

Jan Klas generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p.

Od 1. října 2007 nahradil ing. Petra Maternu ve funkci generálního ředitele státního podniku Řízení letového provozu ing. Jan Klas. Oficiálně tato změna proběhla za účasti ministra dopravy ing. Aleše Řebíčka v rámci mimořádného jednání grémia generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., v konferenčním sále IATCC v Jenči.

Ministr dopravy **Aleš Řebíček** při uvádění nového generálního ředitele Jana Klasa do funkce nejprve připomněl své dřívější hodnocení činnosti dosavadního generálního ředitele Petra Materny: „*Odvedl pro svůj podnik spoustu skvělé práce, za zmínku stojí zejména technicky, organizačně i personálně složitý přesun ŘLP ČR, s. p., z prostoru na letišti Ruzyně do nového objektu Integrovaného střediska řízení letového provozu v Jenči. Věřím, že nejsem jediný, kdo mu za všechnu tu práci může při jeho odchodu z funkce děkovat, a jsem rád, že jsme se dohodli na jeho setrvání v podniku v roli poradce pana Klasa.*“

Ministr dopravy následně popřál Janu Klasovi, který v ŘLP ČR, s. p., již dříve pracoval, aby úspěšně navázal na práci svého předchůdce a pokračoval v ní. „*Věřím, že zaměstnanci nepocítí žádnou změnu, a když, tak jedinečně pozitivní,*“ uvedl Aleš Řebíček. Dále

zdůraznil strategický význam podniku pro celé české civilní letectví, jeho vysokou prestiž a dobré jméno na evropské i světové úrovni. Předchozí generální ředitel Petr Materna při této příležitosti uvedl, že „*Jan Klas patří k těm lidem, kteří se dokážou s podnikem ztotožnit. Má v podniku své kořeny a to je dobré znamení do budoucna. Osobně mu poskytnu veškerou podporu, kterou mu poskytnout mohu a o kterou bude mít zájem.*“

Jan Klas

Narodil se v roce 1963 a je absolventem Vysoké školy dopravy a spojů v Žilíně se

specializací na letectví. V oboru řízení letového provozu pracuje od roku 1986, kde prošel řadou manažerských funkcí. V roce 1999 začal pracovat pro EUROCONTROL (Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu) jako ředitel její organizační jednotky CSPDU (CEATS Strategy Planning and Development Unit) v Praze, která je odpovědná za metodiku a rozvoj středoevropských služeb řízení letového provozu v rámci projektu CEATS. Prvními slovy po oficiálním uvedení potvrdil, že bude v mnoha oblastech navazovat na práci svého předchůdce. „*Vracím se do podniku, ke kterému mám vztah. Cítím radost a samozřejmě i odpovědnost, kterou, jak zmínil odcházející generální ředitel, je zároveň na koho dál delegovat. Je zde tým lidí, na něž se budu moci spolehnout a pro které je práce pro podnik srdeční záležitostí. Rád konstatuji, že proces předání řízení mezi mnou a Petrem Maternou proběhl zcela bezproblémově. Rovněž bych rád zdůraznil, že v přechodovém období zcela profesí-*

onálně proběhla komunikace a spolupráce s ministerstvem dopravy a panem ministrem.“

Petr Materna

Nastoupil do podniku před 34 lety a generálním ředitelem se stal v roce 1992. O jeho mezinárodní autoritě svědčí i fakt, že byl v roce 1998 zvolen prvním prezidentem Organizace civilních poskytovatelů letových provozních služeb CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation). „*Kdybych neměl velmi dobrý tým spolupracovníků, které jsem si vybral a kteří prokázali své schopnosti, tak stavba IATCC i uplynulých patnáct let by byly pro mne velmi obtížné. Proto aby lidé a jejich podnik byli úspěšní, je důležité, aby se dokázali s cíli podniku identifikovat, a to mí kolegové ve vrchovaté míře naplnili. Za to jim chci poděkovat a oni jistě tento dík předají svým podřízeným. Ostatně měl jsem také příležitost to některým z nich říci sám.*“

RICHARD KLÍMA, VOK



Jan Klas

Aleš Řebíček

Petr Materna

Nový design



V Českých aeroliních dochází v posledních měsících k postupné změně vizuálního stylu. Změny jsou již patrné na komunikačních materiálech pro zákazníky či na nových uniformách zaměstnanců. Poslední fází zavedení nového vizuálního

stylu společnosti je úprava loga ČSA. Nový design přispěje k omlazení značky, která lépe podtrhne moderní a dynamický charakter společnosti. Logo s názvem Czech Airlines bude navíc lépe srozumitelné pro zahraniční klienty, kteří tvoří 80 % zákazníků společnosti. Pro českého zákazníka zůstává tradiční zkratka ČSA i v novém logu velmi dobře viditelná.

