strip

Řízení letového provozu České republiky

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

5 / 2006

Trvalý rozvoj TMA Praha (2)

Přinášíme druhou část článku o části vzdušného prostoru TMA Praha.

Změny současné, progresivní

S účinností od 13. 4. 2006, po dokončení zdokonalovacího výcviku všemi řídícími APP Praha v simulovaném prostředí, vstupují v platnost další změny pro nárůst kapacity při snížení zátěže řídících, tj. nové uspořádání letového provozu uvnitř TMA i na základě minimálního, ale dlouhé roky již potřebného zvětšení horizontálních hranic, zvýšení dráhové kapacity změnou odletových tratí pro vrtulová letadla a konečně, řízení radarových rozstupů středního, částečně i konečného přiblížení, a to metodou zobrazení dodatečného cíle.

Přílety v serpentinách

Novým uspořádáním letového provozu uvnitř TMA navazujeme na loňskou tak trochu revoluční změnu ve vedení standardních příletových tratí, po kterých letadla vstupují do lůna TMA a pokračují k dalšímu „zpracování" v tomto vzdušném prostoru, tedy nejen pro převažující směr přiblížení, což je na dráhu 24, ale nově i pro opačný směr provozu. Ten je v důsledku meteorologických podmínek stále potřebnější. Právě tratě, na nichž se uspořádávají přílety pro tento směr, byly noční můrou řídících APP. Smysluplná rekonfigurace nebyla možná, dokud jsme nezískali alespoň „kousíček" prostoru o velikosti asi 11x27 km a vertikálně pouze v horní polovině TMA. A nebylo to zadarmo! Tuto horizontálně důležitou část jsme vyměnili za méně využívané hladiny při spodní hranici ve prospěch ostatních uživatelů vzdušného prostoru. Poté, co jsme rok ověřovali správnost vedení tratí, zavádíme obdobný systém nejen pro 06, ale i pro třetí směr – 31. Neobjevili jsme Ameriku, trochu jsme opisovali ve Frankfurtu, ale v podstatě jsme standardizovali radarový postup pro manipulaci se snížením rychlosti a výšky. Jedná se o to, že letadla ve špičkových provozních hodinách neletí nejkratší, ale únosně prodlouženou tratí, jakousi serpentinou (viz větší obrázek), ze které je zkrácení vždy operativně možné.

Odletové tratě s rychlým vybočením

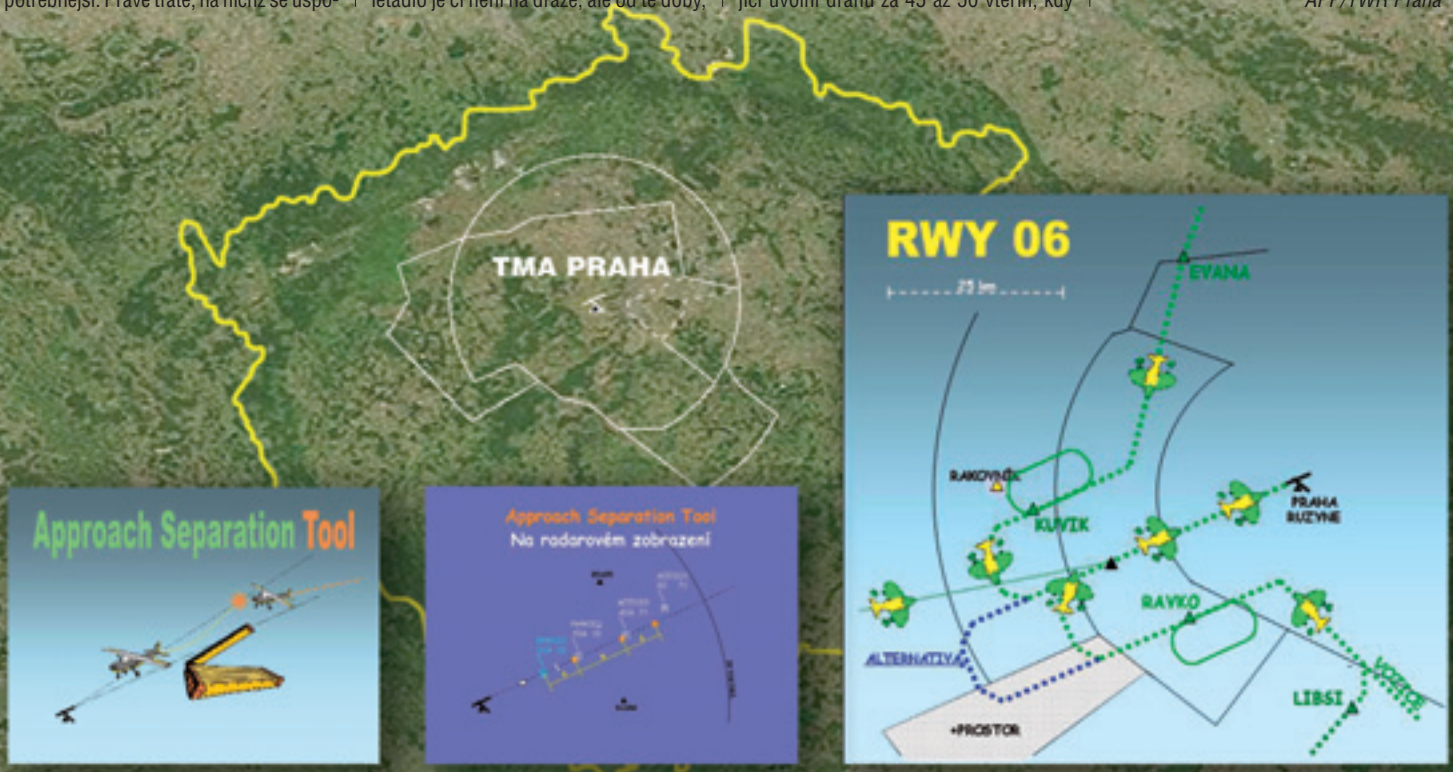
Poptávka po vyšší kapacitě jediné plně využitelné, ruzyňské dráhy je i důvodem změny odletových tratí. V současnosti letištní řídící už nekalkuluje pouze s tím, zda letadlo je či není na dráze, ale od té doby, co obsazenost dráhy měříme na vteřiny a dostalo se nám požehnání i na zkrácené rozstupy na jedné dráze, navrhli jsme, ve spolupráci s ČSA otestovali a nyní zavádíme nové odletové tratě pro vrtulová letadla. Dráhová kapacita je nejužším hrdlem Ruzyně, a tak pomalejší vrtulová letadla uvolní odletový sektor záhy po vzletu a umožní vzlet dalšího, byť i rychlejšího letadla, ovšem jen v denní době. V noci nejsou tak vysoké požadavky na kapacitu a rovněž respektujeme noční klid obcí ležících mimo přímý odletový prostor.

