



Ještě před koncem března bylo s oběma odborovými organizacemi uzavřeno kolektivní vyjednávání. S VVOO bylo ukončeno již dne 2. 3. 2005 podpisem kolektivní smlouvy s dobou účinnosti do 31. 3. 2008. V ten-
týž den došlo i ke shodě v oblasti mzdové, i když návrh zaměstnavatele na nárůst zá-
kladních mzdových tarifů či objemu mzdov-
ých prostředků byl oproti tradici minulých
let rozdílný, a to od 10 do 20 % podle toho,
zda se zaměstnanci přímo podílejí na zajiš-
ťování provozu nebo řídí zaměstnance, kte-
ří tuto činnost vykonávají, či zda se jedná
o zaměstnance zajišťující ostatní činnosti.

Kolektivní vyjednávání

Návrh vycházel ze mzdové strategie schvá-
lené vedením podniku do roku 2010. Zás-
tupcům VVOO OSD, ale i CZATCA bylo v této
souvislosti poskytnuto písemné odůvodně-
ní navrhovaných změn systému odměňo-
vání. V rámci této strategie prošla optima-
lizací i tabulka ZMT kategorie B. Další
novinkou je zvýšení druhé části roční odmě-
ny o 10 %, takže obě části budou vypláce-
ny ve výši 100 % ZMT. Mzdový předpis je
účinný do 31. 12. 2005.

Dne 24. 3. 2005 bylo vzájemnou doho-
dou ukončeno kolektivní vyjednávání
s CZATCA, o jehož průběhu jste mohli zís-
kat představu i z dokumentů zveřejněných
na intranetu. Kromě obecné části kolek-
tivní smlouvy a mzdového předpisu byla
předmětem vyjednávání i zvláštní pravidla
pro tvorbu rozvrhu směn, vyplývající z do-
datku č. 7, jehož účinnost končila také
31. 3. 2005. Tento dodatek umožnil za-
městnateli v předcházejícím období
v dohodě s CZATCA lépe využívat fondu
stanovené týdenní pracovní doby, a to
s ohledem na stále rostoucí provoz a ne-
dostatečný počet kvalifikovaných řídicích
letového provozu. Vzhledem k tomu, že
existence takových zvláštních pravidel se
ukázala jako nezbytná i pro další období,
byla vytvořena zvláštní příloha č. 2 ke KS
s CZATCA a tato pravidla jsou jejím obsa-
hem. Po řadě jednání a vyjasňování sta-
novisek dospěly pak obě strany ke shodě.
Kolektivní smlouva, příloha č. 2 a mzdový
předpis tak byly podepsány s účinností do
31. 12. 2006 s tím, že mzdový nárůst ZMT
u kategorie A je dohodnut ve výši 20 % od
1. 4. 2005 a od 1. 1. 2006 je zaručen dal-
ší nárůst ZMT také o 20 %. Další novinky
jsou již obsahem samotných dokumentů,
které jsou všechny zveřejněny na podni-
kovém intranetu.

JITKA KOCOurová, ŘDPER



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Zimní měsíce se zdánlivě slabším provozem rozhodně neznamenají menší pracovní nasazení

Provoz v roce 2005

Zdá se mi, že to není déle než týden, co
jsem v prosincovém čísle psal o výhle-
dech a očekáváních na rok 2005. První
čtvrtletí roku 2005 je za námi a já byl opět
požádán o jeho stručné zhodnocení z po-
hledu divize provozní. V souladu s oče-
káváním byly uplynulé tři měsíce nabitý
důležitými i zdánlivě bezvýznamnými
událostmi a především pak každodenní in-
tenzivní prací všech, kteří se na zajiš-
ťování provozu podílejí.

Prognóza EUROCONTROL

Nejnovější aktualizované predikce pro-
vozu, zpracované agenturou EUROCON-
TROL pro letošní rok, počítají s nárůstem
traťového provozu ve FIR Praha o 14 %.
Na Letišti Ruzyňě pak o celých 23 %. A jaká
je realita za první tři měsíce? Počet po-
hybů na ACC Praha v 1. čtvrtletí dosáhl
více než 122 tisíc, což představuje denní
průměr 1357 pohybů. V porovnání s loň-
skými 1138 pohyby se jedná o 19 %
nárůst průměrného denního počtu po-
hybů. Na letišti Ruzyňě bylo celkem za
první tři měsíce zaznamenáno 34 284 po-
hybů, což představuje denní průměr

381 pohybů. Ve srovnání s 1. čtvrtletím
roku 2004, kdy byl průměrný denní po-
čet pohybů 306, to představuje nárůst
o 24 %, a to v podmínkách staveniště,
ve které se část pojezdového systému
během února opět proměnila. I regio-
nální letiště zaznamenala nárůsty počtu
pohybů.

OVěřování kompetence na ACC

Na všech provozních stanovištích byl,
v souladu s plánem, zahájen předepsaný
udržovací výcvik, včetně periodického ově-
řování kompetence licencovaných řídicích
letového provozu. V zájmu co nejmenšího
odčerpávání lidských zdrojů ze stanoviště
probíhá letos poprvé ověřování kompeten-
ce řídicích na ACC monitoringem
v živém provozu, plně v souladu s dopo-
ručeními EUROCONTROL i novelizovaným
předpisem L1. Kapacity, které by jinak mu-
sely být vynaloženy na přípravu a prová-
dění ověřovacích cvičení na simulátoru,
jsou tak využity k otevírání více oblastních
sektorů a při pokračovacím výcviku no-
vých žáků. V případě kvalifikace ADI pro
TWR Praha je výcvik již tradičně zajiš-

ťován na TWR simulátoru akademie DFS
v Langenu.

Pokračovací výcvik

V prosincovém článku pro Strip jsem se
zmiňoval o řadě změn a opatření, která
by měla přispět ke zvládnutí letošní letní
sezony. Na většině z nich se intenzivně
pracuje nebo jsou částečně realizována.