Z tiskové zprávy ČSA

INZERCE

**Prodáváte byt, dům, chatu
nebo pozemek?**

Jde to jednoduše, rychle a bezpečně. Máme 30 let zkušeností v 60 zemích.

Ing. Libuše Humplová
libuše.humplova@netto-realty.cz

731 618 384

RE/MAX Invest, Velehradská 1, Praha 3
Info-linka zdarma 800 222 223, www.remax-czech.cz

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Pracovní výročí v říjnu 2007 mají tito zaměstnanci:

Josef Rousek, technický dohled II, středisko NAVCOM **45 let**
Helena Šulcová, specialista LIS NOF - VS, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **40 let**
Petr Čech, technický dohled II, středisko NAVCOM **40 let**
Josef Ogurek, vřlp I, oddělení LPS Ostrava **40 let**
Ladislav Škarpich, ing., středisko RCC **35 let**
Bohumil Knoflíček, sřlp I, oddělení LPS Ostrava **35 let**
Milan Dohnal, metodický pracovník LNS, oddělení postupů LNS **35 let**
Jan Král, sřlp II, oddělení IFR **30 let**

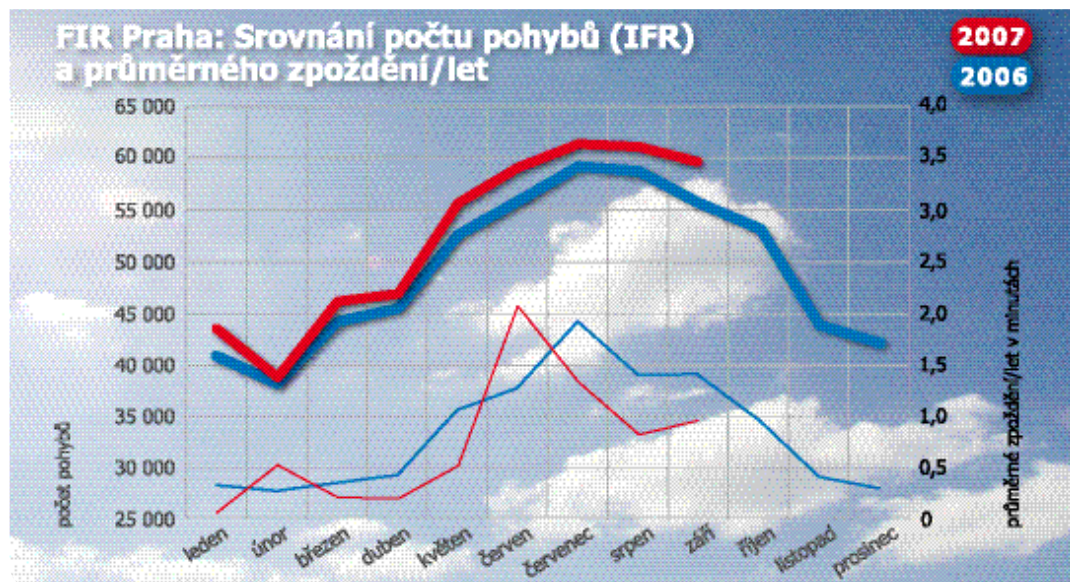
Richard Toscani, vřlp II - WS, oddělení IFR **30 let**
Martin Šimandl, supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **25 let**
Jan Fusek, ing., vedoucí oddělení technického zabezpečení, LŠ **25 let**
Štefan Kušnier, supervizor na TS I, oddělení ZLT Ostrava **20 let**
Pavel Krejčí, sřlp II, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Roman Krejnický, vřlp II - WS, oddělení APP/TWR Praha **15 let**
Gabriela Buchtová, KTP I, oddělení LPS Brno **15 let**
Lubomír Nečas, vřlp I, oddělení LPS Brno **15 let**
Blahopřejeme!

Krátce

Po veteránovi druhé světové války se jmenuje **Fajtlova** ulice na okraji ruzyňského letiště, vedoucí k obchodnímu centru Šestka.