Vyvolávání duchů

Důsledným dodržováním rozstupů letadel na konečném přiblížení, jejichž proměnná hodnota je věží požadována, vytváří APP podmínky pro umožnění vzletů mezi přílety. Příletový mód je definován podle poměru převažujících odletů, příletů, nebo vyrovnaného provozu, tzv. mix mód – přílet, vzlet, přílet, vzlet. Ten např. stanovuje rozstup 6 NM, což reprezentuje 2 minuty letu mezi přílety. Ale představme si trochu věžní kalkulace: Mine-li přistávající letadlo práh dráhy, odlétávající vstupuje na dráhu. Přistávající uvolní dráhu za 45 až 50 vteřin, kdy odlétávající zahajuje rozjezd. Ten se dostane na opačný konec dráhy za dalších 50 vteřin, ale to už nám téměř vypršel dvouminutový rozstup a další přistávající letadlo je těsně před prahem dráhy. A to je právě ten stanovený rozstup. Tolik jen na objasnění, s jakou přesností pracuje řídící středního a konečného přiblížení na APP, aby připravil věži potřebné rozstupy. Chybička již znamená, že v malé mezeře neodstartuje vzlet (věž ho tam nepustí) a při větší, která není zase tak veliká, aby v ní odstartovaly dva vzlety, není využita kapacita. Proto se novým nástrojem na radarové obrazovce k zajištění přesnosti rozstupů stává zobrazení dodatečného cíle, tzv. „ducha". Po zapnutí této funkce, spolu s požadavkem typu módu se za každým letadlem ve fázi přiblížení generuje na prodloužené ose dráhy dodatečný cíl – tedy jeho duch. Duch je věrný svému cíli, udržuje si stále stejnou vzdálenost, neboť reaguje i na proměnnou rychlost. Zjevuje se v podobě oranžové hvězdičky, do které pak řídící při radarovém vektorování navádí další letadlo (viz dva menší obrázky). To si již generuje svého ducha např. v jiné přednastavené vzdálenosti.

Věřme tedy, že přínos letošních změn nám pomůže unést břímě, a to nejen nadcházející letní sezóny.

VLASTIMIL VOLENA
APP/TWR Praha



Celosvětová konference o bezpečnosti

V ústředí ICAO v Montrealu se ve dnech 20.–22. března letošního roku konala celosvětová konference o globální strategii pro zajištění bezpečnosti v civilním letectví.

Nejprve několik statistických údajů z oblasti safety. Za uplynulých 60 let došlo k obrovskému zlepšení. V roce 1945 byl koeficient usmrcených cestujících na 100 mil. osobokilometrů 4,48, v roce 1995 to bylo pouze 0,04. Za 50 let se snížil faktor úmrtí při letecké dopravě 100krát! Další ukazatel, počet usmrcených osob na 100 000 letů, se za 10 let od roku 1995 snížil o 66 procent z 0,12 na 0,04 při 27procentním nárůstu počtu letů. Je však pravda, že regionálně je situace značně nevyvážená. Celosvětově je počet fatálních leteckých nehod na 1 mil. letů 0,8, kdežto v Africe je 5. Následuje jižní Amerika, Karibik, Asie a Pacifická oblast. Evropa a USA mají nejnižší počet.

V průběhu roku 2005 bylo přepraveno okolo 2 mld. cestujících.

Rok 2005 byl podle výsledků hodnocení ukazatelů provozní bezpečnosti klasifikován jako průměrný co do počtu leteckých nehod a počtu obětí. Avšak série těžkých leteckých nehod v létě 2005, při kterých zahynulo okolo 500 osob, se stala signálem ke svolání celosvětové konference generálních ředitelů civilního letectví členských států ICAO. Ve dnech 20.–22. 3. 2006 se sešlo 560 delegátů ze 151 členských států ICAO a 25 mezinárodních organizací v ústředí ICAO v Montrealu.

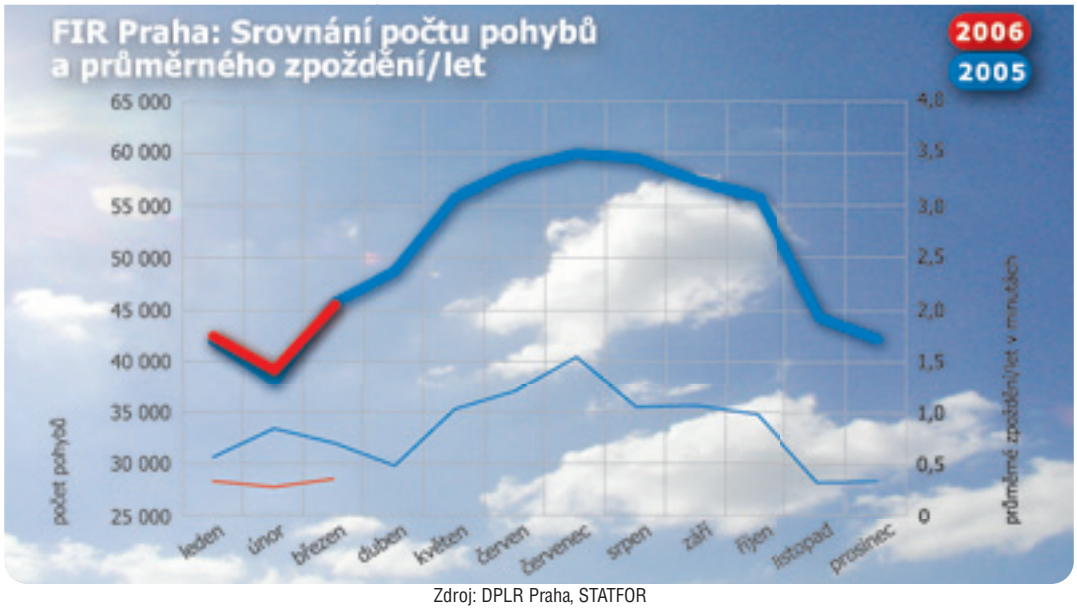
Strategické cíle

Cílem bylo sjednotit standardy pro zmapování stavu úrovně safety v členských státech, přijmout pravidla pro otevřené sdělování informací o výsledcích ověřování stavu i přijatých řešeních a přijmout jednotnou strategii k řešení nedostatků v oblasti safety. Jedním z hlavních nástrojů pro dosažení těchto strategických cílů je program komplexních auditů v členských státech (USOAP), zaměřený na plnění požadavků všech Annexů ICAO (kromě A9 a A17), dále program distribuce safety informací na webových stránkách ICAO (Česká republika tuto aktivitu plně podporuje) a program asistence státům v oblasti rozšiřování jejích kapacity na výkon dohledu v oblasti safety, založený na principu spolupráce a partnerství mezi státy, organizacemi civilního letectví, finančními a dalšími institucemi.

Letecká doprava je nejbezpečnějším druhem dopravy, avšak pro udržení naznačených trendů a pro odstranění regionálních rozdílů v úrovni zajišťování safety je třeba koordinovaného celosvětového úsilí.

Z dokumentů o konferenci připravilo **AI**

Další úspěch pro IATCC Praha. Na 11. stavebním veletrhu Brno 2006 získala v rámci soutěže TOPINVEST (Soutěž o nejlepší investiční záměr v roce 2005) budova nového Národního integrovaného střediska řízení letového provozu (IATCC Praha) titul „Nejlepší investice roku 2005“. Odborná porota soutěže ocenila zejména dlouhodobý přínos této investice pro oblast civilní letecké dopravy v České republice, kvalitní způsob financování, ekonomické parametry a vysokou návratnost investice.



Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

Statistika provozu — březen 2005/2006

	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2005	2006	05/06 v %	2005	2006
březen	45 909	45 216	– 1,5	0,66	0,30

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2005	2006	v %
březen	708 289	715 859	+ 1,0

Počet pohybů na letištích - Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2004	2005	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
březen	12 596	12 508	– 0,7	1 462	1 506	+ 3,0	1 017	1 066	+ 4,8	490	100	– 79,6

Počet pohybů na letišti Praha
BŘEZEN 2005/2006
Zdroj: SPLS Praha

2005	2006
celkový počet	
12 596	12 508
nejvyšší počet/den	
(24. 3.)	(30. 3.)
494	504
nejvyšší počet/hod.	
(31. 3.)	(20. 3.)
45	48

Počet pohybů ve FIR Praha
BŘEZEN 2005/2006
Zdroj: DPLR Praha, STATFOR

2005	2006
celkový počet	
45 909	45 216
nejvyšší počet/den	
(24. 3.)	(31. 3.)
1 578	1 686
nejvyšší počet/hod.	
(31. 3.)	(2. 3.)
130	120

Ivan Holobradý: Pořídil jsem si zrcadlovku a začal se intenzivně věnovat barevné fotografii

Osvítilo mě zatmění Slunce

Ivan Holobradý pracuje u ŘLP ČR, s. p., jako technik datových sítí. Jeho koníčkem je fotografování, a tak se pravidelně zúčastňuje fotosoutěže zaměstnanců našeho podniku. Vloni získal první cenu v kategorii „3L“. Průřez jeho tvorbou je v současné době vystavován v kavárně „20“ na Smíchově.

Začneme vaší prací v podniku. Přibližte nám funkci technika datových sítí.

Naším úkolem je dohlížet a udržovat v provozu datové sítě ŘLP tak, aby všechna zařízení k nim připojená spolu mohla spolehlivě a nepřetržitě komunikovat.

Od kterého roku jste zaměstnán u podniku?

Nastoupil jsem 1. prosince 1997 na středisko LTS/CADIN.

Nastoupil jste hned po studiích?

Ne, po Gymnáziu v Chebu jsem studoval Fakultu telekomunikační techniky VVTŠ v Liptovském Mikuláši a po jejím úspěšném absolvování v roce 1988 jsem byl zaměstnán v Armádě ČR na různých postech úzce souvisejících s telekomunikační technikou a spojením.

Přejděme k vašemu koníčku. Jak dlouho se fotografování věnujete?

Aktivně zhruba od konce základní školy.

Měl jste nějaký vzor?

Vzor vyloženě ne, ale inspirací mi jsou fotografie krajana Západočecha Viléma Heckela, dále například Milana Blšťáka (makro) nebo nádherné fotografické „obrazy“ horolezce Ladislava Kamaráda, jehož výstavu si nenechám nikdy ujít.

Začínal jste asi s černobílou fotografií?

Samozřejmě. Nejprve ještě jako předškolní „pozorovatel“ dění ve fotokomoře

svého otce (byl jsem i vděčným objektem jeho fotografování), později jsem tvořil černobílou fotografii sám, od vyvolávání negativů až po zvětšeniny. Chtěl jsem fotograficky zachytit zatmění slunce 11. srpna 1999, a proto jsem si pořídil svou první kinofilmovou zrcadlovku a začal se intenzivně věnovat barevné fotografii.

Váš žánrový záběr je velmi široký.

Vidíte, mě se zase už několik lidí ptalo, proč třeba nefotím lidi, reportáže a nebo třeba akty… Fotografování je pro mne velkou relaxací a v přírodě se mi relaxuje nejlépe, proto je většina mých fotografií z přírody. Pro kamarády a známé jsem fotil i módní přehlídky, divadelní vystoupení, narozeniny i svatby, ale to relaxace nikdy nebyla a taky bych si do obýváku na zeď nepověsil žádnou takovou fotku. To byl možná právě klíč k výběru fotografií na výstavu – „Mám ji pověšenou na zdi? A ještě se na ni můžu po několika týdnech dívat? Pak ji můžu ukázat i ostatním.“

Z vašich fotografií je zřejmé, že jste se za snímky vydal i do světa.

Fotoaparát se stal mým nejdůležitějším zavazadlem na cestách. Ne snad, že bych fotografoval všude a pořád (i když mému okolí to tak často připadá), ale kamkoliv prý vstoupí noha fotografova, najde se něco zajímavého k focení. Při cestách do zahraničí to platí jaksi dvojnásob a takové snímky (např. z Egypta) pak působí velmi kontrastně oproti Šumavě nebo Jeseníkům, alpské ledovce zase oproti plážím…

Jaké máte dnes vybavení?

Canon EOS300, Canon EOS300D, objektivy Canon EF24/2,8 EF 50/1,8 EF 28-105/3,4-4,5 USM, EF 17-40/4 L USM, EF 75-300/4,5-5,6 + polarizační a přechodové filtry a *stativ!* Těžký, neskladný, dřevěný, ale stabilní a v nejhorším se s ním i ubráním!

Neuvažujete o tom, že byste změnil profesi?

Cože?! Pokud kvůli fotografování – tak rozhodně *ne!* A jinak už *vůbec ne*…

Vaše fotografie jsou k vidění nejen na výstavě, ale i na internetu.

Výstava je k vidění v Kavárně „20“ – roh Radlické ulice 20 a Ostrovského 20, Praha 5-Smíchov. Vlastní internetovou prezentaci udělanou nemám, fotka musí být skutečná, zdobit interiér. Podívat se ale můžete na odkazy nejen s mými fotografiemi: *„Panorama, jaké se hned tak nevidí“* http://www.fotografovani.cz/art/foto_report/clanek252933317.html, *„Fotografie v oblacích”* http://www.fotografovani.cz/art/foto_report/clanek13 64763103.html, *„Pod ochranou magické pasti“* http://www.fotografovani.cz/art/foto_report/clanek 207829418.html *a na fotografie* z velmi povedené *vernisáže na* http://repska.tribuna.cz/.

Děkuji za rozhovor.

Text a foto: **MICHAEL SEDLÁČEK**

dotazník

Ivan Holobradý

narozen: *ve znamení Štíra v roce 1963, 6. listopadu v 17:50 hod*
rodina: *(teď již) šťastně ženatý od prvního podzimního dne 2005, syn Ivan (1997)*
oblíbená literatura: *STRIP, Rock&Pop, Photo Life, Saturnin, Den trifidů, Noc trifidů*
oblíbené divadlo: *Šimka a Grossmana, muzikál Chicago, koncert Rolling Stones…*
nejmilejší filmy: *Saturnin, Tenkrát na západě, Top Gun, Piráti z Karibiku*
vztah k létání: *veskrze pozitivní*
gurmán: *cokoliv na grilu + kuchyně mé ženy Magdy*
životní krédo nebo zkušenost: „Umělec nepotřebuje kritiku, umělec potřebuje ocenění. Když potřebuje kritiku, není to umělec.“ *G. Steinová.*

Zaostřeno na IATCC

Instalace ATM systémů a technologií probíhají v provozním objektu IATCC v souladu s harmonogramem. Celá řada instalací již byla dokončena a v současné době se provádějí funkční testy, včetně testů integračních. Cílem integračních testů je prověrka dostupnosti a správnosti dat, která jsou sdílena více systémy současně. Zjednodušeně to znamená prověřit, že například údaj aktuální hodnoty QNH se ve správné hodnotě a předem stanovené formě dostane do všech systémů, které tento údaj ke své funkčnosti potřebují.