Počet úspěšných žáků pokračovacího
výcviku ACC 2003/04 se definitivně za-
stabil na konečném počtu 8, když poslední
adeptka úspěšně prošla závěrečným prak-
tickým přezkoušením v průběhu února.
Tento běh pokračovacího výcviku tak
byl jedním z neúspěšnějších v historii
a všem, kteří se na tomto výsledku po-
díleli, patří uznání.

Z 12 žáků pokračovacího výcviku ACC
2004/05, kteří přišli na stanoviště ze zá-
kladního kurzu LŠ k 1. 10. 2004, již prv-
ní čtyři úspěšně absolvovali teoretickou
zkoušku ÚCL a v případě úspěšného vy-
konání praktického přezkoušení po fázi
předprovozního výcviku (PJT) budou
v nejbližších dnech zařazeni do provoz-
(pokračování na str. 2)

Provoz v roce 2005

(dokončení ze str. 1)

ního výcviku (OJT) v živém provozu na sektorech. Výcvik musel být bohužel ukončen již se čtyřmi žáky.

K 17. 2. 2005 byly zavedeny v TMA Praha nové odletové (SID) a příletové (STAR) tratě. Jejich koncept je založen na prodloužení příletové fáze klesajících letadel tak, aby byla snazší jejich vzájemná integrace do sledu při navádění na trať konečného přiblížení a taktéž na optimalizaci provozního rozhraní mezi APP Praha a ACC Praha v západní části TMA.

Elektronická podoba stripů

V plném proudu je příprava bezstripového prostředí na ACC. Ve spolupráci odborníků DPLR a SONS vznikala definitivní podoba nových funkcí tak, aby maximálně odpovídaly potřebám stanoviště. Přestože tato fáze byla výrazně pracnější, než se původně předpokládalo, je stále reálný předpoklad dodržení původního termínu. Všechny funkce byly v rekordním čase pečlivě odladěny a testovány na vývojové platformě DTC. S mírným zpožděním proti plánu byla nasazena do řádného provozu první etapa – rozšíření radarového labelu o 3. řádek, který obsahuje nezbytné údaje doposud dostupné na papírových proužcích. Ve fázi závěrečných testů nezbytných pro získání souhlasu ÚCL je i druhá etapa, integrující

interaktivní tabulku letů do radarového zobrazení IDP. Úspěšně realizován byl i výcvik řídicích ACC, provedený formou WBT (Web Based Training), který byl taktéž připraven v rekordním čase. Poslední krokem, podmiňujícím ukončení tisku papírových letových proužků, je instalace záložního FDP. Záložní FDP je dodáván externí firmou s termínem instalace ve druhé polovině dubna.

Výkonnější hardware

V běhu je též postupná výměna HW stanic IDP na sektorech za nové, podstatně výkonnější. To by mělo, společně s dalšími již realizovanými opatřeními, zajistit dostatečnou stabilitu a rychlost odezvy i v nejsilnějším letním provozu.

Vzhledem ke stále se opakujícím stížnostem na kvalitu zobrazování „skleněných“ monitorů na APP byla úspěšně otestována možnost využití LCD monitorů na stanicích E2000 i IDP na sektorech APP. ATMS zajistí jejich postupnou výměnu tak, jak byla v nedávné minulosti provedena na ACC.

Zkrátka, zimní měsíce se zdánlivě slabším provozem rozhodně neznamenají menší pracovní nasazení a jejich nevyužití pro implementaci změn a intenzivní výcvik by se nám všem v příštích letech nevyplatilo.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO



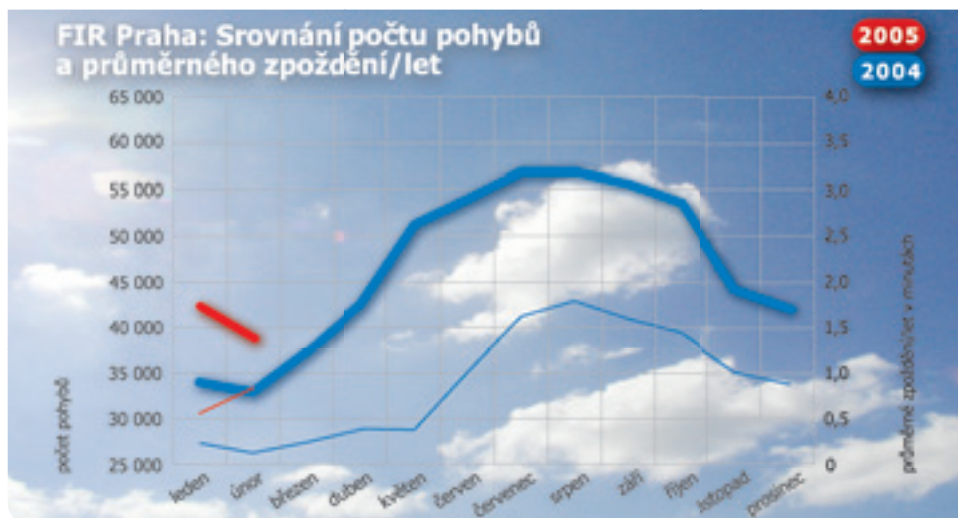
Jednání IACA v Praze

V Praze se ve dnech 9. a 10. března 2005 konal Meeting IACA ATM & Flight Operations Committee. Jednání se zúčastnilo 40 zástupců veřejných dopravců z IACA a prezentovalo se zde 25 leteckých dopravních společností.

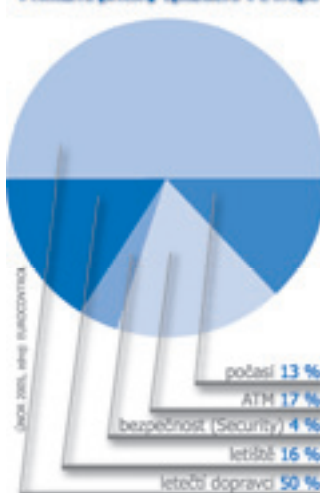
Předešlá jednání ve Španělsku, Portugalsku a Turecku prokázala velký význam pro všechny zúčastněné. Členové IACA mají na svých setkáních možnost vzájemně se informovat o nových trendech a situaci v civilní letecké dopravě jak v globálním, tak regionálním měřítku. Konzultace IACA a zástupců leteckých provozních služeb také pravidelně přispívají ke zvýšení úrovně spolupráce a řešení potenciálních problémů.