František Fajt (20. 8. 1912–4. 10. 2007) se proslavil jako stíhací pilot bojující za druhé světové války v řadách Royal Air

Force a od roku 1944 v leteckých jednotkách v SSSR proti nacistickému Německu. Je nositelem nejvyššího státního vyznamenání České republiky, Řádu bílého lva, Řádu Milana Rastislava Štefánika a britského Distinguished Flying Cross.
mis

Počet pohybů na letišti Praha
SRPEN 2006/2007 (IFR)
Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
15 123	15 675
nejvyšší počet/den (24. 8.)	
561	584
nejvyšší počet/hod. (18. 8.)	
51	57

Počet pohybů ve FIR Praha
SRPEN 2006/2007 (IFR)
Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
57 918	60 896
nejvyšší počet/den (4. 8.)	
1 949	2 118
nejvyšší počet/hod. (28. 8.)	
144	145

Statistika provozu

srpen 2006/2007

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2006	2007	06/07 v %	2006	2007
srpen	57 918	60 896	+ 5,1	1,37	0,77

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2006	2007	v %
srpen	882 311	904 215	+ 2,4

	Počet pohybů na letištích – Česká republika								
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava		
	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %
srpen	15 123	15 675	+ 3,6	2 778	3 298	+ 18,7	1 781	1 758	- 1,3

Řízení letového provozu ČR, s. p., podniká kroky, kterými přispívá ke skutečné integraci Evropy, říká Jiří Nedoma

IATCC – řešení odpovídající budoucnosti

Ke změnám ve složení dozorcí rady ŘLP ČR, s. p., došlo na jejím zasedání 14. března 2007. Předsedou byl tehdy zvolen pan Jiří Nedoma, senátor Senátu Parlamentu České republiky. Redakce ho požádala o rozhovor, a to nejen na téma řízení letového provozu.

Do Senátu Parlamentu České republiky jste byl zvolen v roce 2004, předtím jste byl 14 let starostou Odoleny Vody. Byla to dobrá příprava pro práci ve vrcholné politice?

Určitě ano. Nutnost systematického řešení každodenních i koncepčních problémů samosprávy obce byla jistě dobrou průpravou pro moji dnešní činnost v Senátu Parlamentu ČR. Jednak po stránce orientace v našem složitém právním řádu a přebujelé státní správě, ale také po stránce manažerské, ekonomické a marketingové. Základním stavebním prvkem starostů je pak především práce s lidmi.

Jste členem senátního výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu. Jak velkou část agendy v podvýboru pro dopravu zabírá oblast letecké dopravy a jaká jsou hlavní témata vašich jednání?

Letecká doprava je jednou ze čtyř základních oblastí, kterou se podvýbor pro dopravu zabývá. I když to není to nejfrekventovanější téma, kterým je jistě silniční doprava, snaží se, aby Senát věnoval i letecké dopravě s ohledem na její dynamický nárůst větší pozornost, než tomu bylo před mým příchodem do této funkce. Velkým tématem zde byla novela zákona o civilním letectví, návrh evropské směrnice na omezení emisí CO₂ dopravních letounů nebo otázka privatizace Letiště Praha.

Jednáte konkrétně i o řízení letového provozu?

Touto problematikou se Senát zatím zabýval pouze v souvislosti s evropskou iniciativou „jednotného nebe“, ale právě mojí



snahou je více prezentovat na půdě parlamentu vysokou úroveň, kterou tento obor za uplynulé roky na domácí i mezinárodní úrovni dosáhl. Mám na mysli nejenom moderní národní středisko řízení letového provozu, ale také početný tým specialistů, působících nejenom v blízkosti Prahy, ale i na regionálních letištích. Také si myslím, že jsou málo známé kroky, které ŘLP ČR, s. p., podniká ve smyslu nového uspořádání řízení letového provozu v rámci Evropy. Je to jedna z deviz, kterou může Česká republika přispět ke skutečné integraci Evropy.

V březnu tohoto roku jste byl zvolen předsedou dozorcí rady ŘLP ČR, s. p. Co vám přináší tato funkce, samozřejmě kromě zodpovědnosti?

Tato nová úloha je pro mne nejenom povinností zastupovat daňové poplatníky

v jednom ze zbývajících státních podniků, ale tak trochu návrat do leteckého prostředí, odkud jsem kdysi vzešel. Pracoval jsem totiž osmnáct let v AERO Vodochody, kam jsem v říjnu roku 1972 nastoupil jako technik pozemního rádiového a navigačního vybavení na tehdejší „věži“ ŘLP.

Jak na vás při prohlídce střediska řízení letového provozu v Jenčích zapůsobilo jeho architektonické řešení?

Určitě jako řešení odpovídající budoucnosti. Jsem původně technik, a tak mě zajímá přece jen více moderní technické zařízení, umožňující nerušenou práci jak řídících, tak techniků a ostatních zaměstnanců. Nicméně architektura celého národního střediska svou lehkostí a prostorností musí oslovit každého.

A jak hodnotíte technické vybavení a pracovní podmínky?

