



Základní výcvik ATC 2006

V době, kdy zazněl z provozní divize jasný požadavek na výcvik nových řidičích letového provozu, jsme si nejprve položili otázku, kdo zasedne do lavic základního výcviku. Odpověď nám dal celý proces výběrového řízení, které bylo ukončeno v lednu letošního roku.

Záměrně se zmiňuji o procesu výběrového řízení, a to vzhledem k tomu, že nároky na adepty pro funkci řídicího letového provozu jsou vysoké, a tak těmto požadavkům musí odpovídat též kvalita jejich výběru.

Jaké jsou vlastně jednotlivé fáze výběru? Je jich celkem šest a jsou to tyto:

a) předvýběr – zde se eliminují uchazeči, kteří nevyhovují zadaným kritériím, a ověřuje se jejich motivace dále pokračovat ve výběrovém řízení (základní podmínky nesplnilo nebo odstoupilo z řízení 55 procent přihlášených),

b) přezkoušení z anglického jazyka – ověření znalostí a dovedností anglického jazyka zabezpečuje letecká škola podle vnitropodnikové dokumentace (zde neuspělo nebo nepřišlo k přezkoušení celkem 59 procent uchazečů),

c) testy FEAST (First European Air Traffic Controller Selection Test) – jedná se o testovou baterii pro výběr řídicích letového provozu, která se skládá ze dvou částí:

■ **FEAST WBT** (Web Based Tests) – šest testů založených na webové platformě EUROCONTROL,

■ **FEAST SDM** (Strip Display Management) – počítačový test simulující pracovní prostředí řídicího letového provozu (neuspělo nebo nepřišlo 41 procent uchazečů),

d) ověření zdravotní a psychické způsobilosti – toto ověření provádí ÚLZ Praha a řídí se předpisem L 1 (po tomto ověření dále nemohlo pokračovat ve výběru 8 procent uchazečů),

e) psychologické vyšetření podnikovým psychologem – vyšetření je zaměřeno na detekci osobních předpokladů vzhledem k profesi řídicího letového provozu (k tomuto vyšetření se z celkového počtu 549 propracovalo 51 uchazečů),

f) pohovor s výběrovou komisí – na základě získaných podkladů a pohovorů s uchazeči výběrová komise určí ty kandidáty, kteří budou přijati jako zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., a budou zařazeni do výcviku na řídicí letového provozu (pro základní výcvik ATC 2006 bylo vybráno 12 uchazečů pro ACC Praha a 5 uchazečů pro APP/TWR Praha).

Z uvedeného výčtu vyplývá, že pro letošní rok do základního výcviku byla vy-

brána 3 procenta uchazečů z celkového počtu 549 přihlášených zájemců.

První krok mají uchazeči, nyní již zaměstnanci, úspěšně za sebou, neboť 1. dubna 2006 zasedli do lavic, do první části základního výcviku. Do základního teoretického modulu, se k nim ještě přidaly dvě nové kolegyně z FIC Praha a jedna z ohlašovny letových provozních služeb z Karlových Varů. Nyní již na řídicí letového provozu-žáky čeká výuka, praktický výcvik, testy, ústní přezkoušení a přezkoušení praktické.

Jak již bylo uvedeno, náplní základního výcviku je základní teoretický modul a dále modul základních dovedností, základní praktický modul a kvalifikační kurzy. Po úspěšném absolvování celé náplně základního výcviku může řídicí letového provozu-žák postoupit do další etapy, kterou je pokračovací výcvik.

Úspěšné absolvování znamená projít základním výcvikem s celkovým hodnocením minimálně 70 procent a úspěšně vykonat závěrečné praktické přezkoušení, které je hodnoceno pověřenými examnatory. Na první pohled tento krok vypadá jednoduše, ale úskalím pro žáky může být Souhrnné hodnocení výkonu v praktickém výcviku (Summative Assessment), kde instruktory hodnotí jak

provozně technické aspekty, tak psychické předpoklady žáků, a kde je důležitým bodem doporučení instruktorů k provedení závěrečné zkoušky.

V současné době se základní výcvik ATC 2006 nachází již ve fázi kvalifikačních kurzů. Žáci určení pro ACC Praha absolvují kvalifikační kurz ACS oblastní řízení přehledové a žáci určení pro APP Praha kvalifikační kurz APS přibližovací řízení přehledové.

S ukončením základního výcviku se počítá po přechodu DPRO do IATCC, tj. po datu 18. 2. 2007. Toto načasování odpovídá plánu výcviku, kdy od 1. 3. 2007 bude zahájen nový základní výcvik, tentokrát již ATC 2007.

Rád bych popřál všem řídicím letového provozu-žákům úspěšný průběh základního výcviku, a hlavně jeho ještě úspěšnější zakončení, a stanovitím přejí, aby se jim do pokračovacího výcviku dostalo co možná nejvíce absolventů letecké školy.

KAREL KOUKLÍK

vedoucí střediska vzdělávání LNS

V článku jsou uvedena data DPER a rovněž byly vzaty do úvahy připomínky DPER (Renata Cvrčková).

Den otevřených dveří

Letecká škola ve spolupráci s divizí personální a oddělením komunikace pořádala 6. října 2006 „Den otevřených dveří na LŠ“. V úvodu měli návštěvníci možnost seznámit se s posláním podniku ŘLP ČR, s. p., a s problematikou poskytování služeb řízení letového provozu ve vzdušném prostoru a na letištích České republiky. Tuto část prezentoval ing. Karel Kouklík.