Delegáti využili zasedání v Praze k prohlídce nového Národního integrovaného střediska v Jenči. Průvodcem dokončovanou stavbou jim byl ředitel provozní divize ŘLP ČR, s. p., ing. Jan Štindl.

(rkl), foto: mis



Primární příčiny zpoždění v Evropě



Počet pohybů na letišti Praha

10 113
celkový počet
437
nejvyšší počet/den (10. 2.)
362,39
průměrný počet/den
41
nejvyšší počet/hod. (24. 2.)
15,10
průměrný počet/hod.

ÚNOR 2005, Zdroj: SPLS Praha

Statistika provozu

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění /ACFT v min.	
Měsíc	2004	2005	04/05 v %	2004	2005
únor	33 825	38 032	+ 12,4	0,12	0,73

	Počet pohybů v evropském FIR		
Měsíc	2004	2005	v %
únor	613 206	645 680	+ 5,3

Počet pohybů na letištích - Česká republika												
Praha				Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
Měsíc	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %	2004	2005	v %
únor	8 731	10 113	+ 15,8	874	807	- 8,3	512	710	+ 38,7	367	213	- 72,3

Zdroj: DPLR, STATFOR (rkl)

únor 2005

ČSA jsou považovány za vůdčí aerolinie ve střední a východní Evropě

Očekáváme nárůst letecké přepravy

Zhodnocení uplynulého roku a plány na rok 2005 byly hlavními náměty našeho rozhovoru s členem představenstva ČSA a výkonným ředitelem pro strategické plánování a rozvoj ČSA, jímž je od prosince roku 2003 ing. Jan Váňa.

Představovat České aerolinie může připomínat nošení dříví do lesa. Přesto vás na začátku rozhovoru poprosíme o stručný přehled základních činností podniku.

Přestože to může připomínat nošení dříví do lesa z mé strany, rád bych úvodem zdůraznil, že na Ruzyni nepůsobí zdaleka pouze ČSA. Naši zákazníci často směřují ČSA a ČSL. Například při nedávných sněhových kalamitách jsme byli dotazováni, kdy už uvedeme dráhy do provozu.

Naší klíčovou činností je pravidelná přeprava osob. Po jistém útlumu v současné době opět rozšiřujeme i charterovou přepravu. ČSA Cargo zajišťuje jak přepravu v nákladových prostorách vlastních letadel, tak na terminálu odbavuje zahraniční cargo letadla. Kromě toho provozujeme řadu dalších aktivit, které podporují naši klíčovou činnost – pravidelnou přepravu osob. Mezi ně patří například technická údržba vlastních letadel i letadel jiných leteckých společností, provozování výcvikového střediska, catering, handling, obchodní složky ...

Jak hodnotíte rok 2004?

Pro ČSA byl rozhodně úspěšný. Dařilo se nám eliminovat negativní vlivy. Třeba vysoký nárůst cen ropy pro nás znamenal zvýšené náklady o 900 milionů korun. Přesto se nám za celý rok 2004 podařilo podle předběžných kalkulací docílit kladný hospodářský výsledek ve výši 250 milionů korun.

Dosáhli jsme plánovaného počtu přepravených pasažérů. Meziroční nárůst činil 20 procent. Za poslední čtyři roky jsme počet cestujících celkově zdvojnásobili. To se podařilo také díky rozšíření naší flotily z 35 na 45 letadel (zhruba 23% zvýšení sedačkové kapacity).

Projevily se vaše dobré výsledky kladně v mezinárodním hodnocení?

Velikostí patříme mezi malé střední přepravce na evropském trhu a nemůžeme se srovnávat s Air France nebo Delta Air



Lines. V hodnocení mezinárodního sdružení leteckých přepravců (AEA) jsme se přesto umístili na šestém místě v pravidelnosti letů, mezi prvními pěti jsme hodnoceni v produktivitě práce (množství nalétaných hodin) jak u pilotů, tak celkově u leteckého personálu.

Naše postavení ve SkyTeamu, který je regionálně velice dobře zastoupen jednotlivými členy, je také hodnoceno pozitivně. Jsme považováni za vůdčí aerolinie SkyTeamu pro oblast střední a východní Evropy.

V současné době ještě více zintenzivňujeme svoji činnost v tradičních evropských státech a hledáme nové trhy ve východní Evropě, na Balkáně, ve státech bývalé Jugoslávie, Rumunsku ...

Do kolika destinací a států nabízí ČSA v současnosti spojení? Předpokládáte, že se jejich počet v budoucnu ještě rozšíří?

V letním letovém řádu je zahrnuto 75 destinací ve 45 zemích. Ve skutečnosti však nabízíme více spojení, protože díky členství ve SkyTeamu máme mnoho bilaterálních dohod. Jsme schopni cestujícím vyjít vstříc a zajistit jim dopravu i do zemí,

kam pravidelně nelétáme. Počet destinací samozřejmě rozšiřujeme. Začínáme pravidelně létat do Skopje, Sarajeva, Minsku. Provozujeme i dvě spojení mimo naši republiku (Marseille – Barcelona a Riga – Řím. Charterové spojení Airbusem A310 nabízíme i do exotických míst, jako je Kuba, Brazílie, Dominikánská republika, Venezuela ...

Jaké typy letadel tvoří současnou flotilu ČSA a jakými typy plánujete flotilu obnovovat?

Na krátkých tratích létají stroje typu ATR 42 a 72, od loňského roku přecházíme na unifikovanou řadu ATR 42-500 a ATR 72-500, které se liší jen počtem sedaček. Flotilu letadel pro střední tratě také obměňujeme. Ze současných Boeingů 737-400 a 737-500 budeme postupně přecházet na rodinu Airbus A320. Na dálkových tratích v současnosti létají čtyři A310.