Technické vybavení je dnes nesrovnatelné s tím, co pamatuji z doby mého působení v tomto oboru. Přesto bych zatím s jeho hodnocením nespěchal, protože i to je předmětem našeho zájmu v dozorcí radě, která se v tomto novém složení mimo jiné i technickým vybavením, a nejenom v IATCC, začala zabývat. A co se týká hodnocení pracovních podmínek, tak to bych naopak já rád slyšel od zaměstnanců tohoto podniku. Věřím, že k tomu bude alespoň občas příležitost.

Jaký je váš vztah k létání?

Asi takový, jaký je u každého, kdo prostředím létání jednou propadl. Většinu let strávených v podniku AERO jsem totiž po mém úvodním působení na „věži“ pracoval na kontrole zalétávacího oddělení, kde jsem měl na starosti elektro a radionavigační zařízení na letounech L-39. V letadlech jsem na zemi i ve vzduchu strávil doslova své mládí a vždycky na to moc rád vzpomínám.

Děkujeme za rozhovor a přejeme vám mnoho úspěchů nejen při výkonu funkce předsedy dozorcí rady ŘLP ČR, s. p.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



dotazník

Jiří Nedoma

narozen: 6. 2. 1951

rodina: ženatý, dvě dospělé děti

oblíbená literatura: cestopisy,

historie, politika

oblíbené divadlo: Hudební

divadlo Karlín

nejmilejší filmy: s Vlastou

Burianem, ale také cestopisy

a dokumentární tvorba

gurmán: svičková na smetaně

a klasičká česká „nezdravá“ kuchyně

plány pro budoucnost: využít

maximálně svoji současnou pozici

senátora k posílení svobody

a odpovědnosti občanů. K tomu patří

i zlepšení podmínek dopravy

umožňující svobodný pohyb, včetně

dopravy letecké

životní krédo nebo zkušenost:

chovat se slušně a zodpovědně

k druhým a být přísný sám k sobě se

v životě vyplácí člověku i jeho okolí

Objektiv



V úterý 25. 9. 2007 se v konferenčním sále IATCC konalo jednání řídicí skupiny Studie proveditelnosti FAB Central Europe (CEATS). Zleva: Yvan Fischer, Ivan Hubert, Alex Hendriks, Jan Klas a Nicolas Gautier, který od 1. října převezme projednávací agendu po Janu Klasovi. **mis**



V souvislosti s plánovanou výstavbou BIS RWY 24/06 se posouvá poloha a mění se všesměrový radiomaják VOR za všesměrový radiomaják pracující na principu tzv. Dopplerova jevu, označený DVOR 432.

DVOR 432 dodala firma Thales ATM a bude doplněn měřičem vzdálenosti DME 435. Systém DVOR/DME bude sloužit jak pro traťové vedení letadel, tak i pro přibližovací postupy na letišti Praha-Ruzyně. Systém je v současné době instalován a předpokládáný termín uvedení do řádného provozu je 22. 11. 2007. Instalací technologie provádějí pracovníci divize provozní z technické sekce ATMS/NAVCOM.

LUBOMÍR PELINKA, foto: TSLTS



Nové nízkonákladové aerolinie **Click4sky.com** zahájily svoji činnost v září. Pro začátek budou doprodávat kapacitu v letadlech ČSA, do budoucna by ale firma ráda spolupracovala i s dalšími evropskými dopravci. Cena zpáteční letenky je 3980 včetně všech poplatků. V současné době do Prahy létá 18 nízkonákladových aerolinií. Tržní podíl low-cost dopravců se v pololetí opět zvýšil, takže s nimi v současné době z Prahy létá čtvrtina všech cestujících. Podle odhadů vedení letiště se v budoucnu podíl „nízkonákladových“ cestujících vyšplhá až na 40 procent. **mis**

Oznámení



Dne 1. října 2007 zemřel ve věku 89 let další z leteckých veteránů – brigádní generál ve výslužbě **Otto Špaček**, který za druhé světové války bojoval jako pilot na západní frontě. Otto Špaček se narodil 7. března 1918 v Brzici u Náchoda. V roce 1939 uprchl do Polska a od června 1940 působil v československém zahraničním letectvu jako stíhací pilot. V roce 1940 byl raněn. Celkem přežil tři letecké havárie. Zúčastnil se leteckých operací v Británii a nad okupovanou Evropou, včetně invaze do Normandie v roce 1944 a blokády německé posádky ve francouzském Dunquerque v letech 1944 až 1945. V roce 1950 mu byly odňaty všechny hodnosti a práva důstojníka. V roce 1991 byl plně rehabilitován. Byl nositelem několika domácích i zahraničních vyznamenání. Poslední rozloučení se zesnulým generálem proběhlo ve čtvrtek 4. října 2007 v pražském strašnickém krematoriu. **ČTK**

Chřipka – proti viru očkováním

I v tomto roce nabízí ŘLP ČR, s. p., svým zaměstnancům bezplatné a dobrovolné očkování proti chřipce. Očkování u MUDr. Matouška již probíhá od poloviny září a může pokračovat až do vypuknutí virových nákaz.