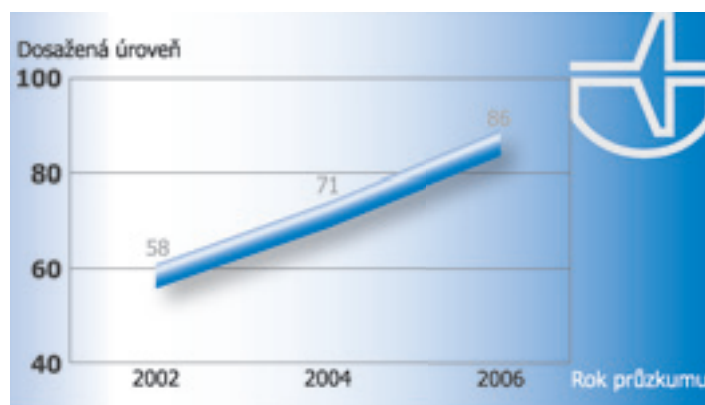
Akce se účastnili převážně studenti středních škol, kteří se zajímali o informace týkající se profese řídicího letového provozu, celého procesu výběrového řízení, ale hlavně požadavků na uchazeče. Tato část byla prezentována divizí personální. Studenti měli mnoho dotazů, často i odborných, z čehož vyplývá, že o práci v letectví je mezi mladými lidmi velký zájem.

Součástí programu byla i ukázka praktického výcviku na simulátoru a seznámení se s technickým vybavením Letecké školy. Také tato část programu vyvolala velkou pozornost. Celkem se akce účastnilo na 60 lidí.

DPER, foto: mis



Analýza bezpečnosti v ŘLP ČR, s. p.



EUROCONTROL provádí v pravidelných dvouletých intervalech porovnávací analýzy zaměřené na zjištění úrovně řízení bezpečnosti (safety management) jednotlivých ANSP a činnosti regulátorů. Cílem je mimo jiné zjistit plnění požadavků akčního plánu SSAP (Strategic Safety Action Plan) a trendů v návaznosti na aktuálně se projevující problémy.

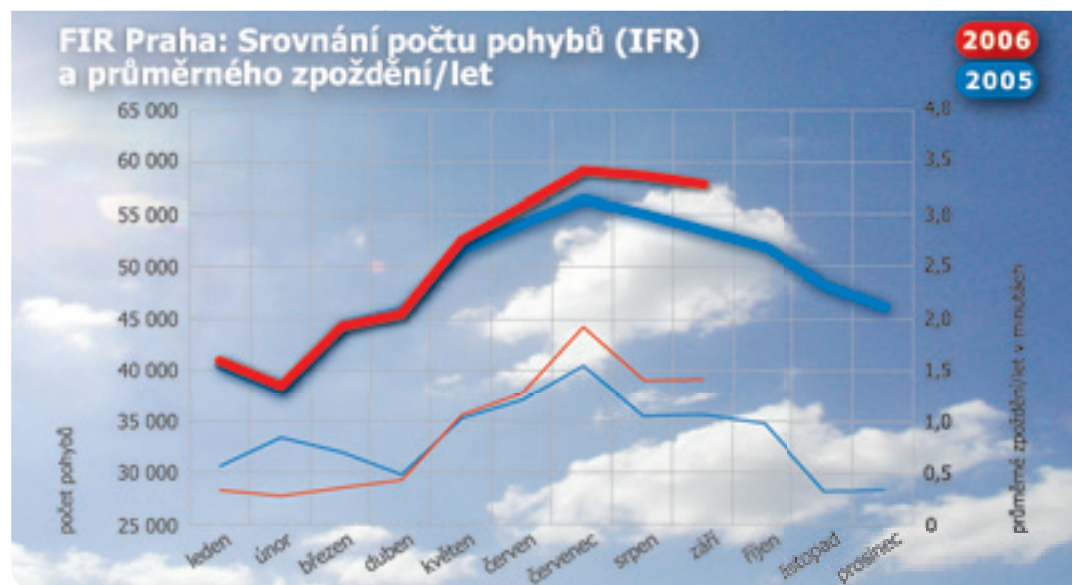
Náš podnik se uvedeného průzkumu účastní od jeho počátku. Lze konstatovat, že po provedených organizačních změnách v roce 2001 a také aktivním zapojením specialistů do práce EUROCONTROL začala výrazně stoupat úroveň řízení bezpečnosti. Organizace jsou podle výsledků tříděny do různých úrovní. ŘLP ČR,

s. p., od počáteční střední úrovně (willing developer v r. 2002) již v druhém průzkumu dosáhla horního limitu (confident adopter). V průzkumu roku 2006 jsme pak potvrdili vzestupný trend dosažením velmi dobré úrovně 86 bodů a zároveň posunem naší organizace mezi přední ANSP.

Tyto údaje svědčí nejen o efektivním řízení bezpečnosti na všech organizačních úrovních podniku (průzkum je mj. křížově kontrolován sledováním cílů ECAC a plněním LCIP), ale i o úspěšném využívání principu integrovaného systému řízení bezpečnosti a jakosti (ISQMS) podniku.

Výsledky hodnocení ŘLP ČR, s. p., jsou zakresleny v grafu.