Na jednotlivých pracovištích APP a ACC na sále ATS se již rozsvítily monitory radarových systémů. Pohybující se radarové stopy jsou důkazem nejen vysoké hustoty letového provozu ve vzdušném prostoru ČR, ale také i neklamným příznakem činností, které jsou krok za krokem směřovány k zahájení poskytování služeb z IATCC Praha.

Na obrázku je jeden ze sektorů ACC L. Na pracovních místech EC (radarový řídící) i PC (asistent řídícího) jsou pouze zkušebně nainstalovány dotykové obrazovky pro ovládání hlavního komunikačního systému VCS. Vlastní instalace VCS na všech pracovištích v IATCC bude probíhat až v období od 1. 5. do 30. 6. 2006

Pohled na pracovní místo WS ACC L, které je součástí skupiny neřídicích pracovišť ACC Praha

Na sále ITS byla dokončena montáž velkoplošného zobrazení BARCO. Nyní se podrobně nastavuje a dolaďuje celý systém, který bude zobrazením údajů systému CMOS (Centrální Monitorovací a Ovládací Systém) umožňovat dohled nad provozuschopností klíčových systémů nutných pro poskytování letových provozních služeb

Únor 2007 – termín přechodu k provoznímu využívání IATCC – se zdá být ještě hodně daleko. Mnoho lidí na DPRO a DPLR však ví, že už to tak daleko není...

Text: **JAROSLAV VLASÁK,** *KIATCC*, foto: **IVO LENGÁL,** *KIATCC*

Změna v důchodovém pojištění

Nejen ti, kteří se přiblížili důchodovému věku, ale i všichni ostatní zaměstnanci si mohou vyžádat u České správy sociálního zabezpečení informace o započítané době důchodového pojištění.

Ke dni 31. 12. 2005 zanikla povinnost organizací požádat pro své zaměstnance nejpozději dva roky před dovršením nároku na starobní důchod o výpis dob pojištění z evidence ČSSZ v rámci předstihového řízení.

Od 1. 1. 2006 mohou občané sami požádat jednou za kalendářní rok Českou správu sociálního zabezpečení (ČSSZ – Odbor správy údajové základny, Křížová 25, Praha 5, PSČ 225 08) o zaslání informativního osobního listu důchodového pojištění.

Žádost musí obsahovat rodné číslo žadatele, příjmení, jméno, rodné příjmení a adresu, na kterou bude informativní osobní list zaslán. Žádost lze podat písemně nebo v elektronické podobě podepsané zaručeným elektronickým podpisem.

Česká správa sociálního zabezpečení zašle informativní osobní list žadateli do 90 dnů ode dne doručení jeho žádosti na ČSSZ (§ 40a zák. č. 582/1991 Sb.).

Výše uvedená změna zaručuje všem občanům průběžnou kontrolu započítané doby důchodového pojištění. Dosud fungoval systém, že pojištěná osoba se nejdříve dva roky před dosažením důchodového věku dozvídala, jakou dobu pojištění má v evidenci u České správy sociálního zabezpečení.

Na žádost o informativní osobní list důchodového pojištění není oficiální formulář, proto jsme na nástěnku Intranetu umístili vzor s požadovanými údaji a adresou ČSSZ.

A naše rada?

Pro ty, kteří se chystají do důchodu do roku 2007, doporučujeme si obstarat tento doklad co nejdříve, neboť se chystají změny v sepisování důchodů a veškeré úkony v této agendě má převzít Česká správa sociálního zabezpečení, která nedošetřuje chybějící doby důchodového pojištění, pouze podává informace o způsobu prokazování nezapočítaných dob. Pokud se některé nezhodnocené období prokazuje až po přiznání důchodu, řízení je velmi zdlouhavé a může skončit i u soudu.

Ostatní „mladší ročníky" nemusí pospíchat s žádostí, ale také není zbytečné nechat si tento osobní list zaslat, neboť je to dokonalý podklad nejen pro kontrolu skutečně evidovaných dob důchodového pojištění, ale i při sepisování jakéhokoliv důchodu, na který vznikne žadateli nárok.

DIVIZE PERSONÁLNÍ

Aktuálně

572 pohybů za jeden den. Tento absolutní rekord na letišti Praha zaznamenalo ŘLP ČR, s. p., dne 28. dubna 2006.

Pražské ruzyňské letiště nově nabízí možnost odbavení přes internet. Cestující některých zahraničních leteckých společností, kteří mají jen palubní zavazadla, již nemusejí kvůli odbavení k přepážce. Cestující ČSA budou moci využít službu odbavení po internetu na pražském letišti ve druhé polovině tohoto roku. **(red)**

Fotografie (nejen) z dovolené

Se zimou se rozloučíme leteckým snímkem **Jana Štindla ml.** Sice na něm chybí vyrovnaná řada stanů, ale i tak především děti poznají Zlatou zátoku u Ledče nad Sázavou, kde mnohé z nich tráví v létě část školních prázdnin.

Podařil se i vám podobný úlovek? Příspěvky do rubriky **Fotografie (nejen) 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)**

Hospodaření podniku v roce 2005

Rok 2005 byl pro státní podnik Řízení letového provozu České republiky rokem úspěšným. Výsledky uvedené v roční účetní závěrce za rok 2005 dokládají, že ukazatele hospodaření stanovené plánem pro rok 2005 byly splněny.

Za období leden až prosinec 2005 dosáhly celkové výnosy podniku částky 2424,8 mil. Kč. Hlavním zdrojem příjmů podniku bylo poskytování letových provozních služeb a jejich podíl na celkových výnosech činil 96,1 procenta. Při celkových nákladech ve výši 2194,8 mil. Kč dosáhl hrubý zisk před zdaněním částky 230,0 mil. Kč, což znamená, že ukazatel hrubého zisku byl překročen o 39,4 procenta.

Díky příznivým výsledkům hospodaření je ŘLP ČR, s. p., schopno bez jakýchkoliv problémů plnit své závazky vůči státnímu rozpočtu i vůči svým dodavatelům. Zároveň výsledky hospodaření podniku dosažené v roce 2005 odpovídají dlouhodobé hospodářské strategii ŘLP ČR, s. p., zaměřené na nárůst hodnoty aktiv při adekvátní míře zisku a stabilní úrovni cen za poskytované služby.

Účetní závěrka

Roční účetní závěrka za rok 2005 měla svá specifika. Na základě směrnice Evropské komise č. 550/2004 byla účetní závěrka podniku za období roku 2005 poprvé sestavována podle mezinárodních standardů účetního vykazování – IFRS. Divize finanční se s tímto požadavkem dokázala úspěšně vyrovnat a roční účetní závěrka za rok 2005 byla auditory ověřena bez výhrad. Dne 22. 3. 2006 Ministerstvo dopravy ČR schválilo roční účetní závěrku podniku za rok 2005.

Vývoj letového provozu

Vedle finančního řízení je hlavním faktorem dosahování příznivých hospodářských výsledků i vývoj letového provozu. Celkový počet 210 599 pohybů letadel na letišti Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary v roce 2005 představoval meziroční nárůst o 8,5 procenta. Vedle výkonů hlavního letiště lze pozitivně hodnotit i narůst výkonů pravidelné dopravy na letišti v Brně a Ostravě.