Vytváříme projekt strategie dálkové přepravy, který nejprve rozhodne o síti, jež budeme provozovat, a následně o vhodných typech letadel pro tuto síť. Zatím o nich není rozhodnuto.

V minulém Stripu jsme publikovali stručnou informaci o plánovaném projektu multifunkčního opravárenského střediska. Můžete nám projekt blíže popsat?

Plánujeme vytvoření takových kapacit, které zajistí servis pro všechny hlavní námi provozované typy letadel. Své služby nabídneme samozřejmě i dalším střeoevropským přepravcům. Pro naplnění tohoto záměru je nezbytná výstavba nového hangáru, která by měla být ukončena v roce 2007.

Chystáte rozšíření výcvikového střediska?

To je naše další velká investice. V nejbližší době začne rekonstrukce stávajícího hangáru B. V něm bude instalován trenážer pro Airbuse A320, které budou tvořit část naší flotily. Nový bude i trenážer pro typy ATR. Dále pořídíme pohybové trenážery pro výcvik palubních průvodčích a samozřejmě vzniknou i nové učebny. Stavební úpravy skončí ještě v letošním roce.

Jaké změny připravujete v oblasti cateringu?

Probíhá přestavba cateringu. Dojde k rozšíření a zefektivnění provozu tak, aby bylo dosaženo kapacity 18 000 jídel denně, ze současných 12 tisíc.

Seznámil jste nás se současností i blížkou budoucností ČSA. Co připravujete pro vzdálenější budoucnost a co očekáváte, že budoucnost připravuje vám?

Očekáváme nárůst letecké přepravy. Podle plánu rozvoje do roku 2009 připravujeme oddělení pravidelné a charterové přepravy. Dále připravujeme modernizaci elektronických technologií, rozšíříme možnosti call centra, komunikace přes internet, přes mobilní telefony ...

Do budoucna bychom rádi věděli, jaká bude podpora ze strany Evropské unie, jak se budou vyvíjet ceny paliva, leteckých poplatků, ceny ŘLP a další nákladové položky.

Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: mis

Ing. Jan Váňa

Narozen v roce 1961.

Vystudoval gymnázium, Vysokou

vojenskou leteckou

školu v Košicích a Leteckou

univerzitu v USA. Je ženatý, otec čtyř

dětí. Jeho oblíbeným spisovatelem je

Ota Pavel, nejoblíbenějším filmem

Amadeus režiséra Miloše Formana.

Oblíbenou divadelní scénou pak

Divadlo Jára Cimrmana.

Je aktivním sportovcem (běh).

Jako bývalý vojenský pilot má

k létání samozřejmě vřelý vztah.

Volný čas věnuje rodině, na koníčky

mu bohužel nezbývá čas.

Má dva oblíbené citáty: *Jen ten*

zápas ztracen je, který je ztracen ve

tvé mysli (Ota Pavel),

Nejlepší, co mohu udělat pro svou

budoucnost je dát vše své

přítomnosti (Francois Cevert).

Zaostřeno na IATCC Praha

Prvá polovina března svými přívaly sněhu firmám na stavbě IATCC v Jenči nejen nepomohla, ale naopak počasí hodně zkomplikovalo dokončování venkovních prací. Nebylo možno pokračovat na parkovacích plochách a vnitřních komunikacích, ale především na parkových úpravách okolí střediska.

Termín dokončení stavby se blíží a tak celý interiér střediska připomíná víc než co jiného obrovské mraveniště. V administrativní budově převládají mravenci bílí (tady se brousí sádkarkartony), v provozním objektu ti barevní, kteří za sebou tahají kilometry pestrobarevných kabelů.

V prostorách budoucího provozního sálu ATS převládá červená barva pracovních obleků zaměstnanců firem Kato-Busch a Techniserv. Ti první postupně dokončují montáže konzol, ti druhí již v instalovaných konzolách zakončují rozvody slaboproudé kabeláže. Jedni nesmějí těm druhým překážet, mraveniště má svůj pevný řád.



Pro případné návštěvníky sálu ATS – sem se již dostanete pouze v přezůvkách! Vysavač v pozadí dává tušit, že s čistotou je to v těchto prostorách míněno zcela vážně



Nejen práci živí člověk. Vydáme se tedy podívat, jak pokračují činnosti v prostorách bufetu a restaurace. K opuštění provozního objektu směrem do pasáže, bude nutno použít právě tento turniket



A jsme v bufetu. Guláš tu ještě nevoní, ale vůně právě dokončené podlahy je také docela příjemná. Materiálem je tvrdé tropické dřevo s poetickým názvem – Merbau
JAROSLAV VLAŠAK, KP IATCC
 Foto: JIŘÍ HOURA, KP IATCC



Grand prix pro kalendář ŘLP ČR, s. p.

Začátkem března byly v rámci výstavy „Typografie“, která se konala na výstavišti v Holešovicích, vyhlášeny výsledky již pátého ročníku soutěže Kalendář roku. Hlavní cenu poroty jednoznačně získal kalendář „Covering the sky“ státního podniku ŘLP ČR pro rok 2005, který rovněž získal první cenu v kategorii informačního sdělení (Corporate Identity). Porota ocenila zejména zachycení vzájemné souvislosti vysoce technického oboru civilního letectví a přírodních témat. Kalendář ŘLP ČR, s. p., pro rok 2005 vznikl za úzké

spolupráce KŘ/OVVMK a společnosti Your Artillery.

Do soutěže bylo letos přihlášeno celkem 152 kalendářů, které byly rozděleny do šesti tematických kategorií.

(red), foto: archiv

Krátce

České aerolinie převzaly v březnu první Airbus A320, určený pro střední tratě. Postupně koupí dalších dvanáct.