SVATOPLUK HALEN, VOBK



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha ZÁŘÍ 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
14 828	15 427
nejvyšší počet/den	
(8. 9.)	(7. 9.)
550	603
nejvyšší počet/hod.	
(15. 9.)	(1. 9.)
44	48

Počet pohybů ve FIR Praha ZÁŘÍ 2005/2006 (IFR)

Zdroj: AI

2005	2006
celkový počet	
53 486	55 384
nejvyšší počet/den	
(16. 9.)	(14. 9.)
1 924	2 017
nejvyšší počet/hod.	
(26. 9.)	(1. 9.)
133	144

Statistika provozu

září 2005/2006

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
2005	2006	05/06 v %	2005	2006
září	53 486 55 384	+ 3.5	1.10	1.38

Počet pohybů v evropském regionu			
	2005	2006	v %
září	845 265	863 284	+ 2,1

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %	2005	2006	v %
září	14 828	15 427	+ 4,0	2 420	3 566	+ 47,4	1 933	2 210	+ 14,3	908	1 114	+ 22,7

V letectví nesmí dojít k chybě

Získávat z paluby informace o letech, dostat je na zem, zpracovat s využitím té nejmodernější techniky a pak formou pokynů je vrátit do letadla bude v budoucnu vzhledem k hustotě provozu mnohem obtížnější, předpokládá ing. Ivan Camrda, jednatel firmy CS Soft, s. r. o.

Třeba Steve Jobs vyrobil svůj první počítač v garáži. Dnes je i díky svému výrobku iPod na přehrávání filmů, hudby a her jeho firma Apple computer velice dobře prosperujícím podnikem. Jak to je s historií vaší firmy?

Historie naší firmy začala v roce 1988, tedy v totalitě. Tehdy v trendu gorbačovských snah o kapitalizaci socialismu soudruzi přijali Nařízení vlády č. 1/1988 Sb. o „Poskytování jiných služeb občany na základě povolení národního výboru“. Šlo o snahu legalizovat meloucháře – zedníky, švadleny, opraváře ledniček apod. Když jsem začal obcházet národní výbory s touto službou, „software službu“, narazil jsem na zavřené dveře, nebo mě s odkazem na vyšší instanci vyhodili. Měl jsem kamaráda redaktora T-magazínu. Tento časopis byl také díky článku prognostika Miloše Zemana (prvního kritika ekonomiky reálného socialismu) považován za avantgardní v duchu gorbačovské perestrojky. Strach ze zveřejnění neochoty povolit vědeckotechnickou revoluci v praxi prolomil odpor úředníků a já dostal dne 23. 11. 1988 souhlas k poskytování software služeb pro předem určené organizace. A tak vznikl CS jako státní značka nebo také Camrda Soukup Soft. S různými přestávkami, s nutností porevoluční registrace jako fyzické osoby a později s. r. o., funguje CS Soft, s. r. o., dodnes.

Na jaké produkty se zaměřujete?

V začátcích jsme dělali tzv. počesťování hardware, české lokalizace SW produktů apod. V době problémů s nasazením thalesovského ATM systému E 200 jsem byl vaší organizací požádán o pomoc při uvádění systému do provozu. Tehdy jsme začali vyvíjet FDP systém s tištěnými letovými proužky. Stali jsme se realizátory myšlenky Miloše Zídka – HIFI SIMULÁTORU, který podstatně z kvalitnil a možná i urychlil výuku řídicích letového provozu. Dalším naším produktem jsou monitorovací systémy TCMS a CMOS. Ty mapují veškerou činnost provozních oddělení při



udržení vysoké spolehlivosti všech technických zařízení využívaných v řízení letového provozu.

Mohl byste některé systémy a aplikace, které produkuje, popsat tak, abychom si i bez znalostí vysoce odborných termínů a všech zkratk z oboru informačních systémů mohli udělat představu o tom, co zvládají?

Pokud to zjednoduším a shrnu, tak naše systémy zpracovávají většinu vstupních dat, která jsou využívána v procesu řízení letového provozu, a poskytují výstupy pro řídicí, techniky, administrativu a vedení vaší organizace. Na vstupech jsou radarová data, AFTN zprávy, meteo informace, konfigurace pracovišť apod. Výstupem systému ESUP jsou neradarové informace o letech prezentované řídicím a elektronickými letovými proužky. U monitorovacích systémů se jedná o zobrazení stavu všech technických prostředků ve formě přehledných, hierarchicky seřazených obrazovek umožňujících vidět příčinu poruch, a případně ji odstranit nebo systém rekonfigurovat. Simulátory slouží k výcviku řídicích letového provozu v naprosto identickém prostředí, jaké je na pracovištích poskytování letových provozních služeb. Pomocí odborně sestavených cvičení procházejí řídicí všemi formami výcviku včetně závěrečných přezkoušení.

Ke svým produktům jistě potřebujete mnohé certifikáty.

CS Soft jako organizace musí mít veškerá oprávnění UCL, NBÚ a ISO certifikaci, to se týká i jednotlivých produktů.

Jednou z priorit našeho podniku je udržovat a zlepšovat bezpečnost letového provozu. To určitě máme totožnou strategii a cíle.