Z důvodu nákupu dostatečného množství vakcíny žádáme zájemce o zaslání požadavku na očkování proti chřipce na divizi personální (e-mail: prazakova@ans.cz, podniková pošta: DPER/PS – M. Pražáková, fax: 2054). Zde také získáte potřebné informace.

Očkování probíhá od září přibližně do listopadu a ochrání před chřipkou dalších 6 až 12 měsíců. Na každou sezónu se připravuje jiná očkovací látka, protože virus chřipky se stále mění. V případě, že dojde k nečekané mutaci viru, mohou být chřipkou ohroženi i očkováni lidé. Přesto platí, že očkování je jedním z nejúčinnějších způsobů ochrany proti tomuto virovému onemocnění, které je vysoce nakažlivé a k jehož přenosu dochází kapénkovou nákazou mezi lidmi. Virus proniká do těla nosohltanem, během dvou až tří dnů se projeví příznaky nemoci: horečka 38–40 °C, zimnice, bolesti hlavy, svalů a kloubů a celková slabost.

Mezi další možnosti, jak riziko chřipky snížit, nebo alespoň zmírnit její průběh, patří také správná životospráva (pestrá strava se zastoupením všech druhů potravin, zvýšený příjem vitamínů a tekutin, dostatek odpočinku i tělesného pohybu v „čistém životním prostředí“, omezení pobytu ve společnosti většího množství lidí v době chřipkových epidemií).

Stoprocentně účinný recept proti chřipce není. A tak vám přejeme hodně štěstí v boji s tímto zášklivým nepřítelem. **MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER**

Fotografie (nejen) z dovolené

Při přistávání na pařížském letišti Charles de Gaulle (RWY 27R) stačil ve správný okamžik stisknout spoušť fotoaparátu **JAROSLAV VESELÝ (SONS, kurz ATC 2006)**.

Podal se i vám podobný úlovek? Přispěvků 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)**



IATA: Kolik a kde ušetříte?!

Ve středu 19. 9. 2007 proběhla v zasedací místnosti DFIN další ze série schůzek se zástupci našich zákazníků. Kromě představitelů organizace IATA (International Air Transport Association) se jednání zúčastnili zástupci ČSA a ministerstva dopravy. A hlavní téma? Co jiného než snižování nákladů!

Tlak na snižování nákladů ze strany leteckých dopravců je pochopitelný. Aby obhájili svoji pozici v silně konkurenčním prostředí, musejí tímto bolestným procesem procházet sami, a nechtějí v tom sami zůstat. Proto navštěvují jednotlivé poskytovatele letových navigačních služeb a chtějí vidět konkrétní úspory nákladů. Vědí, že kromě dobré vůle k tomu poskytovatele v monopolním postavení zatím v podstatě nic jiného nenutí. Pokud ovšem nepočítáme profesionalitu a pocit odpovědnosti za budoucnost, ve které při konsolidaci ATM systému bude štěstí přátům připraveným a nákladově efektivním.

I když všem účastníkům jednání bylo jasné, že zajištění kapacity a bezpečnos-

ti také něco stojí, pozornost se soustředila na konkrétní a prokazatelné úspory nákladů. ŘLP ČR, s. p., mohlo prezentovat své dlouhodobé úsilí o racionální hospodaření. Příkladem je naše aktivní účast v probíhající studii uskutečnitelnosti FAB CE, která směřuje k efektivnímu poskytování služeb ve středoevropském regionu. Jiným příkladem jsou vnitropodnikové programy zaměřené na řízení nákladů. Při pohledu na konkrétní čísla sice v současnosti bylo vidět zvýšení nákladů, zejména z důvodu zahájení ostrého provozu nového střediska. V krátkodobé perspektivě jsme přesto mohli deklarovat jasný trend zlepšování nákladové efektivity, a to v situaci, kdy mezi poskytovateli s podobně komplexním vzdušným prostorem máme nákladovou efektivitu jasně nejlepší. Naši partneři jsou ale nároční a na vavřínek nás usnout nenechají. Chtějí vidět konkrétní nákladové položky, ve kterých v absolutních hodnotách došlo k poklesu. Je to obtížné, ale s podporou všech pracovníků to není ne-

možné. Nechceme přece své zákazníky nechat na holičkách!