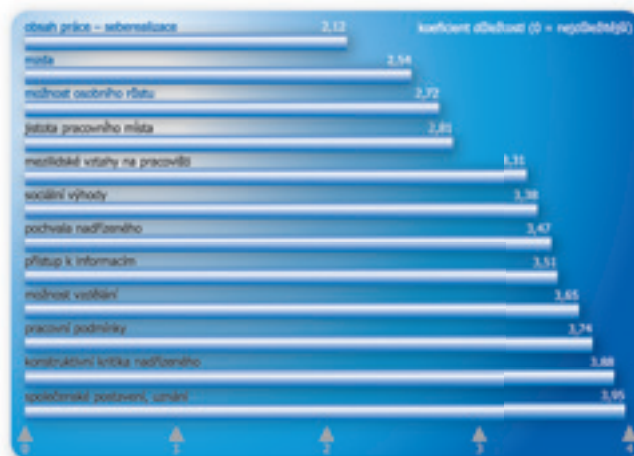
Průzkum spokojenosti

Co je největší motivací našich zaměstnanců?

V září minulého roku proběhl v našem podniku průzkum spokojenosti zaměstnanců formou dotazníkové akce. Účastnilo se jí 25 % zaměstnanců. Na závěr dotazníku jsem zařadila otázku „Co Vás motivuje?“, neboť významnou úlohu při zjišťování spokojenosti zaměstnanců má hodnotová orientace a preference zaměstnanců vyplývající z jejich životních zkušeností. Každý člověk si během svého života vytváří hodnotový systém, který ho motivuje, tj. ovlivňuje jeho jednání. Vztahuje se tedy i k pracovnímu chování. Jeho obsahem je to, čemu člověk dává ve svém životě přednost. Následující graf znázorňuje seřazení výsledků motivačních faktorů podle pořadí důležitosti, jak je uvedli zaměstnanci.

Graf jasně potvrzuje, že u většiny zaměstnanců hraje významnou roli v hodnotové orientaci seberealizace, obsah práce a možnost osobního růstu. Lze tedy objektivně konstatovat, že se jedná o velmi pozitivní zjištění, neboť sebeuplatnění a osobní růst zaměstnance kladně ovlivňuje, až silně podněcuje k pracovním úkolům, tedy i k vykonávané práci a odráží vysokou kvalifikovanost zaměstnanců v podniku.

RENÁTA CVRČKOVÁ, DPER



10. výročí ŘLP ČR, s. p.

U příležitosti 10. výročí vzniku státního podniku ŘLP ČR se ve Smetanově síni Obecního domu v Praze bude konat v pátek 29. dubna 2005 od 19.00 hodin slavnostní koncert vážné hudby, na kterém vystoupí přední čeští interpreti. Pozvánky na tuto významnou událost obdrží zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., na začátku měsíce dubna. (red), foto: mis

„STRINGS IN THE AIR“
Večerem provází Marek Eben

Gabriela Beňačková – zpěv, Katarina Bachmanová – klavírní doprovod, Luboš Brabec – kytarový virtuos
G. Giordani: Caro Mio Ben
G. Puccini: La Bohème – árie Mimi
B. Smetana: Prodaná nevěsta – árie Mařenky

Gabriela Demeterová – housle, doprovod Pražské Collegium
A. Dvořák: Mazurek
P. I. Čajkovský: Valse-Scherzo
C. Saint-Saëns: Introdukce a Rondo Capriccioso

Pavel Šporcl – sonáty pro housle a klavír
H. Wieniawski: Polonéza D dur
A. Dvořák: Romantické kusy



Letní tábor Zlatá zátoka

ŘLP ČR, s. p., organizuje v roce 2005 rekreačně-sportovní letní dětský tábor v Ledči nad Sázavou s možností základního vodáckého výcviku pro děti od sedmi let do ukončení povinné školní docházky.

Cena pobytu pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., je 1700 korun a pro ostatní děti 3500 korun.

Termíny jednotlivých turnusů (v závorce je uveden hlavní vedoucí a telefonní kontakt):

I. běh: **2. – 16. července** (Pavel Kočovský – 602 274 280).

II. běh: **16. – 30. července** (Bohuslava Puškelová – 607 985 394).

III. běh: **30. července – 13. srpna** (Josef Schmelz – 220 870 435).

IV. běh: **13. – 27. srpna** (Antonín Rathan – 777 941 508).

Uzávěrka předběžných přihlášek končí 30. dubna 2005 (dále dle domluvy).

Zcela vyplněnou předběžnou přihlášku pošlete na DPER/PS (M. Pražáková – telefon 220 373 239, fax. 220 372 054).

DPER

Foto: **ANTONÍN RATHAN**

Společenská akce pro seniory

Jednodenní autobusový zájezd do středočeských Dětenic pořádá 12. května 2005 Řízení letového provozu ČR, s. p., pro své bývalé zaměstnance, kteří jsou nyní v důchodu. (red) foto: mis



Veletrh pracovních příležitostí

Dne 30. března 2005 se zaměstnanci Divize personální zúčastnili 10. veletrhu pracovních příležitostí, který pořádala Stavovská unie studentů Západočeské univerzity v Plzni ve spolupráci s mezinárodní studentskou organizací IAESTE ČR a pod záštitou rektora Západočeské univerzity. Veletrh byl určen současným i budoucím absolventům a byl jedinečnou příležitostí

k získání aktuálních informací o podmínkách na trhu práce, včetně setkání s personalisty z firem, které se veletrhu účastnily. Každý z návštěvníků obdržel katalog zúčastněných firem s jejich prezentací. V současné době na Západočeské univerzitě studuje na sedmi fakultách ve více než stovce oborů přes 14 000 posluchačů. Na veletrhu se prezentovalo přes 71 významných firem a navštívilo jej okolo 2000 zájemců o pracovní místa. Na prezentaci ve společenském sále jsme představili náš podnik a poskytli informace o podmínkách pro výběr na pozici řídící letového provozu. Zájem studentů i absolventů o práci v našem podniku byl nad očekávání velký.



DIVIZE PERSONÁLNÍ

Foto: **DUŠAN INGELI**

Inspiromat

„Po analýze systémů jsme se rozhodli pro vytvoření centrální informační databáze, která bude poskytovat aktuální, kvalitní a jednotné informace pro práci ostatních systémů.“

Náměstek generálního ředitele ČSL ing. Bořek Vích k vytvoření nové centrální databáze (10. 3.)

