižďecími drahami, ale i vybudování tunelů v případě jejich křížení s letištními drahami. Na obrázku z října loňského roku je zachycena situace v blízkosti Terminálu 4. Fotografii pořídil Stanislav Černý (DPER).

Podařil se i vám 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?

Paní Zima se přihlásila

Až do 22. ledna 2005 se o nějaké zimě na pražském letišti nedalo hovořit. Prosincové i lednové dny připomínaly spíše předjaří a zdálo se, že teorie o globálním oteplování se již stávají skutečností. Lyžaři zoufali, naopak letištěři si mnuli spokojeně ruce. Ale paní Zima se pouze někde zdržela a pak začala dohánět, co zameškala. První významnější sněhová nadílka přišla v noci z 22. na 23. ledna. Spadlo 7 cm sněhu a osádky strojů zimní údržby se zapotily. V neděli ráno šla RWY 24 do provozu až v 7.20, a tak řada ranních linek nabrala zpoždění. To však byla jen rozvíčka. Paní Zima později přispěla další centimetry sněhu, přidala prudký vítr a v poledne se zavíralo na hodinu a půl znovu. V laškování zima pokračovala i v pondělí a úterý, ale úklid provozních ploch se dařil v noci s minimálním dopadem na denní provoz. Ve středu a čtvrtek už srážky ustávaly, ale nepěchu tropil prudký vítr, který nafukoval sněh na již očištěné plochy. Celkový spad sněhu byl 18 cm, ale v Ruzyni sněhová nadílka příliš nepotěšila.



Takovéto piruety s těžkými sněhovými zametači si mohou dovolit jen páni řidiči

Letiště Ruzyně v číslech

Nezaškodí si připomenout výsledky pražského letiště (potažmo ČSL, s. p.) za rok 2004.

počet odbavených cestujících	9,7 milionu
meziroční nárůst	30 %
za růstem počtu cestujících stál hlavně nárůst na pravidelných linkách	
růst počtu cestujících na charterových linkách	7,5 %
podíl ČSA na výkonech letiště	
počet vzletů a přistání	144 962
meziroční nárůst	
pravidelné spojení	do 94 destinací
počet leteckých společností pravidelně nalétávajících pražské letiště	

Škola hrou

Jana Amose Komenského by jistě zaujalo, jak v ČSA naplňují jeho představy o vzdělávání. Zajímá to i vás? Přečtěte si nahore článek Škola hrou aneb Komenského vize v 21. století.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: ČSL, ČSA



Trenažery pro výcvik palubního personálu

Škola hrou aneb Komens

Kolega z ČSA mě pozval na prohlídku výcvikového střediska ČSA pro výcvik pilotů a palubního personálu. Od června 2000 je umístěno v rekonstruovaném zadním traktu hangáru B. Prošli jsme halou, kde se spousta krásných dívek pilně věnovala programu cabin crew training na trenážerech. Už bych ani dál nešel, ale kolega mě vedl dál až ke klenotu výcvikového centra – letovému simulátoru B 737. Připomínal bílého pavouka na šesti stíhlých nohách. Zrovna probíhalo cvičení – pavouk se kolébal, nakláněl, otrásal se v „turbulencích“, až ven doléhaly zvukové efekty jako vyří motorů prudce měnících otáčky, zvonění varovných alarmů apod. Pavouk náhle vyrovnal sklon, jako by podrovnal, pak se ozval typický zvuk podvozku v dotyku s betonem, náhle však se ozvala podivná rána, pavouk se natočil bokem, zvláště se zmítl a chvěl, pak se s trhnutím zastavil a ztlchl. Po chvíli na výstupovou plošinu vyšli dva piloti s kufíčky. Ptám se: co to bylo? Unaveně odpověděli: Ále, hrozný let – psí počasí, požár motoru, na finále střih větru, na dráze nám bouchla guma a vyjeli jsme do trávy. Vypadali fakt unaveně a košile měli viditelně propocené.

Výcvik posádek

Využil jsem proto možnosti navštívit ředitele výcvikového střediska ČSA pana Miloše Kvapila, který mi pro náš Strip řekl spoustu zajímavých informací.