Třeba i proto, že na jiných frontách se musí naši partneři vypořádat s ještě většími obtížemi. Zástupci ministerstva dopravy informovali o otázce křížového financování letišť. V ČR stejně jako v celé Evropě platí, že přibližovací poplatky na regionálních letištích s menším provozem nepokrývají náklady na poskytované služby a vzniklé ztráty jsou většinou dotovány provozem na větších letištích. Z pohledu klasických leteckých dopravců to znamená, že placením poplatků na velkých letištích často nepřímo dotují své nízkonákladové konkurenty, kteří využívají více právě menších regionálních letišť. Paradoxní potom je, že možnost kompenzovat ztráty z poskytování služeb na regionálních letištích odmítá právě Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Snižování nákladů v ŘLP ČR, s. p., sice tento problém nevyřeší, ale může alespoň částečně zmírnit jeho dopady.

LUBOŠ STRAKA, VOSP

Inspiromat

„Za devět měsíců se papírová letenka stane sběratelskou položkou.“

Giovanni Bisignani,
generální ředitel a CEO IATA

„V zásadě budeme provozovat aerolinku 24 hodin denně, 7 dní v týdnu.“

Mike Bair, viceprezident společnosti Boeing a generální ředitel pro letoun 787 o zkrácení povolené doby pro testování softwaru letounu 787 z původních 9 měsíců na 5 měsíců

„No, krade se, no, všude se krade. I na letišti se krade.“

Bývalý zaměstnanec letiště Praha
k vykrádání zavazadel na letišti

„Rok 2006 byl z hlediska bezpečnosti v letecké dopravě nejlepší. Celosvětové standardy zaznamenaly 50procentní zlepšení v oblasti nehodovosti v posledním desetiletí.“

Giovanni Bisignani,
generální ředitel a CEO IATA

„Nám na rozdíl od potápěčů nahoře ještě nikdo nežužal!“

Jiří Večeře, instruktor paraglidingu o bezpečnosti leteckých sportů

„ICAO byla udělena výsada celých 10 let, aby navrhla řešení pro vypouštění uhlíkových emisí a zcela selhala. A navíc, jakékoliv zpoždění jakékoliv činnosti zničí důvěru v ICAO těch, kteří se ve zmírnění klimatických změn angažují.“

Peter Liese, člen Výboru pro životní prostředí Evropského parlamentu

„Každý fungující bezpečnostní systém závisí v první řadě na ochotě personálu předkládat informace; lidé musí díky charakteru své práce upozorňovat na možná rizika a reagovat na ně. Ve světě letectví jsou to řidiči letového provozu, piloti, posádky letadel, pracovníci údržby a další lidé, kteří poskytují zásadní informace ohledně událostí dotýkajících se letové bezpečnosti a možná řešení. Abychom tyto všechny pracovníky podporovali a motivovali ve sdělování chyb nebo potíží při práci, musí zde především existovat příznivé pracovní prostředí v celé organizaci, jako je například společná kultura.“

Nikola Stankov, prezident a výkonný ředitel SMATSA (Serbia and Montenegro Air Traffic Services Agency)

„Pakliže do toho nepřijde válka nebo jiná pohroma, nejpозději do roku 1956 bude mít každé město v ČR svoje letiště.“

(Z projevu v Táboře, 1936)
Jan Bervida (1893–1962).
Mezinárodně uznávaný letecký odborník. Působil v předsednictvech organizací FAI, ICAN a ICAO
NWT

Novinky při využívání výpočetní techniky

Začátkem října 2007 vstoupí v platnost nová směrnice „Využívání kancelářské výpočetní techniky v zóně MIS – číslo 01/07/CL/026“ místo zrušené Směrnice pro uživatele počítačového prostředí v zóně MIS. Protože se jedná o důležitý dokument, rádi bychom vás s ním orientačně seznámili a ukázali vám, v čem bude jeho znalost užitečná.

Co zde tedy najdete – určitě informace o našich službách, které poskytujeme uživatelům IT při řešení jejich problémů nebo požadavků na rozšíření funkčnosti výpočetní techniky. Dále zde jsou ustanovené standardy HW a SW, přidělované uživatelům dle jejich pracovních potřeb, a nakonec zde naleznete důležité informace o Bezpečnostní politice aplikované v IT a informace o základních povinnostech uživatelů včetně pravidel užívání SW.

Některé výše zmíněné skutečnosti vám více přiblížíme.

Užívané standardy z hlediska vybavení kancelářské VT (výpočetní techniky)
HW standardy definují 3 kategorie PC:

1. kategorie je určena pro běžného uživatele používající standardní SW jako je elektronická pošta, intranet a internet a aplikace Microsoft Office (Word, Excel).