„V současné době zvažujeme, zda by infrastruktura měla zůstat ve vlastnictví státu, či přejít do rukou operátora. Preferujeme variantu, že by si stát část akcí nově vzniklé akciové společnosti ponechal.“

Ministr dopravy ČR Milan Šimonovský k transformaci ČSL (10. 3.)

„Zajímá nás zejména nabídka dlouhodobé spolupráce s Čedokem a dalšími cestovními kancelářemi stojícími za Travel Service.“

Prezident ČSA Jaroslav Tvrdík k úmyslu získat klienty cestovní kanceláře Čedok (14. 3.)

„Některé firmy musí mít jistou velkost na to, aby na trhu přežily.“

Komisař Evropské komise pro otázky dopravy Jacques Barrot o chystaném spojení Lufthansy a Swiss International Airlines (15. 3.)

„Prodej letenek přes internet tvoří čtyři procenta z celkového objemu prodaných letenek ČSA s tím, že největším trhem prodaných on-line letenek je Velká Británie.“

Mluví Českých aerolinií Jitka Novotná (15. 3.)

„Pokud jde o metro, místo pro ně na letišti je, stejně jako by se našlo pro rychlodráhu a musí se najít i pro autobusy a osobní vozy.“

Generální ředitel České správy letišť Martin Kačur o komplexním napojení letiště na dopravu (23. 3.)

„Parametry letiště, které má Hradec Králové, umožňují přistávání letadel v kategorii C, především letadel typu Boeing 737 až do označení Airbus 320.“

Petr BRŮNA, hlavní architekt Hradce Králové k plánu obnovit bývalé vojenské letiště (24. 3.)

„Zrušení samozřejmě také připadá v úvahu, ale spíše bych doporučil smlouvu nahradit něčím jiným – třeba společnou deklarací, že všech osm států pokládá region CEATS za potenciální funkční blok vzdušného prostoru, který by měl vzniknout v okamžiku, až to bude ekonomicky optimální.“

GR ŘLP ČR, s. p., Ing. Petr Matera v Dopravních novinách o stavu projektu CEATS před ministerskou konferencí (26. 3.)

(mis)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Projekt EUropa v jarním slunci

Je tomu 12 měsíců, co jsme Vám ve Stripu 4/2004 představili sérii snímků staveniště projektu EUropa, pořízených z oken pražské kontrolní věže. Tenkrát to bylo jedno ohromné rozryté místo v zemi, které spíš připomínalo vojenský tankondrom než část mezinárodního letiště. Pohled ze stejného úhlu na staveniště po jednom roce odhalí ohromnou proměnu, kterou za pouhých 12 měsíců ruzyňské letiště prošlo.



Estakáda, která bude přivádět dopravu k prvnímu patru terminálu SEVER 2, bude dokončena koncem dubna. Vyústí na nadzemní plochu pro příjezd a odbavení motorových vozidel, která je z části vidět na následujícím snímku



Terminál SEVER 2 zvýší kapacitu letiště o 3,5 milionů cestujících ročně – na 10 milionů. Terminál však perspektivně po doplnění dalších odbavovacích přepážek vyhoví až k hranici 15 mil. cestujících ročně. Dílo bude dokončeno do Vánoc 2005 a do provozu by mělo být zařazeno v lednu 2006



Nástupní prst C už skutečně finišuje. Bude dokončen v červnu a po nezbytných provozních zkouškách by měl být uveden do provozu v srpnu, aby ještě pomohl zvládnout nápor vrcholící letní sezóny. Krátce po nástupním prstu C bude dokončen i spojovací objekt, který propojí prst se současnou příletovou halou

Text a foto: OLDŘICH STANĚK, AI

Steve Fossett u

První sólový nonstop oblet zeměkoule bez mezipřistání či dočerpání paliva se podařil Američanu Steve Fossettovi s letounem GlobalFlyer Virgin Atlantic.

Podmínkou k uznání světového rekordu bylo, že letoun uletí vzdálenost rovnající se minimálně délce obvodu Země.



Steve Fossett (vlevo)
a záložní letec Richard Branson
před GlobalFlyer Virgin Atlantic

Seriál: Evropská

Jednotné podmínky pro poskytovatele služeb

Jednou z hlavních zásad procesu integrace evropského systému ATM je odstranění jeho právních a institucionálních překážek, které jsou důsledkem „národního“ přístupu státních orgánů v této oblasti. Vzhledem k tomu je harmonizace a standardizace práv a povinností poskytovatelů letových provozních služeb v Evropě jedním z klíčových úkolů Evropské komise při realizaci projektu SES. Tomu odpovídá i fakt, že zatímco organizace EUROCONTROL byla pověřena vypracováním prováděcích předpisů v oblasti technické a systémové, problematika licencování společností poskytujících letové provozní služby a řídicích letového provozu zůstává výhradně pod garancí Evropské komise.

Právní předpisy

Návrh nařízení Evropské komise o jednotných požadavcích na poskytovatele ANS v Evropě (vznikl jako důsledek požadavku čl. 6 nařízení EC/550/2004, které spolu s dalšími třemi nařízeními tvoří základní právní rámec projektu SES. V červenci 2004 byly zahájeny série formálních i neformálních konzultací, které byly završeny 10. února 2005, kdy po doplnění mnoha změn a dodatků výbor pro dopravu a turistiku Evropského parlamentu návrh nařízení schválil.

tt uskutečnil svůj dávný sen

Raka (36 787,5 km) a následně přistane na stejném letišti, z nějž odstartoval. Šedesátiletý Steve Fossett na zlomu února a března 2005 po 67 hodinách strávených ve vzduchu překonal vzdálenost 37 tisíc kilometrů. Startoval i přistál na kansaském letišti Salina.