V roce 2005 bylo ve vzdušném prostoru České republiky zaznamenáno celkem 606 747 řízených pohybů. Stabilizovaný nárůst počtu pohybů v roce 2005 potvrdil trend rostoucího zájmu o leteckou dopravu ve střední Evropě. Celkový nárůst počtu pohybů oproti roku 2004 činil 7,3 procenta, čímž vzdušný prostor České republiky ve srovnání s ostatními členskými státy EUROCONTROL vykázal v roce 2005 mírně nadprůměrný nárůst počtu výkonů.

Významné události roku 2005

Vedle pozitivních výsledků hospodaření a příznivého vývoje letového provozu hovoří o dlouhodobém a úspěšném vývoji podniku i další významné události, které nastaly v průběhu roku 2005.

Na konci května ocenila Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) ty poskytovatele letových provozních služeb a provozovatele letišť, kteří nejvíce přispěli k dalšímu rozvoji mezinárodní letecké dopravy. Stejně jako v letech 2002 a 2004 i v roce 2005 získalo ŘLP ČR, s. p., společně se švédským poskytovatelem LFV čestné uznání IATA za příznivou cenovou politiku a dlouhodobou podporu leteckých dopravců.

Ratingové hodnocení

Dalším dokladem o dlouhodobě úspěšném vývoji hospodaření je prodloužení ratingového hodnocení finanční stability podniku. Hodnocení bylo provedeno agenturou CRA RATING Agency, a. s., která je jediným afilačním partnerem renomované a nejstarší světové ratingové agentury MOODY'S INVESTORS SERVICE ve střední Evropě. Podnik již po třetí za sebou dosáhl hodnocení z hlediska dlouhodobého ratingu na stupni **A+/czAaa,** z hlediska krátkodobého ratingu na stupni **czP–1**. Získaný rating podniku odpovídá nejvyššímu stupni, kterého může hodnocený subjekt v České republice dosáhnout.

DIVIZE FINANČNÍ

DPER na veletrzích pracovních příležitostí

Náborové aktivity divize personální, zaměřené na nábor a výběr nových řídících letového provozu, mají za cíl oslovit širokou škálu potenciálních zájemců. Součástí celého náborového procesu je také účast na veletrzích pracovních příležitostí, které pořádá mezinárodní organizace IAESTE (The International Association for Exchange of Student for Technical Experience) ve spolupráci s vysokými školami technického zaměření. Zaměstnanci DPER se postupně zúčastnili veletrhů v Liberci, Praze, Plzni a Brně. Hlavním cílem bylo oslovit studenty a studentky vysokých škol nejen v Praze, ale i v regionech, předat jim přesné informace o nabídce ŘLP ČR, s. p., a zodpovědět jim případné dotazy. Na veletrzích naši zaměstnanci Ing. Renáta Cvrčková, Ing. Dušan Ingeli, Radana Nováková a PhDr. Michal Walter seznamují studenty s naším podnikem, prezentují možnosti pracovního uplatnění především v profesi řídícího letového provozu a při osobním kontaktu vysvětlují zájemcům zejména požadavky na výběrové řízení.

Zájem studentů je poměrně vysoký a účast našeho podniku na veletrzích je vhodnou příležitostí k navázání kontaktů s budoucími zájemci o profesi řídícího letového provozu. Účast na veletrzích pracovních příležitostí přináší dlouhodobý efekt, neboť náš podnik vstupuje tímto způsobem do povědomí mladých lidí a upoutává jejich zájem.

Na veletrzích byly vždy provedeny prezentace v přednáškových sálech, kterých se zúčastnilo přes 200 studentů, a osobně bylo kontaktováno přes 300 studentů. Zájem studentů i absolventů o práci v našem podniku byl nad očekávání velký. **(red)**

Použití ID karty v areálu letiště Ruzyně

Přeprava zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., na ID karty v areálu letiště Praha-Ruzyně je zajišťována na základě smlouvy mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s., a Řízením letového provozu ČR, s. p., již mnoho let. Při sepsání dodatku k platné smlouvě v roce 2006 (paušální úhrada byla snížena z důvodu přesunu zaměstnanců do Jenče) bylo zjištěno několik nejasností. Tyto nově vzniklé problémy byly projednány s Dopravním podnikem a od 1. dubna 2006 byla dohodnuta pravidla, o kterých by měly být informovány obě smluvní strany, revizoři Dopravního podniku i zaměstnanci ŘLP ČR, s. p.:

Zaměstnanec ŘLP ČR, s. p., může použít v souvislosti s výkonem práce svou ID kartu pro jízdu autobusy MHD v areálu pražského letiště při cestě z centra Prahy od stanice „Terminál Jih" do konečné stanice „Letiště Ruzyně". V opačném směru je trasa autobusů vedena odlišně a ID kartu může zaměstnanec ŘLP ČR, s. p., použít mezi nástupní stanicí „Terminál Sever 1" a stanicí „Terminál Jih".

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., vzal na vědomí všechny platné ID karty zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Nově se jedná o ID karty z mimopražských letišť. Na ID kartě musí být foto zaměstnance ŘLP ČR, s. p., který využívá tuto bezplatnou přepravu, a název podniku v anglické nebo české podobě s plně vypsanými názvy nebo se zkratkami.

Maximální snaha zaměstnanců divize personální o upřesnění všech sporných bodů smlouvy by měla zabránit nepříjemnostem při kontrole zaměstnance ŘLP ČR, s. p., revizorem Dopravního podniku. Pokud by i přes všechna tato opatření vznikl incident, chtěli bychom zaměstnance našeho podniku požádat o informaci, abychom mohli vyřešit konflikt k oboustranné spokojenosti. **PS/DPER**

Inspiromat

„Na základě šetření bylo zjištěno, že 60 až 80 procent všech leteckých nehod je způsobeno selháním lidského faktoru a ne selháním systému. Hlavní příčinou všech nehod je situační uvědomování, a je to právě zvýšená míra situačního uvědomování, která má rozhodující vliv na zlepšení lidského výkonu. V případě řídících letového provozu a členů posádek se jedná především o to, aby byli vždy ve střehu, jasně komunikovali a dodržovali stanovené předpisy."

Bruce Green, řídící letového provozu na Springfield-Beckley Municipal Airport, Ohio, duben 2006

„IATA odhaduje, že zavedení funkčních bloků v letovém prostoru by mělo přinést při nejmenším 20% zlepšení pokud jde o produktivitu řídících letového provozu a 25% snížení přídavných nákladů v celém evropském systému. Bude-li prioritou efektivnost nákladů, letecké společnosti věří, že by v Evropě bylo možné odstranit značnou část nákladů vynaložených na rozdělení evropského letového prostoru vytvořením šesti takovýchto funkčních bloků."

Günther Matschnigg, IATA senior viceprezident – Jane´s Airport, duben 2006

„Celá jedna třetina středisek řízení letového provozu pravděpodobně nepřežije rok 2020. Ze stávajících 60 oblastních středisek zůstane činných pouze 15 až 20."