Tato problematika CS Soft odlišuje od ostatních podnikatelských subjektů. Klasický přístup v podnikání je získat kontrakt, dodat produkt a vyfakturovat. V letectví to tak jednoduché nemůže být a naštěstí není. Klíčoví zaměstnanci včetně mě mají za sebou mnoho let práce ve vaší organizaci, a proto se snažíme, aby naše produkty nebyly prověřeny pouze jak vyžaduje kontrakt, ale tak, jak to vyžaduje využití v procesu letectví, kde nemůže a nesmí dojít k chybě.

Systémy a aplikace se neustále zdokonalují, jak vidíte budoucnost ve vašem oboru?

Nejsem až takový odborník v letectví, abych tušil, kudy se bude ubírat budoucnost řízení. Přesto si myslím, že získávat z paluby informace o letech, dostat je na zem, zpracovat s využitím nejmodernější techniky a pak formou pokynů je vrátit do letadla bude v budoucnu vzhledem k hustotě provozu mnohem obtížnější. Stále větší část informací si letadla a jejich posádky budou vyměňovat mezi sebou a letu sami.

Jak hodnotíte spolupráci vaší firmy s našimi odbornými pracovníky?

Spolupráce s ŘLP ČR, s. p., je pro CS Soft klíčová a donedávna téměř existenciální. Protože většinu spíše těch starších zaměstnanců osobně znám ze svého dřívějšího působení v ŘLP, je pro mě radost se s nimi scházet a spolupracovat. Je normální, že hektičnost na obou stranách občas přinese nějaké zaskřípění, ale díky vzájemné důvěře se zatím vždy podařilo problémy odstranit.

Podíleli se také na společenských aktivitách. Které to jsou?

CS Soft se snaží pomáhat při realizaci odborných seminářů, sponzorujeme kulturní a sportovní aktivity. Nejznámější jsou Letní divadelní slavnosti – představení Dejvického divadla v Řevnicích. Velice důležitou činností podnikatelských subjektů by měla být pomoc handicapovaným. I zde pomáháme.

Rádi bychom kromě vaší firmy představili v našem časopisu i vás. Prozradte nám tedy i o sobě něco z historie.

Jako programátor jsem začínal v Energoprojektu. Poté jsem programoval ve Výzkumu řízení letového provozu v Praze. Při realizaci prvního automatizovaného systému ŘLP – APROS, později ARAS, jsem byl jako vedoucí SAŘLP provozovatelem těchto systémů a byl jsem zodpovědný za jejich nasazení a využívání. Po revoluci jsem byl jedním ze zakladatelů distribuční softwarové firmy ABAKUS.

A než jsem se vrátil opět k problematice řízení letového provozu, věnoval jsem se obchodní činností ve stavebnictví – interiéry, nábytek.

Děkujeme za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Ivan Camrda

narozen: 14. 8. 1951

studia: Vysoká škola

elektrotechnická v Praze, obor

ekonomika a řízení energetiky

rodinka: na druhý pokus. Z prvního manželství má tři dospělé dcery a ve druhém žije, kromě skvělé manželky,

s úžasným synem puberťákem Ondrou

četba: kromě novin téměř nečte.

Ví, že je to sice neandrtálské, ale

v důchodu všechno dožene

divadlo: představení jsou krásná

všechna, na která ho manželka vytáhne

film: dívá se pouze na romantické

filmy se šťastným koncem, protože

jakékoliv napětí nebo nervák

nemusí. V životě jich má až moc

létání: mimo svůj obor vztah k létání

nemá. Bojí se, zda někde neselže nějaký

automatizovaný systém

gurmán: rád peče husičku nebo

kachničku a je potěšen, když mu někdo

přijde pomoci ji konzumovat

životní krédo: Když nemůžeš, tak

přidej! Dřív, dokud sportoval, tak

k zoufalému údivu všech navíc přidával:

Sovětští ragbisti běhají po pás ve

sněhu a co nejčastěji mění směr.

budoucnost: teď žije v přítomnosti

a budoucnost bere jako každý další

přítomný den



Objektiv



Dne 17. 10. 2006 zahájil GR ing. Petr Materna v konferenčním středisku IATCC Praha již **IV. ročník pravidelného setkání reprezentantů leteckých dopravců s představiteli státního podniku Řízení letového provozu České republiky**. Setkání se letos zúčastnilo 25 zástupců leteckých dopravců působících na letišti Praha-Ruzyně. Všechny prezentované informace jsou dostupné na www.rlp.cz.
(rkl), foto: mis



Nové přímé letecké spojení s USA. Kromě do New Yorku budou moci cestující bez přestupů létat z Prahy také na největší letiště světa v Atlantě. Společnost Delta Airlines linku 11. října 2006 oficiálně představila. Akce se zúčastnili mj. (zleva) generální ředitelka Letiště Praha Hana Černochová, pražský primátor Pavel Bém a viceprezident pro strategický rozvoj Delta Airlines Dave Biskho. Pravidelná linka společnosti Delta Airlines bude létat pětikrát týdně. Na palubu letadla se vejde 230 cestujících.
(mis)



Pohled do společenské místnosti **komunitního centra Krok** v Praze-Modřanech. Nejen zde nezisková organizace Proxima Sociale pomáhá občanům, kteří překonávají nepříznivé životní situace – cílovými skupinami jsou neorganizované děti a mládež, matky s dětmi, nezaměstnaní apod. Formou sponzorského daru poskytl RLP ČR, s. p., tomuto velice potřebnému centru počítače.
(mis)

Památce kdyňského rodáka

V sobotu 14. října 2006 uctila Kdyň památku slavného rodáka, akrobatického letce a příslušníka zahraniční armády RAF za II. světové války plk. Josefa Hubáčka.