2. kategorie je určena pro uživatele podnikových aplikací (EUS, PAM, MTZ, SAS, ISD & W, apod.) a nadstandardních SW (MS Project, VISIO atd.), kde jsou vyšší nároky na technické parametry PC,

3. kategorie je určena pro vývojové pracovníky a administrátory nebo pro speciální účely, kde je vyžadován výkonný HW.

Stejně tak jsou 3 kategorie pro notebooky:

1. kategorie je určena pro běžného uživatele používající standardní SW,

2. kategorie je určena pro vývojové pracovníky, administrátory, správce aplikací nebo pro jiné speciální účely, kde jsou vyšší nároky na technické parametry notebooků,

3. kategorie je určena pro pracovníky, u nichž je kladen především důraz na mobilitu, tj. upřednostňuje se menší váha, menší rozměr displeje, větší kapacita baterie.

V dalších HW standardech jsou definovány typy používaných tiskáren, skenerů a případně dalšího speciálního příslušenství.

SW standardy používané v zóně MIS se dělí na:

1. Standardní SW (operační systém, kancelářský balík, prohlížeče, účetní a personální software, správa dokumentů, prostředky pro dálkovou správu),

2. Nadstandardní SW – např. Aplikace společnosti Microsoft jako MS Access, Project, Visio, vývojářské nástroje, slovníky LEDA a LINGEA, Encyklopedie Mzdového účetnictví, Účetní poradce, právní systémy – ASPI a CODEXIS.

Poskytované služby pokrývají tyto oblasti:

■ Help Desk (hlášení poruch/problémů)

■ vyřizování požadavků na VT (novou, změny konfigurace, obměna)

■ instalace a předání VT uživatelí

■ zabezpečení dat a aplikací (oprávněnost přístupu uživatelů k jednotlivým dokumentům, aplikacím, systémům nebo komponentám systému, zálohování)

■ zajištění síťových služeb a služeb vzdáleného přístupu

■ školení uživatelů

Bezpečnostní politika v zóně MIS – zajišťuje bezpečnost informací zpracovávaných informačními a komunikačními systémy zóny MIS. To znamená, že zajišťuje jejich požadovanou důvěrnost (nebudou prozrazeny), integritu (nebudou neoprávněně změněny) a dostupnost (budou k dispozici dle potřeby). Bezpečnostní politika vychází z výsledků analýzy rizik, požadavků zákonů, podzákonných norem a cílů podniku a vyjadřuje odpovídající bezpečnostní požadavky na technické vybavení, programové prostředí, umístění techniky (budovy a místnosti) a na práci osob (uživatelů kancelářské výpočetní techniky).

Základní povinnosti uživatelů při provozování VT popisují, jak zacházet s HW, SW a daty uloženými lokálně nebo na síťových zdrojích, dále jak se chovat při poškození, ztrátě nebo odcizení VT.

Závěrem bychom Vás chtěli ujistit, že cílem nové směrnice je zlepšení pracovních činností podporovaných IT technikou a vytvoření lepšího pracovního kontaktu mezi uživatelem VT a provozovatelem. Doporučujeme tedy této směrnici věnovat náležitou pozornost.

Za informatiku CL
JAN MAZAČ a JAN ABEL



Co se děje na ruzyňském letišti?

Nové nástupní mosty v provozu

Dne 12. 9. 2007 uvedlo letiště Praha do provozu 6 nových nástupních mostů D1 – D6. Mosty jsou vybudovány na jihozápadní stěně terminálu Sever 2.

Jedná se o nové koncepční řešení použité v Ruzyni poprvé. Pevná část mostu je dvouúrovňová; jedna úroveň ústí do odletového podlaží terminálu a druhá do příletového podlaží. Výškový rozdíl je překonán pomocí šikmých ramp (obr. 1), a tak je umožněn bezbariérový přístup. Pevnou část mostu pak spojuje s nástupními dveřmi letadla pohyblivý teleskopický tubus (obr. 2), jenž se pohybuje po vlastním podvozku a je směrově i výškově ovládán operátorem mostu. Počet krytých odletových východů se po uvedení D1 – D6 do provozu zvýšil na 33.