Eric Kroese, ředitel Dutch navigation services – Jane´s Airport Review, duben 2006

„Současná kvalita, kvantita a konzistence podávání zpráv o incidentech ATM a podávání informací o bezpečnosti jsou zcela neadekvátní pro účely bezpečnostního managementu a ročního hodnocení výkonů v celé Evropě. Bez komplexního podávání zpráv o těchto incidentech a spolehlivého klíče pro určení bezpečnosti, je velmi těžké sledovat oblasti, ve kterých v rámci Evropy nastalo zlepšení. Podávání zpráv je základem pro trvalé zlepšování bezpečnosti."

Performance Review Report 2005 vydaný Performance Review Commission

„Celková situace týkající se podávání zpráv o leteckých incidentech a způsob sdílení dat se od roku 2002 příliš nezlepšil. Značnou překážku představují nejen národní soudní spory ale i postupy managementu některých provozovatelů služeb letového provozu."

Tonny Licu, manažer programu European Safety – Jane´s Airport Review, duben 2006

LH

Co se děje na ruzyňském letišti?

Schengen, to znělo jako pohádka

Když k nám dospěly v polovině osmdesátých let zvěsti o jakési Schengenské dohodě, zdálo se nám to jako scifi z jiného světa. My, kteří jsme se narodili už v zadrátované republice a poznali cestování jen na povolení a devizové přísliby, jsme tiše záviděli lidem, že žijí v zemích, kde se mohou dohodnout na volném pohybu osob, bez kontrol na hranicích a bez cestovních dokladů. A dnes už jako samozřejmost vnímáme tu nádhernou volnost, s jakou cestujeme do většiny zemí světa. A hlášení v autobusech na letiště Ruzyně nám denně připomíná, že už je i naše připojení do schengenského systému velmi blízko. Terminál Sever 1 – nonschengenský prostor, terminál Sever 2 – schengenský prostor, no nezní to báječně?

Když Česká republika uspěje v náročných kontrolách expertů EU, které se týkají i letiště Praha-Ruzyně a Brno-Tuřany, vstoupíme do schengenského prostoru v říjnu 2007. Pokud se rozšíření uskuteční podle plánu a do prostoru vstoupí také Polsko a Slovensko, nebude ČR hraničit s žádnou nečlenskou zemí. Jedinou vstupní branou do společného prostoru by se tak stala právě tato mezinárodní letiště, která budou jako jediná provozovat tzv. nonschengenské lety.

Podívejme se trošku na historii Schengenské dohody o volném pohybu osob. Schengenská dohoda vymezuje prostor, ve kterém mizí vnitřní hranice mezi jednotlivými státy a kontrola vstupu do tohoto prostoru je pouze na vnější hranici prostoru, která ho odděluje od nečlenských zemí, a na mezinárodních letištích jednotlivých států. Občané členských států se mohou pohybovat bez kontrol na vnitřních hranicích a bez cestovních dokladů.

Dokument je nazván podle města Schengen v Lucembursku, kde 14. června 1985 podepsalo pět členských států EU (Francie, Německo, Belgie, Lucembursko a Nizozemsko) dohodu o zrušení veškerých kontrol osob cestujících v rámci těchto zemí. Dohoda nebyla součástí práva evropského společenství a k nabytí účinnosti musela být ratifikována účastnickými zeměmi. Trvalo to ještě dlouhých 10 let legislativních i technických příprav, než v březnu 1995 začala Schengenská dohodaa platit v Belgii, Francii, Lucembursku, Německu, Nizozemsku, Španělsku a Portugalsku. V současné době schengenský prostor zahrnuje následující státy EU: Belgie, Dánsko, Německo, Finsko, Francie, Řecko, Itálie, Lucembursko, Nizozemí, Portugalsko, Rakousko, Švédsko, Španělsko. Mimo EU to je Island a Norsko. V roce 2005 ratifikovalo smlouvu i Švýcarsko. Tyto země zavedly společnou vízovou politiku a dohodly se na zavedení účinných kontrol pouze na vnějších hranicích.

Takže tento rok naše republika a právě v těchto měsících i letiště Praha-Ruzyně a Brno-Tuřany jsou pod drobnohledem expertních týmů EU. Po skončení praktického hodnocení budou závěrečné zprávy schvalovat příslušné komise EU. Od dubna do září 2007 bude rada EU rozhodovat o připravenosti nových států na vstup do schengenského prostoru. A když obstojíme, v říjnu 2007 se staneme členskou zemí Schengenské dohody.

Z tiskových zpráv ČTK a webových stránek o EU připravil **OLDŘICH STANĚK**, *AI*/
Foto: **(mis)**

Building Man

Nová budova IATCC přinesla nejen příjemný prostor pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., ale i několik nových zkratek a pojmů. Jednou z nových zkratek, se kterou se setkáváte takřka na každém kroku, je BMS. Co to vlastně znamená? Je to zkratka anglického výrazu Building Management System, do češtiny se tento výraz překládá jako *řídicí systém budovy*.

Budova IATCC v sobě obsahuje mnoho technických zařízení, většinou skrytých zrakům běžných zaměstnanců. Tato zařízení mají za úkol vytvořit příjemné vnitřní prostředí, umožnit přístup do těch správných místností, hlídat, zda v objektu není ohnisko požáru, nebo umožnit na dálku sledovat, zda se někde neděje něco nesprávného, případně někdo nepotřebuje pomoc. Zařízení nebo systémy jsou samy o sobě schopny tuto základní funkci plnit, ale teprve propojení systémem BMS vytváří to, čemu se říká inteligentní budova. Spousta z vás si při vyslovení těchto slov jistě pomyslí cosi o omezování nebo vzpomene na Orwelova Velkého bratra. Již při přípravě projektové dokumentace IATCC jsme ale všichni mysleli na to, aby budova co nejméně omezovala její uživatele. V následujících řádcích vás, doufám, přesvědčím, že tomu tak skutečně je, a v dalších čtyřech částech se vám pokusím vysvětlit správné fungování jednotlivých systémů, se kterými se setkáváte. Podíváme se, jak byly při přípravě projektu i při realizaci zamýšleny a provedeny a také jakou roli má záhadné místo – **Dispečink BMS.**

Seriál pohled

6

(pokračování z minulého čísla)

Mezinárodní letecká federace FAI usilovala o uzavření mezinárodních úmluv o letectví. Vedly ji k tomu problémy se zakázanými pásmy, která v letech 1912 a 1913 vyhlásila řada evropských států, protože letci, zvláště posádky volných balonů, se často mohly dostat do těchto míst i proti vlastní vůli. FAI proto v květnu 1914 na mezinárodní konferenci apelovala na vlády, aby zakázaná pásma byla omezena jen na nejnutnější rozsah s právem přeletu v případě „zásahu vyšší moci“. Federace uznávala bezpečnostní zájmy států, soudila však, že problém nebezpečí špionáže lze řešit zákazem fotografování ze vzduchu. Skutečná mezinárodní úmluva o civilním letectví, která se už týkala především letecké dopravy, byla však uzavřena až po skončení první světové války.