Dne 14. října 2006 uplynulo již 97 let od narození člověka, který pro létání žil a svým zápallem inspiroval mnoho lidí u nás i ve světě. Naši vlast významně reprezentoval jak na poli sportovním, tak i válečném. Byl členem legendární akrobatické trojice Novák, Široký, Hubáček – mistrů světa v letecké akrobacii v předválečných letech.

V červenci 1937 se podařilo Josefu Hubáčkovu na třetí pokus přejít do Polska. Z patnácti lidí to zvládli jen dva, Josef Hubáček a Raymund Půda. Po té absolvoval cestu do Francie, byl přecvičen na francouzské letouny a účastnil se bojů proti Německu. V leteckém souboji sestřelil německý Dornier 17, ale byl napaden skupinou deseti německých letou-

nů a při nouzovém přistání zraněn. Po kapitulaci Francie odešel do Anglie. Jako člen 310. stíhací perutě se 15. září 1940 účastnil nejtěžší a nejkrvavější letecké operace, která se během bitvy o Británii uskutečnila. V souboji sestřelil rtm. Hubáček Messerschmitt Bf 110, jeho hurricane byl zasažen a Hubáček byl opět zraněn. V prosinci 1940 byl za zásluhy v bojích o Francii a Velkou Británii povýšen na poručíka československé a britské armády. Plukovník Josef Hubáček je nositelem řady československých a zahraničních vyznamenání.

Život Josefa Hubáčka se naplnil 9. dubna 1988. Zemřel muž, který bojoval po boku vojáků, jejichž jména něco znamenají po celém světě a kteří byli jeho přáteli, jako byli gen. Liška, gen. Fajtl, Douglas Bader a další. Byl leteckou legendou, kterou uznával celý svět. Neměli bychom zapomenout, co ve svém životě dokázal!

JAROSLAV SOUKUP

Oznámení

BEDŘICH HOLUB zemřel po těžké nemoci 16. září 2006 ve věku 60 let. Byl dlouholetým zaměstnancem našeho podniku, oddělení ZLT na Středisku LNS v Ostravě. Jako spolehlivý pracovník a dobrý kamarád plný optimismu a dobré nálady nám zůstane v trvalé paměti.

RADOVAN KUBÍK, SLNS Ostrava



„Život válečných letců ve Velké Británii byl velice rozmanitý, bohatý na zážitky všeho druhu, ale i tvrdý. Angličané jim sice poskytovali obrovskou pomoc a pohodlí, ale vyžadovali od nich dokonalé výkony i oběti. Když zůstala Anglie proti nepříteli sama, bylo hlavně na nich, aby ji ubránili a odvrátili invazi...“ Slova **FRANTIŠKA FAJTLY**, (*20. 8. 1912), pilota, který bojoval proti nacistické Luftwafe v Británii, Francii, na východní frontě a podílel se na osvobození Československa. Dne 4. října 2006 odešla jedna z posledních legend mezi válečnými letci.
(red)

Fotografie (nejen) z dovolené

Snímek dokumentující plné využití nově rozšířené odbavovací plochy na brněnském letišti je od **Pavla Procházky, LKTB**.

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)



Letošní výstava fotografií

Putovní výstavu nejlepších ze 43 snímků, které do V. ročníku fotosoutěže „3L“ zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., poslalo celkem 10 autorů, si budete moci prohléd-

nout ve vestibulu budovy IATCC v Jenči u Prahy. Slavnostní vernisáž a předání cen autorům vítězných snímků se uskuteční dne **15. listopadu 2006 ve 14 hodin.**

Výstava bude tradičně putovní a do konce roku bude ke zhlédnutí i na letištích v Brně, Ostravě a Karlových Varech. (red), foto: mis



Vlastimil Volena – Kamenné kulisy



Porota měla z čeho vybírat

Roman Nedbal – Nikol



Jiří Hroua ml. – pokrýváme nebe ...



Inspiromat

„Letiště Praha pokračuje v přípravách na stavbu paralelní dráhy i v jednání s přílehlými obcemi. V současnosti se zpracovává hodnocení vlivu stavby na životní prostředí – EIA. Získání stavebního povolení pro tak velký projekt, jako je stavba ranveje, je vždy náročný administrativní proces.“

Hana Černochová, generální ředitelka Letiště Praha, Travel Trade Gazette – 18. říjen 2006

■ ■ ■

„Ve srovnání s loňským rokem došlo v letních měsících letošního roku k nárůstu v počtu letů o 4,1 %. Značný podíl na tomto navýšení má stále rostoucí počet nízkonákladových dopravců a obchodních letů. Nízkonákladové společnosti přispěly k celkovému navýšení celými 3 %, což představuje zhruba 800 letů za den. Na druhé straně silný nárůst v dopravě a některé výjimečné události jako mistrovství světa ve fotbale nebo stav pohotovosti ve Velké Británii přispěly k mírnému zvýšení zpoždění, a to z 2,3 min. (v roce 2005) na 2,6 min.“