Výcvikové středisko ČSA poskytuje výcvik posádek v souladu s předpisy JAR OPS 1 pro obchodní leteckou dopravu a JAR FCL 1 pro licencování pilotů pro typy letadel provozované ČSA. Je certifikováno jako letecká škola pro typový výcvik (TRTO) ÚCL a kromě vlastních posádek cvičí i posádky pro externí zákazníky. A o tyto služby je velký zájem.

Abyste mohli ucházet pilot o místo u ČSA, musí mít složené teoretické zkoušky na dopravního pilota na ÚCL, licenci obchodního pilota s IFR doložkou na dvoumoto-

Seriál: Evrops



nského vize v 21. století

rovém typu a musí mít nalétáno 100 hodin jako velitel letadla. Pak je zařazen do typového výcviku, což je 23 dnů v učebně v tzv. Computer Base Training, z toho každý den 2 hodiny na postupovém trenážeru, kde cvičí ovládání přístrojů a spínačů pro konkrétní typ. Dále 60 hodin na letovém simulátoru, následně 6 okruhů s letadlem bez cestujících a pak lety s instruktorem. Zhruba po 3,5 měsících od zahájení typového výcviku, po jeho úspěšném dokončení, může čerstvý pilot létat s kterýmkoliv velitelem za podmínek snížené dohlednosti ICAO III A CAT.

Dokonalý model kabiny

Palubní personál se připravuje na trenážerech. Jsou to modely kabin letadel, kde se trénuje poskytování služeb za letu i speciální postupy, jako je protipožární zásah,



činnost při rychlé dekompresi trupu, nouzová evakuace, otvírání dveří, první pomoc a mnoho dalších. Požár v kabině je znázorněn světelnými efekty a dýmem, ale před budovou střediska stojí i zvláštní kabina, kde je třeba hasit skutečný oheň ze zvláštních hořáků. Počáteční kurz trvá 6 týdnů a pak každý rok udržovací výcvik 3 dny pro téměř 1000 palubních průvodčích zaměstnanců u ČSA.

Jaké podmínky si přejete pro létání?

ČSA vlastní letový simulátor B737 za zhruba 250 mil. Kč. Jsou používány virtuální 3D modely pro 18 letišť s okolím do 30 km včetně všech radionavigačních a světelných zařízení, lze nastavit mnoho druhů počasí, dohlednost, základnu mraků, turbulenci, libovolný vítr a hlavně 280 druhů závad. Simulátor na hydraulických

nohách věrně napodobuje chování trupu letadla ve vzduchu a zásobuje piloty všemi vjemy tak, že téměř mizí rozdíl mezi realitou a simulací.

Jedna hodina na simulátoru stojí přibližně 13 000 Kč, celý výcvik pro dvoučlennou posádku přijde ČSA na zhruba 50 000 EUR.

Na typová školení pro letadla Airbus a ATR 42/72 se využívají simulátory v zahraničí, ale v roce 2006 se ČSA stane i provozovatelem simulátoru pro Airbus 320 a výcvikové středisko bude podstatně rozšířeno.

V rámci spolupráce mezi ČSA a ŘLP se „letů“ na simulátoru účastní i řidiči letového provozu, aby poznali možnosti reakce posádky a letounu na jejich pokyny.

OLDŘICH STANĚK, A/
Foto: ČSA

ská integrace ATM – Single European Sky

Návrh na směrnici EU

V návaznosti na již platná nařízení EU k Single European Sky a Annexu ICAO (zejména Annex 1) a EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement No. 5 (ESARR 5) EU připravuje „Evropskou licenci pro řídicí letového provozu“. Vzhledem k tomu, že se jedná o směrnici, bude

nutné ji implementovat do právního řádu České republiky. Tím, kdo za tuto implementaci odpovídá, je ministerstvo dopravy jako orgán státní správy.

Potřeba jednotné licence

Po celou dobu přípravy směrnice je její smysl zdůvodňován nutností jednotné licence v rámci EU, která má

zajistit společné standardy, a tím i kvalitu jak z hlediska výcviku, tak i v průběhu profesního života řídicího letového provozu průběžným prokazováním způsobilosti (včetně jazykové vybavenosti a zdravotní způsobilosti). Má tak být řešena i migrace řídicích letového provozu v rámci EU, jejichž přechod od jednoho poskytovatele služeb ke druhému by takto měl být usnadněn.