Nouzová přistání

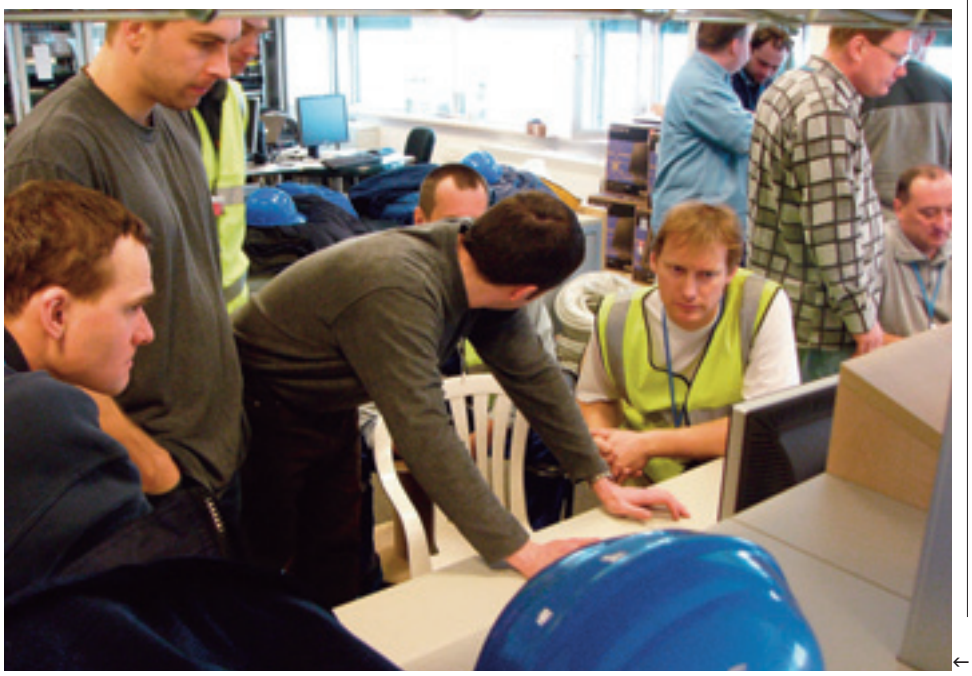
Velmi brzy se také objevují první opatření pro případ nouzového přistání letadel. V mezinárodních pilotních průkazech FAI byla v několika evropských jazycích otištěna výzva k pomoci letcům v případě nouze. V listopadu 1910 vydala rakouskouherská vojenská správa ustanovení týkající se nouzového přistání vojenských vzducholodí; ustanovení obsahovalo způsob signalizace ze vzducholodi (červený trojúhelníkový prapor pod gondolou, v noci bílé světlo) i zákaz kouření a otevřeného světla v blízkosti letadla. Další pokyny se týkaly asistence občanstva při vlastním přistání.

Pilotní zkoušky

Již v těchto pionýrských letech se začínaly objevovat první letecké předpisy. Zřejmě vůbec prvním takovým

agement System IATCC Praha – 1. část

Budovu sice můžeme nazývat inteligentní, ale stále je potřeba kontrolovat parametry systémů lidmi. Proto se vybudoval dispečink BMS. Zaměstnanci tohoto dispečinku jsou vyškoleni na kontrolu všech jimi dozorovaných systémů a řešení možných krizových situací. Řadu takovýchto situací jsme již při realizaci testovali a snažili se je automatizovat. Ne vždy je to ovšem možné. V takovou chvíli přichází na řadu supervizoři BMS, aby zasáhli a uvedli systémy do řádného stavu. Jsou také rovnocennými partnery kolegům ze sálu ITS, s nimiž budou řešit mimořádné situace, jež mohou nastat. Stejně jako má supervizor ITS k dispozici techniky, kteří za něj řeší problémy přímo na místě poruchy, tak i supervizor BMS může využít techniky CL. Společně by měli být schopni vyřešit velkou většinu situací, které mohou nastat. Při své práci využívá supervizor BMS moderní řídicí systém, který mu přehlednou formou poskytuje informace ze všech systémů, které udržují budovu v chodu. Pracovní směna je obsazována dvěma pracovníky. Jeden má na starosti bezpečnostní systémy a druhý systémy podpory vnitřního prostředí.



Dalším důvodem pro zřízení dispečinku BMS bylo vytvoření pracoviště, kam se budou hlásit potíže týkající se budovy a jejího vybavení. Všichni si potom budou pamatovat jedno telefonní číslo a nebudou muset přemýšlet, koho volat v případě nějakých potíží se zařízením a vybavením budovy.

Budova IATCC je vybavena nejmodernějším technickým zařízením a řídicím systémem. Doufám, že splní vše, co jsme při přípravě a realizaci projektu očekávali, a společně s kvalifikovanou obsluhou dispečinku BMS poskytne nám všem příjemné pracovní prostředí.

V příštích číslech Stripu se blíže podíváme na jednotlivé součásti BMS.

Text a foto:
JIŘÍ HOURA ml., *KIATCC*

← ***Supervizoři BMS při testování řídicího systému***

ů do historie řízení letového provozu

krokem bylo zavedení pilotních zkoušek potvrzených udělením pilotního diplomu; ten potvrzoval pilotovu kvalifikaci. Zkoušky zavedla v roce 1909 FAI, zřejmě jako reakci na množící se nehody, které postihovaly především nezkušené začínající piloty. První diplomy byly vydávány ve Francii od zmíněného roku 1909, v následujícím roce se začaly udělovat i v dalších zemích sdružených v FAI, mezi nimi v Rakousku a Německu. Pilotní diplomy tehdy vydávaly aerokluby, nikoli státní instituce, úřady je však běžně respektovaly jako úřední doklad. Požadavky na složení pilotní zkoušky postupně narůstaly. Není však účelem sledovat zde růst kvalifikačních požadavků na piloty. Jako zajímavost jen uveďme, že i rakouští vojenští piloti v průběhu celé první světové války získávali mezinárodní pilotní diplomy FAI, vydávané rakouským aeroklubem.

Provozní předpisy

Postupně se začaly objevovat i předpisy provozní. Není bez zajímavosti, že jeden z prvních leteckých předpisů vznikl v Čechách. Stalo se tak v únoru roku 1910 a předpis se týkal pořádání veřejných leteckých produkcí. Stanovoval minimální rozměry letišť k takovým produkcím použitým, vyžadoval ověření kvalifikace pilota, zakazoval přelet letadla nad diváky. Podnětem k jeho vydání byla první veřejná letecká produkce v Chuchli u Prahy, uskutečněná 2. ledna 1910, kdy u letounu Wright francouzské licenční výroby při přeletu nad diváky vysadil motor. Pilot Gaubert sice situaci zvládl a přistál klouzavým letem, aniž diváky bezprostředně ohrozil, jak nám však ukazují i případy z nedávných let, opatrnosti v tomto ohledu není nikdy dost.

Také letadla měla být podle tohoto předpisu k veřejné produkci schvalována politickým úřadem – v tomto případě pražským Místodržitelstvím pro království České, a tak se u nás již od roku 1910 objevují první certifikáty letadel. Lze jen litovat, že z nich je po naše dny dochováno minimum. Na základě tohoto předpisu také úřady – někdy to bylo Místodržitelství, někdy okresní hejtmanství – mohly vydávat (a v několika případech vydaly) úřední pilotní vysvědčení, které však mělo platnost omezenou dosahem uvedeného předpisu – ten totiž platil pouze v Čechách, nikoli už na Moravě. Na Moravě se podobný předpis objevuje až v roce 1912.