CANSO, ATM news, 1.–15. říjen 2006

■ ■ ■

„Protože se letecký průmysl neustále vyvíjí, čemuž se přizpůsobuje i sektor ATM, budeme se muset i my sami začít dále rozvíjet a přizpůsobovat novým podmínkám. Měli bychom být na přicházející změny předem připraveni a ne čekat, co nového nám přinesou. Zakladatelské společnosti organizace CANSO měly vizi, kterou se jim podařilo uskutečnit. Úroveň kvality poskytování služeb letového provozu musí být mnohem vyšší, než dopravní provoz vyžaduje – a to v oblasti bezpečnosti, výkonnosti, efektivnosti z hlediska nákladů a v poslední době i životního prostředí. Toto je jediný způsob, jak můžeme zmírnit dopad leteckého průmyslu na svět kolem nás.“

Alexander ter Kuile, generální tajemník CANSO, Air Traffic Management – 3. vydání 2006

■ ■ ■

„Slibujeme si od toho, že tu neradostnou současnou situaci ČSA nám pomůže řešit renomovaná firma. Považují současnou situaci ČSA za znepokojivou. Management je tam delší dobu a k žádnému pozitivnímu obratu nedochází.“

Ministr financí **Vlastimil Tlustý** zdůvodňuje rozhodnutí ministerstva financí vypsát tendr na poradenskou firmu, která by měla navrhnout restrukturalizaci aerolinek MF DNES – 2. 11. 2006 (LH)

Co se děje na ruzyňském letišti?

Stavbaři finišují



Prvního září 2005 se poprvé koplo do země, ve Stripu 11/2005 jsme vám ukazovali růst hrubé stavby a nyní je už stavba **komplexu Europort** před kolaudací a ve skleněné fasádě zrcadí svou sousedku. Kolaudace je naplánována na 30. listopadu, termín předání interiérů je stanoven na 30. ledna 2007, zákazníkům bude komplex otevřen v 1. čtvrtletí. Komplex Europort zahrnuje hotel Courtyard by Marriot, konferenční prostory, obchodní plochy a parking. Developerská skupina ECM zde za investici kolem 700 mil. Kč buduje další dosud chybějící kamínek mozaiky letiště Praha-Ruzyně.



Také **nadzemní parkoviště** před hotelem Transitz, které ještě v březnu bylo jen rozkopaným, zasněženým stavenišťem, se obléklo do zeleného kabátu, aby ladilo se svým starším sourozencem, parkingem C. V šesti podlažích je zde místo pro 850 vozů. Projíždějící automobily usměrní nový kruhový objezd. Uvedení do provozu se předpokládá od nového roku.



Ve Stripu 12/2005 jsme přinesli informaci o zahájení stavby **multifunkčního centra Šestka** v těsném sousedství starého letiště, s počítačovou animací budoucího vzhledu. A zde už vidíte současný vzhled stavby. Slavnostní otevření je naplánováno na 14. listopadu 2006. Jistě tam budou zajímavé zaváděcí ceny, tak se tam případně nechte zavést i vy.

OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis

Projekt SES

O současných problémech při zajišťování kapacity i uspokojování poptávky po využívání vzdušného prostoru jsme přinesli informace v minulém Stripu (na str. 2). Řešením by se měl stát projekt SESAR (Single European Sky ATM Research).

Fáze projektu

SESAR je projekt velkého rozsahu a vyžaduje účast velkého množství různých subjektů. Aby byla zajištěna dostatečná pružnost při aplikaci výsledků vývoje a vlastní implementaci změn a aby bylo možné minimalizovat rizika přechodného období, byl projekt rozčleněn do tří samostatných fází s rozdílným způsobem organizačního zajištění.

První – definiční – fáze zajišťuje konsorcium pod vedením Eurocontrolu. To je tradiční model, stejně jako v případě **třetí – implementační – fáze**, kterou budou zabezpečovat jednotlivé organizace.

Specialitou projektu je druhá – rozvojová – fáze, kterou bude zajišťovat tzv. společný podnik (joint undertaking) vytvořený na základě nařízení Evropské komise, přijatého Radou. Tento organizační model se celkem osvědčil v projektu GALILEO, ten ale nevyžadoval zapojení tak velkého počtu různorodých subjektů jako

Seriál pohled

11

(pokračování z minulého čísla)

V dubnu se objevily úvahy právních expertů o potřebě úředního rejstříku letadel, úředních zkouškách pilotů, o koncesování letecké dopravy pod dohledem státu, o povinném ručení za škody a úrazovém pojištění leteckého personálu. V dubnu 1921 společnost FRA vykonala již 36 letů mezi Prahou a Štrasburkem a 14 letů mezi Prahou a Varšavou. Společnost v říjnu 1921 podepsala smlouvu s Rumunskem, která umožňovala prodloužení trati z Prahy přes Bukurešť až do Cařihradu. 21. května pak FRA podepsala smlouvu s československým ředitelstvím pošt, podle níž měla čs. pošta shromažďovat leteckou poštu a před plánovaným odletem ji měla dopravit na letiště.

V Evropě se v té době již začínala budovat světelná navigační zařízení pro noční lety. V USA dokonce již začali zkoušet první, dosti jednoduchý systém navigace pomocí radiomajáku.