Fossettovo jméno není v letectví neznámé. Už dest let překonává světové rekordy v různých kategoriích – se



vzducholoďí, motorovým i bezmotorovým letadlem, horokovdušným balonem. Úspěšný oblet zeměkoule v balonu se mu ale povedl až na šestý pokus v roce 2002. V kabině tehdy strávil téměř 15 dní a uletěl 32 963 kilometrů. Dnes k tomuto svému rekordu říká: „Když jsem poprvé vlezl do balonu, myslel jsem si, že to bude snadné. Prostě vzletnu a pak už to půjde samo. Po spoustě neúspěšných pokusů jsem pochopil, že to bude asi trochu složitější.“

První sólový oblet zeměkoule s letadlem uskutečnil v roce 1933 Američan Wiley Post. Trval sedm dní a devatenáct hodin a během letu měl jedenáct mezipřistání. Steve Fossett se při svém nonstop letu pohyboval ve výšce kolem 13 000 metrů (ve vyšších hladinách již hrozí zamrznutí paliva). Dosahoval rychlosti až 630 kilometrů za hodinu. Během téměř třídnenního letu si pilot mohl i krátce zdřímnout. V té době udržoval stanovený kurz i letovou hladinu automatický pilot. Let ovšem nebyl zcela idylický. Zhruba po 40 hodinách ve vzduchu Fossett zjistil, že podle propočtů by měl mít zhruba o tunu paliva více, než kolik mu ukazuje měřič. K vyšší spotřebě došlo buď během startovní fáze, nebo se mohl nadměrně odpařovat kerosin, případně porouchat přepouštěcí ventil. Realizační tým na letišti v Salině začal uvažovat o přerušení letu a o přistání v Japonsku, případně na Havaji. Nakonec se Fossett rozhodl pro dokončení pokusu. Všem svým příznivcům vzkázal: „Letím dál!“ K úspěšnému zakončení rekordního pokusu přispělo i počasí. V závěrečné fázi naštěstí foukal silný vítr do zad a pomohl tak letounu ušetřit palivo. Po přistání Fossett prohlásil: „Tak tohle bylo mé opravdu největší dobrodružství.“

(mis)

Foto: virginatlanticglobalflyer.com



WiFi na letištích

Bezdrátové připojení k internetu (WiFi) poskytuje cestujícím třicet největších amerických letišť. Polovina z nich je nabízí na veřejně přístupných místech, na všech je pak k dispozici v klubech leteckých společností s omezeným přístupem jen pro cestující ve vyšších třídách nebo držitele věrnostních karet.

Na newyorských letištích JFK a Newark, kam létají České aerolinie, je WiFi k dispozici v klubech i tranzitních halách.

Některá letiště dovolují užít WiFi zdarma, většina, včetně JFK a Newarku, si ale za jednodenní přístup účtuje poplatek do deseti dolarů nebo musí mít uživatel u poskytovatele WiFi zřízený vlastní účet. Malá a střední letiště, kterým stačí jednodušší a lacinější radiové zařízení pro bezdrátové spojení, poskytují cestujícím připojení k internetu zpravidla bezplatně.

Bezdrátové spojení již funguje také v Praze, zatím však pouze pro letištní systémy. Pro veřejnost chce letiště WiFi síť zpřístupnit v druhé polovině letošního roku, a to ve vybraných prostorách nynějšího terminálu a nově budovaného terminálu Sever II, který začne sloužit koncem roku. Zatím není rozhodnuto, zda bude možné WiFi využívat zdarma.

podle ČTK (mis)

oská integrace ATM – Single European Sky

Ve své obecném ustanovení návrh nařízení (v současnosti pod označením DG/TREN/F2) především vymezuje oprávnění a postup orgánů státní správy (tzv. National Supervisory Authority – v případě ČR se jedná o ÚCL) při certifikování a následné kontrole poskytovatele služeb řízení letového provozu. V případě, že poskytovatel služeb splní všechny podmínky, které jsou definovány v přílohách I – V návrhu nařízení a poskytne certifikujícímu orgánu potřebnou součinnost a informace, je oprávněn certifikát obdržet. Tento certifikát bude vzájemně uznáván ve všech členských státech EU a umožní tak ANS poskytovateli nabízet své služby i mimo vlastní vzdušný prostor (tzv. princip určení poskytovatele), pokud by např. poskytovatel v sousední zemi potřebný certifikát nezískal. Nicméně i NSA bude kontrolována Evropskou komisí a bude povinna svoji činnost v ročním intervalu dokládat Komisi hodnotící zprávou. Samotnému poskytovateli služeb zůstává zachována možnost odvolat se vůči rozhodnutí, postupu a průběhu kontrolní činnosti NSA k nejvyššímu orgánu státní správy – ministerstvu dopravy.

Požadavky pro získání certifikátu

Jednotlivé přílohy návrhu nařízení obsahují samotné požadavky, jejichž splnění je předpokladem pro získání certifikátu. Jedná se o poměrně složitou a obsáhlou tematiku, nicméně lze požadavky uvedené v anexech I – II do jisté míry zjednodušit do následujících oblastí:

bezpečnost (safety/security)

kapacita, ATM postupy a systémy

lidské zdroje

vlastnická struktura, hospodaření a investice

Příloha III je věnována požadavkům na poskytovatele meteo služeb, IV letecké informační službě a konečně příloha V definuje požadavky v oblasti COM, NAV a SUR.

V polovině března byl návrh odsouhlasen na jednání výboru SES, v červnu se předpokládá jeho schválení Evropským parlamentem a následně jeho publikace v Úředním věstníku EU. V souladu s lhůtami evrop-

ského práva by tak všichni ANS poskytovatelé v členských zemích EU měli mít na konci roku 2006 platný certifikát k poskytování LPS, pokud však nepožádají o prodloužení lhůty, která činí 6 měsíců. Další informace a kompletní znění právních předpisů lze najít na intranetu KŘ/OVVMK.

RICHARD KLÍMA, VOVMK

Ilustrační foto: mis



Forma musí vydržet do play-off

Základní část letošního ročníku Amatérské hokejové ligy (AMHL) ve Slaném se nezadržitelně chýlí ke konci a hokejisté ŘLP ČR, s. p., se již plně soustředí na nadcházející výrazovací boje v play-off, které se budou hrát na dvě vítězná utkání.