PAVEL SVITÁK, *L+K*, foto: **archiv**

(pokračování v příštím čísle)

Dopravní „limousina" Aero A.10, nasazená v roce 1924 Československými státními aeroliniemi. Byla určena pro tři až pět cestujících, posádku tvořil pilot (na levé straně letounu) a palubní mechanik (sedící vpravo poněkud vzadu). Dobře patrné jsou vstupní dveře do kabiny cestujících a otevřený zavazadlový prostor

Zlato pro hokejisty

Se zlatými medailemi se vrátili hokejisté ŘLP ČR, s. p., z mezinárodního turnaje řídících letového provozu „International ATC Ice Hockey Cup 2006“, který se konal od 19. do 21. dubna ve slovenské metropoli Bratislavě.

Turnaje se zúčastnila družstva z České republiky, Finska, Maďarska, Německa, Rakouska, Slovenska a Švýcarska. Na začátku turnaje byly týmy rozlosovány do dvou skupin. Našim hokejistům přisoudil los ve žluté skupině hokejisty z Vídně, Düsseldorfu a z Finska. Do bílé skupiny byly vylosovány týmy z Bratislavy, Budapešti, Košic a Ženevy.

Náš tým dobře zvládl vstup do turnaje a ve svém prvním vystoupení porazil hokejisty z Vídně 4:2. Ve druhém utkání narazili reprezentanti ŘLP ČR, s. p., na družstvo z Finska, tradičně nepříjemného soupeře. Výsledky Finů z minulých ročníků předem naznačovaly, že náš tým čeká velice těžký zápas, a všichni hráči věděli, že úspěch proti výborně bruslícím severanům může přinést pouze maximální nasazení a soustředěný výkon celého týmu. Zápas se hrál ve vysokém tempu a hráči hájící barvy našeho podniku jej zvládli na výbornou. Po závěrečné siréně se hokejisté ŘLP ČR, s. p., radovali z vítězství 6:2. Tým povzbuzený výhrou nad silným soupeřem z Finska vstoupil razantně do závěrečného utkání ve skupině a po první třetině již vedl nad hokejisty z Düsseldorfu 5:0. V utkání, které se nakonec zvrhlo v exhibici, přehráli reprezentanti ŘLP ČR, s. p., celkem jednoznačně svého soupeře a zaslouženě vyhráli 10:2. Prvenství našich hokejistů ve žluté skupině znamenalo postup do finále a boj o zlaté medaile. Na druhém místě se umístil tým z Finska, následován hokejisty z Vídně, posledními skončili reprezentanti Düsseldorfu. Bílou skupinu vyhrál domácí tým z Bratislavy před hokejisty z Košic, Ženevy a Budapešti. Ve finále se tak utkaly o zlaté medaile týmy z Prahy a Bratislavy. Hokejisté ŘLP ČR, s. p., v zápase potvrdili vynikající formu z předchozího průběhu turnaje a zápas zaslouženě dovedli do vítězného konce, když porazili loňského vítěze 6:3 a oplatili mu tak porážku z loňského finále. Na třetím místě se umístili hokejisté z Finska, následováni týmy z Košic, Ženevy, Vídně, Budapešti a Düsseldorfu.

V letošním ročníku o pohár řídících letového provozu náš podnik reprezentovali tito hráči: Michal Štikar, Ivan Majerčin, Zdeněk Morávek, Tomáš Horák, Robert Toscani, Jan Klas, Robert Morx, Jan Lomička, Petr Procházka (foto – horní řada zleva), Petr Žítek, Martin Štěpánek, Libor Pecháček, Miloslav Pechanec, Michal Chvojka (foto – dolní řada zleva) a Jan Král, jako nehrající člen týmu.

TOMÁŠ HORÁK, *PV,* foto: archiv

Misheard English

STRATEGIES FOR CHATTING WITH YOUR BOSS´s SPOUSE

1. Your boss´s spouse is always very friendly and approachable at company gatherings and you are uncomfortable and not sure how to respond being afraid not to turn this get-together into a farce or your funeral. What should you do?

First, assume that whatever you say to the boss´s spouse will get back to the boss because in healthy relationships spouses talk to each other. There are bosses who rely on their husbands or wives to give them feedback about everyone they meet – so when you are dealing with the boss´s spouse think twice or else it might have bearing on your job security.

2. What kinds of topics are acceptable to discuss with the boss´s spouse?

Except for details about work, anything you would be willing to discuss with your boss is a fair topic of discussion with your boss´s spouse – however, keep the conversation light, do not argue, do not make nasty remarks about your boss being a big bad greedy bully (remember and always bless your stress – it means you are still alive). If gossips say there have been funny goings-on between your boss and his assistant, do not ask your boss´s spouse about it, she might give you money to shut you up. If you have heard that your boss´s spouse loves bungee-jumping, share your excitement about jumping off the top of your office.

Still, you may want to be particularly careful about stating strong feelings or beliefs on subjects like religion and politics that could turn out to be expensive. The absolute worst thing you can do is say something like, „How can anybody own a pitbull?“ and find out that your boss and his/her spouse own four.

If you do mention a sensitive issue, offer an explanation of why you feel the way you do.

3. At what point does ordinary conversation become inappropriate?

Your chinwag may be seen as negative if it incorporates workplace gossip, so stay away from saying nasty things about your colleagues. Never tell blue jokes and scrupulously avoid sexual undertones or else you might give the impression that you are a bigot or wife-swapper.

4. Should you ever discuss your boss´s personal life with his/her spouse?

Your boss is not your Mother, so it´s wise to shy away from sharing secrets. You should stay away from becoming involved in any personal issues (unless the boss invites you directly to do so) or you will spend the rest of your life regretting it. On rare occasions, however, helping the boss´s spouse with household chores related activities may improve your relationship with your boss.

5. Is there any danger in getting to know the boss´s spouse?

Of course there is. Some bosses may appear to be excessively jealous if you are chatting with their spouse and the relationship may prompt gossip that you are attentive to the boss´s spouse to curry favour with your boss.

V textu je jedna slovní záměna.

❖❖❖

Řešení ze Stripu 4/2006:
Naturalist Test :1 b,2 c,3 b, Frightfully Easy English: 1 a, 2) a, b, c, 3) a **(ak)**

strip Zpravodaj zaměstnanců Řízení letového provozu České republiky, státní podnik ■ VI. ročník, č. 62 ■ Náklad 1300 výtisků ■ Neprodejné ■ Vydává ŘLP ČR, s. p. ■ Tisk: Tiskárna Reproprint, s. r. o. ■ Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů ■ Redakční rada: PhDr. Radka Blaháková, Irena Doubravová, Ing. Luboš Hlinovský, Ing. Ivan Hubert, Mgr. Richard Klíma, JUDr. Jitka Kocourová, Ing. Jan Mazač, Michael Sedláček (šéfredaktor), Ing. Oldřich Staněk, Ing. Jan Štindl, Jaroslav Vlasák ■ Adresa redakce: K Letišti 1040/10, P. O. Box 41, 160 08 Praha 6, telefon: 220 373 209, fax: 220 372 107 ■ E-mail: strip@ans.cz ■ Uzávěrka čísla: 3. 5. 2006 ■ Číslo vyšlo 5. 5. 2006 ■