Povinnosti nejen pro řlp

Jakkoliv se návrh směrnice v definici popisu zaměřenosti směrnice zmiňuje o řídicích letového provozu a o řídicích - žácích (podle současné podnikové terminologie), v praxi stanovuje povinnosti nejen jednotlivců, ale zejména poskytovatelů služeb, výcvikových organizací a regulátorů.

O definitivní podobě se jedná

Návrh je stále v připomínkovém řízení, do kterého mohou členské státy vstupovat cestou svých zástupců v Single European Sky Committee, parlamentních mechanismů EU, anebo např. cestou CANSO (poskytovatelé služeb).

Praktické dopady

Praktické dopady na podnik budou jasné po přijetí této směrnice EU a po jejím zapracování do národních předpisů (nejpravděpodobněji do předpisu L 1).

STANISLAV ČERNÝ, DPER
Ilustrační foto: mis



Amatérská fotosoutěž zaměstnanců

Ve listopadovém Stripu v roce 2004 vyhlásila redakce již IV. ročník amatérské fotosoutěže „3L“. Fotografie si můžete připravovat postupně. Konečný termín pro odevzdání je 31. března 2005.

Po vyhodnocení nejlepších snímků a rozdání šeků na nákup fotografického materiálu v celkové výši 14 tisíc korun nekončí fotografie zaslané do soutěže v archivu. Výstava nejlepších prací, které vzešly ze III. ročníku, byla umístěna ve vestibulu leteckého objektu hlavní budovy ŘLP ČR, s. p. Příležitost ke zhlédnutí pak měli v loňském listopadu zaměstnanci i veřejnost v prostorách brněnského letiště. Následně byla výstava umístěna v Ostravě a v prosinci na letišti v Karlových Varech.

Výběr námětů k fotografování je velice široký. Zaměstnanci podniku mohou soutěžit celkem ve třech kategoriích. První z nich je „3L“ (lidé, letadla, létání), další pak zahrnuje řízení letového provozu – obor i podnik. Třetí kategorií soutěže je volné téma. Zde nejste v námětech ničím omezeni – můžete například zachytit zajímavé okamžiky, které přináší běžný život, cestování, pobyt v přírodě, chvíle strávené při dovolené ... Zaznamenat můžete i kulturní památky nebo třeba netradiční pohledy na moderní i historické stavby zvenku i zevnitř, umělecké předměty ... Volnou kategorií na výstavě fotografií III. ročníku zastupovaly třeba snímky **Terka** od Romana Nedbala (DPRO) nebo **Podzimní zahrada v Anglii** od Hany Dobrovolné (LŠ).

Nebojte se i vy poslat do soutěže své snímky. Všechny práce posoudí odborná porota, vybere ty nejlepší, a ty se pak stanou součástí nové putovní výstavy.

(mis)



Misheard English

**MARY BLACK:
SONG FOR IRELAND
(Dublin)**

V textu je 25 slovních záměn.

*Walking all the day near ball
towels
Where falcons gild their nests
Silver winged they fly
They know the call of freedom
in their breaths
Saw Black Thread against the sky
With fisted flocks that run down
to the sea
Living on your western shore
Saw summer sunsets, asked
for more
I stood by your Atlantic sea
And sang a song for Ireland
Talking all the day with true
friends
Who try to make you pay
Felling blokes and newts
Swinging prongs to pass the night
round
Watched the Galway salmon pun
Like silver dancing darting
in the sun
Living on your western shore
Saw summer sunsets, asked
for more
I stood by your Atlantic sea
And sang a song for Ireland
Drinking all the day in old pubs
Where fiddlers love to prey
Someone touched the brow
He played an eel
It seemed so fine and gay
Stood on Dingle beach
And blast in wild foam
We found Atlantic rust
Living on your western shore
Saw summer sunsets asked
for more
I stood by your Atlantic sea
And sang a song for Ireland
Dreaming in the night
I saw a land
Where no man had to fight
Waking in your fawn
I saw you crying in the morning
plight
Laying where the falcons fly
They whisk and fur all in your ever
blue sky
Living on your western shore
Saw summer sunsets asked
for more
I stood by your Atlantic sea
And sang a song for Ireland*

♦ ♦ ♦

Řešení z minulého Stripu: **WEDS**
not WETS

(ak)