Asi v říjnu 1921 vypsalo Ministerstvo veřejných prací a Československá letecká akciová společnost podmínky na dopravní letadlo. Měl to být jednomotorový letoun s nejvyšší rychlostí 150 km/h; měl nosit dva cestující, případně třetího na sklopné sedačce. Osádka měla být dvoučlenná, zavazadlový prostor nejméně 0,7 m³. Konstrukce letadla podle těchto specifikací se ujala firma Aero, zatímco Avia se rozhodla pro konstrukci vlastního, pokrokověji řešeného dopravního letadla.

V uvedeném roce byla také zřízena Letecká povětrnostní služba. Spadala pod Státní meteorologický ústav, financována byla ze zdrojů Ministerstva veřejných prací. Pro začátek byly zřízeny dvě její úřadovny, ve Kbělicích a v Bratislavě. V záměrech bylo vybudování povětrnostních úřadoven na každém státním letišti, které by byly doplněny sítí leteckých povětrnostních hlídek.

AR – nová generace ATM v Evropě

SESAR. Proto nařízení o společném podniku bylo od listopadu 2005 až do počátku července 2006 v centru pozornosti. Mezi nejvíce diskutovanými tématy byla

např. otázka rozdílného pohledu na termín jeho založení. Zatímco část účastníků prosazuje názor založit společný podnik co nejdříve, aby bylo možno připravit

všechny náležitosti pro jeho další fungování, druhá část účastníků preferuje vizi jeho založení až po skončení definiční fáze, kdy bude jasné, jaké budou následné kroky v modernizaci ATM. Podle aktuální verze nařízení o vytvoření společného podniku bude tento podnik založen v březnu 2007. Neméně zajímavá byla diskuze o rozdělení hlasovacích práv v podniku. Evropská Komise a Eurocontrol budou mít každý minimálně 25 procent a uživatelé vzdušného prostoru 10 procent. Zbytek bude rozdělen mezi ostatní členy podle výše kontribuce finančních prostředků. Industry Consultation Body (ICB), orgán hájící zájmy zástupců leteckého průmyslu, navrhoval mj. 10 procent hlasů pro poskytovatele LNS, výsledek diskuse byl však negativní. Role Eurocontrolu ve společném podniku bude upravena vzájemnou dohodou, která bude popisovat jeho úkoly a odpovědnosti při implementaci ATM Master Plánu. Půjde zejména o organizaci a koordinaci vývojových a rozvojových aktivit v rámci SP. Podle očekávání byly rovněž různé názory na fungování rozhodovacích mechanismů SP, a to především z pohledu veřejného a privátního sektoru.

PAVEL JANDA, OSP

Foto: Airlines.net

(pokračování v příštím čísle)



Ú do historie řízení letového provozu

1922

Oblast civilního letectví byla s definitivní platností přidělena do správy Ministerstvu veřejných prací rozhodnutím ministerské rady z 5. ledna 1922. Pro úpravu zákonodárství byla vytvořena meziministerská komise, jejímž členem byl též zástupce nejvyššího správního soudu; komise zahájila činnost 6. května 1922.

Na přelomu března a dubna 1922 byl vládou Československé republiky jmenován ing. Bedřich Trnka vrchním strojním komisařem. Až do prvních let nacistické okupace pak vykonával funkci ředitele státního civilního letiště Praha.

Na počátku roku 1922 stály na kbelském letišti, v jeho civilní části, čtyři hangáry. Jednak to byl dříve zmíněný Wagner III se železnou kostrou, dále pak tři železobetonové hangáry. Byly tu umístěny dílny Francouzsko-rumunské vzduchoplavecké společnosti, pomoc mohly poskytnout i dílny firmy Aero. Na budování letiště Praha, Bratislava a pomocných letišť pamatoval rozpočet ČSR částkou 2 700 000 Kč, celá tato částka však byla vyčerpána již do března 1922.

Koncem roku 1921 a začátkem roku 1922 opět silil zájem německých leteckých společností o provoz spojů přes Prahu. Protože se objevila žádost o podobnou koncesi i ze strany ustavující se Československé letecké akciové společnosti, začal v únoru ing. Z. Janák jednání o možnosti letecké smlouvy s Německem, s tím, že by provoz z Berlína do Prahy prozatím zajišťovala Deutsche Luftreederei. Na československé straně v té době přicházela v úvahu pouze společnost Ikarus, avšak Ministerstvo veřejných prací ji nepovažovalo za způsobilou tuto trať provozovat.

V únoru také projevila zájem o spoj z Mnichova do Prahy společnost Bayerischer Luft-Lloyd. V dubnu pak byla zahájena jednání o leteckých dohodách s Rakouskem a o něco později i s Maďarskem.