V současné době se náš tým nachází ve druhé polovině tabulky, když se na jeho slabších výkonech z úvodu sezóny podepsaly jak zranění, tak především pracovní vyčerpání několika hráčů základní sestavy. Od začátku nového roku naši hokejisté odehráli devět ligových utkání, z nichž čtyřikrát odešli vítězně, čtyřikrát byli poraženi a v posledním utkání remizovali s mužstvem SKI Team Kladno 3:3. Zlepšený výkon z minulých utkání naznačuje, že tým již překonal herní krizi, která jej provázela v první polovině sezóny, a všichni hráči s optimismem věří, že forma týmu vydrží až do závěrečných bojů v play-off.



Na závěr sezóny se hokejisté ŘLP ČR, s. p., již tradičně zúčastní turnaje řídicích letového provozu ATC Ice Hockey Cup Slovakia 2005. Turnaj se uskuteční ve dnech 17. až 20. dubna a po roční pauze se opět vrací do slovenské metropole. Kromě hokejistů, reprezentujících náš podnik, potvrdily svoji účast na turnaji již týmy z Bratislavy, Košic, Budapešti a Vídně. Vzhledem ke zlepšení herního projevu týmu ŘLP ČR, s. p., v druhé polovině letošní sezóny mohou naši hokejisté tento rok pomýšlet na ta nejvyšší umístění v turnaji.

TOMÁŠ HORÁK, PV
Foto: IVAN CAMRDA

Misheard English

SIMON AND GARFUNKEL

The Sound of Silence (1963) – Paul Simon tuto melodii, která působí jako pastelový impresionistický obraz o ztřeštěné komunikaci mezi lidmi, napsal jako ozvěnu na zavraždění J. F. Kennedyho v listopadu 1963.

Často se uchyloval k rozmrzelým a rozladěným písničkám – byl chlápem, co sedí na břehu řeky v Oxfordu, a když kolem projíždějí turisté v lodičkách, křičí na ně: „Kapitalistická prasata!“ Prohlásil o sobě: „Byl jsem typ, který o sobě neustále přemýšlil.“ Dobře to vystihuje neurotická postadolescentní písnička **I am a Rock** (1964).

Blessed (1965) „Vlezl jsem do St Anne's Cathedral, protože hustě pršelo, poslechl jsem si kázání, které mě nesmírně zaujalo tím, že bylo absolutně o ničem.“

Scarborough Fair (1965) je 300 let stará lidová písnička.

Mrs Robinson (1967) – Paul Simon tvrdí, že je o Eleanor Rooseveltové.

Bridge Over Troubled Water

(V textu jsou dvě slovní záměny)
When you are fairly, feeling small,
when tears are in your eyes, I'll dry them all.

I'm on your side when times get rough
and friends just can't be dumb

Like a bridge over troubled water
I'll lay me down.

When you're down and out,
when you're on the street

When evening falls so hard I'll comfort you

I'll take your part when darkness comes
and pain is all around

Sail on, silver girl, sail on by,
your time has come to shine
All your dreams are on their way,
see how they shine

And when you need a friend, I'm sailing right behind.

Italy's Bridge Over Troubled Water
The Italian Prime Minister Silvio Berlusconi loves big infrastructure.

His most grandiose plan to date is to build the world's longest suspension bridge across Messina Strait, from the toe of Italy's boot to Sicily.

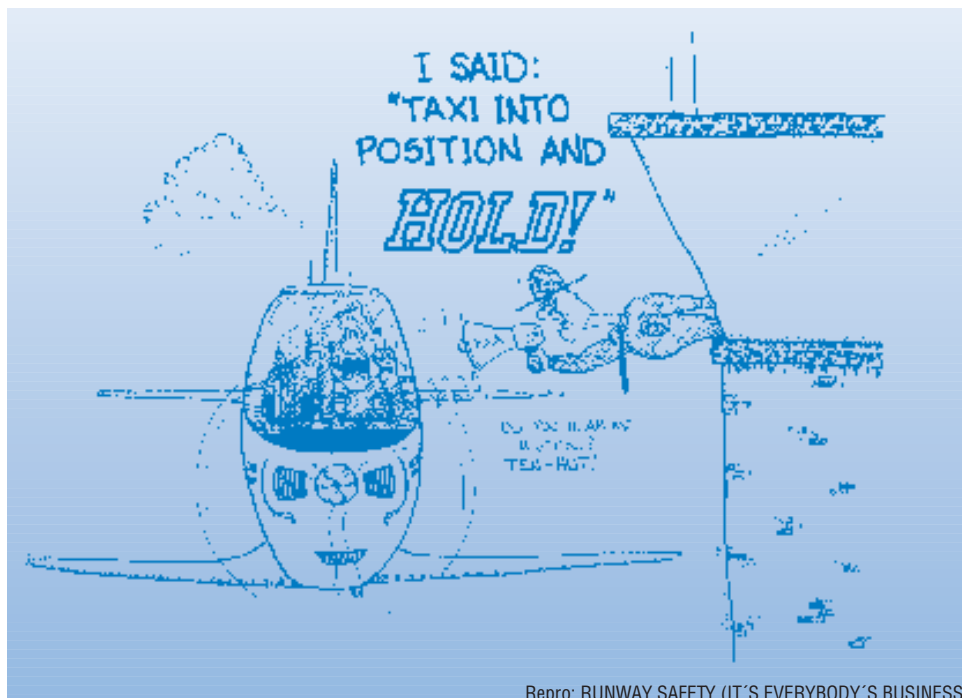
It is something leaders have dreamt of since Roman times.

The bridge's engineering director dismisses fears about the geologically unstable characteristics of this area which saw a devastating earthquake in 1908.

The bridge will withstand 7.2 on the Richter scale.

Řešení z minulého Stripu: BIRD not HERD

(ak)



Repro: RUNWAY SAFETY (IT'S EVERYBODY'S BUSINESS)