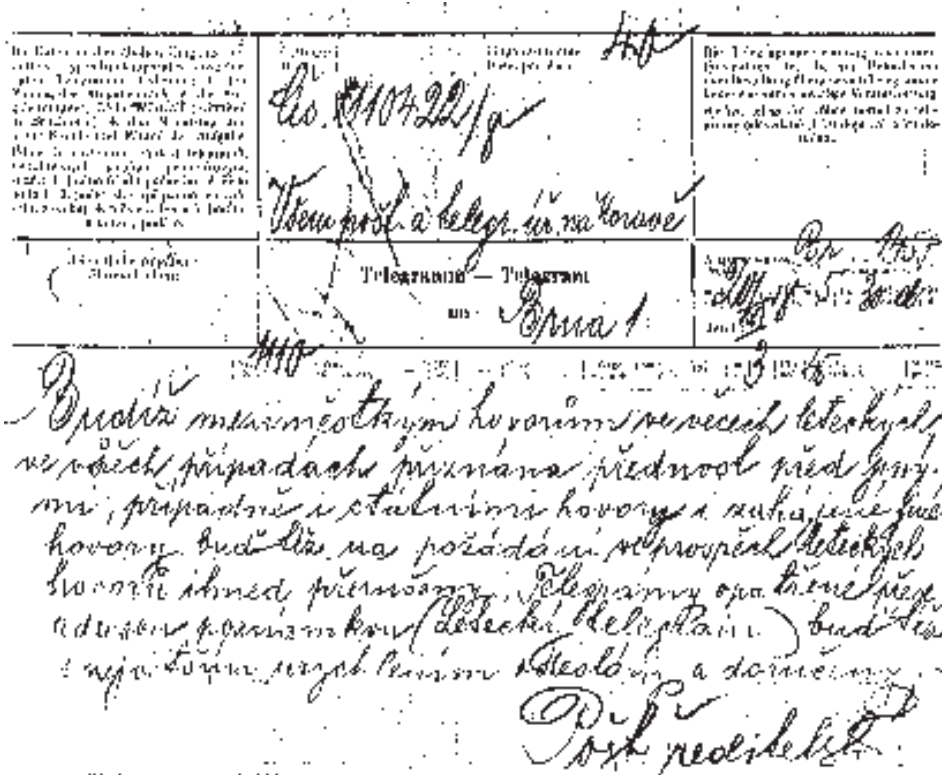
Žádná z těchto dohod však tehdy nedospěla do definitivní podoby, částečně pro nátlak Francie, která se dožadovala, aby ČSR tato jednání koordinovala s ní.

Na počátku roku 1922 dosud existovala, alespoň úředně, i pražská společnost Falco, o její činnosti se však bohužel nedochovaly žádné bližší zprávy. Údajně měla tehdy provozovat nepravidelnou leteckou dopravu. Tu provozoval i Moravský Aerolloyd v Brně, vlastníci čtyři letadla;

mimo již dříve známá letadla Brandenburg Bra 229 a Phönix 121 údajně měl k dispozici i třímotorový Caproni.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)



Příkaz Poštovního ředitelství z 20. listopadu 1918 poštovním a telegrafním úřadovnám k naprostému upřednostnění „telefonních hovorů ve věcech leteckých“ a leteckých telegramů



V novém do nového roku

Stejně jako v předchozích letech se i letos bude konat tradiční vánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. Tentokrát však místem našeho setkání nebude pražský Žofínský palác, ale nové středisko IATCC Praha.

V pátek 8. prosince 2006 od 18.00 hodin bude pro vás v přízemí a I. patře jakož i přilehlých prostorách nachystán kvalitní raut, ochutnávka evropských vín nebo japonského sushi.

Pozvánku na vánoční setkání obdrží všichni zaměstnanci podniku v druhé polovině listopadu.

Misheard English

LOST GENERATION/ Une génération Perdue

The term LG is attributed to Gertrude Stein (1874-1946), an American writer coming from Jewish-German family, living most of her life in Paris, and was coined by the owner of the Paris garage where Gertrude Stein, took her Ford, and was picked up and translated by her. GS's salon in Montparnasse with walls covered by avant-garde paintings (she was a friend of Pablo Picasso) attracted many of the great artists and writers, including Hemingway, Apollinaire, Henri Matisse, Georges Braque and others.

The term LG was popularized by Ernest Hemingway (1899-1961) in the epigraph to his novel *The Sun Also Rises* (1926) and in his memoir *A Moveable Feast* (published posthumously in 1964). His term refers to a group of American literary notables who lived in Paris and other parts of Europe from the end of the World War I to the beginning of the Great Depression.

Significant members included Gertrude Stein, Sinclair Lewis (*Babbitt*), F. Scott Fitzgerald (*The Great Gatsby*), T. S. Eliot (*The Waste Land*), William Faulkner, Ernest Hemingway (*The Sun Also Rises*) and many others.

More generally, the term is used for the generation of young people coming of age during and shortly after WWI (the WWI Generation, the Generation of 1914). In France, where many expatriates settled, they are called the Generation of Fire/*Génération du Feu* (Charles Chaplin, Igor Sikorski, D. D. Eisenhower, Golda Meier, the Marx Brothers (film *Monkey Business*), George Gershwin (film *An American in Paris*), and others. This generation also produced the first flowering of jazz music, arguably the first distinctly American artform.

Their foreign peers—Franz Kafka, Jan Masaryk, Marc Chagall, E. M. Remarque (*All Quiet on the Western Front*), Boris Pasternak and others. Broadly, the term is often used to refer to the younger literary chauvinists. At the turn of the 21st century, a fresh cadre of expatriates led by such emerging author as Arthur Phillips (his novel *Prague* defines and identifies a whole generation in the same way as Hemingway's *The Sun Also Rises*) pay homage to their literary peers of 1920's Paris.

The LG were said to be disillusioned by the large number of casualties of the WWI, cynical, disdainful of the prudish notions of morality and propriety of their elders and ambivalent about Victorian gender ideals. The American LG complained that American artistic culture lacked the breadth of European work, leading many members to spend large amounts of time in Europe.

V textu je jedna slovní záměna.

■ ■ ■

Řešení ze Stripu 10/2006:
WITHERED not littered.

(ak)