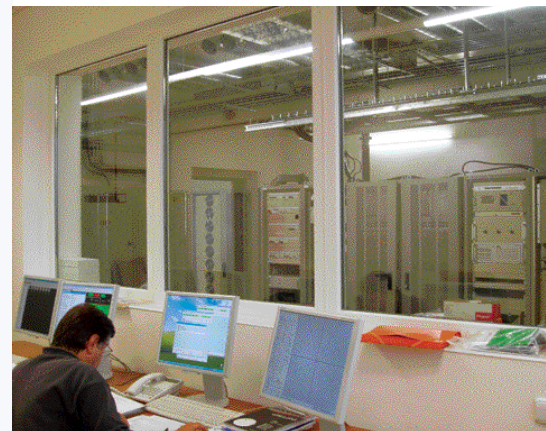
Při slavnostním přestřihu pásy generální ředitel Letiště Praha Miroslav Dvořák uvedl: „Letiště Praha, které letos získalo od cestujících prestižní ocenění nejlepší letiště střední a východní Evropy, tak získává další část moderní infrastruktury, která zvýší komfort cestujících a umožní zvládnout očekávané navýšení provozu v příštím roce.“ Hodnota nových GATŮ a nástupních mostů je 335 mil. korun. Je to největší investice letiště Praha v roce 2007. Dílo vybuďovalo sdružení dodavatelů Skanska CZ a OHL ŽS.

Z tiskových zpráv připravil **OLDŘICH STANĚK, AI**
Foto: **LETIŠTĚ PRAHA**



V Praze bude

Od našeho minulého setkání vyrostla nad obcí Hostivice nová červenobílá dominanta kupole radomu. Je viditelná i při cestě po karlovarské silnici z IATCC do Prahy. Věž získala další zpevňující prvky, takže již tolik netančí, zato se zvýšila její torzní tuhost nutná pro přesnou funkci radaru. V radomu je umístěna podobná kombinace primární a sekundární antény, která se v současnosti točí na budově „TAR“. Nové zařízení se odlišuje technologií, která je umístěna v anténním domku. Primární radar používá ve vysílání místo magnetronu polovodičové tranzistory. To mimo jiné zabezpečuje lepší spektrum vysílaných pulzů a tím omezuje rušení v blízkých kmitočtových pásmech. Někteří pamětníci z Hostovic možná zavzpomínají, že sledování televizního pořadu, při němž se každých osm vteřin zacukal obraz, nevztálo dobrý vztah k radiolokaci. Sekundárnímu radaru



Seriál pohled

21

(pokračování z minulého čísla)

Na letištích Hradec Králové, Karlovy Vary a Košice měly být nově postaveny či dokončeny nové nádražní budovy, v Piešťanech, Karlových Varech a Liberci vybudovány či dokončeny nové hangáry.

Kromě dokončení světelných tratí pro noční provoz Praha – Brno – Bratislava a Praha – Tachov uvažovalo Ministerstvo veřejných prací též o budování podobného spojení z Prahy ve směru na Lipsko. Do konce roku 1931 stálo mezi Prahou, Brnem a Bratislavou osmnáct světelných majáků pro noční létání, na trati z Prahy přes Plzeň ve směru na Štrasburk jich na československém území bylo osm. Výstavbu světelných tratí, stejně jako dalších zařízení, způsobil nedostatek finančních prostředků v době hluboké hospodářské krize. Proto se uvedení zmíněných tratí do provozu předpokládalo až v roce 1932, tedy o rok později, než byly původní záměry. Ve spolupráci s Ministerstvem pošt a telegrafů pak řešilo nákup zařízení pro radiogoniometrické stanice, které měly být umístěny v Praze, Mariánských Lázních a v Brně, později též v Českých Budějovicích, Ostravě a Bratislavě. To již byly počátky skutečné radionavigace v naší letecké dopravě.

V létě roku 1931 byly vyhlášeny hraniční úseky mezi Československem a Polskem, určené pro přelety dopravních letadel na spojích mezi Prahou a polskými letišti a mezi Brnem a Polskem.

Československo se nadále zúčastňovalo práce v Mezinárodní komisi pro letectví. Ta v letech 1930 a 1931

nový radar (2)

přibýlo ke zkratce MSSR ještě písmeno „S“. Toto písmeno vyjadřuje vlastnost radaru selektivně se dotazovat jednotlivých letadel podle unikátní „S-modové“ – adresy zakódované v odpovídající letadla. Současně přenosový protokol umožňuje obousměrnou výměnu dat mezi letadlem a radarem. Takže z avioniky letadla se dá například odečítat aktuální režim letu, volací znak, ale i hlášení TCAS ještě dříve, než to pilot ohlásí rádiem. V současnosti je to po instalaci na kopci Písek náš druhý radar této nejmodernější technologie. Vzhledem k tomu, že radarové zařízení bylo smontováno do stojanů ve výrobním závodě THALES, sestávala instalace z přesunu z přepravní bedny do sálu technologie, pomocí koleček umístěných v základně. Po odmontování koleček se provedly vnější elektrické instalace, připojení pomocných zařízení, anténních kabelů a vlnovodu. Tyto práce proběhly víceméně bez problémů a nyní jsme ve fázi, kdy technik francouzské firmy provádí kontrolu modulů systému a jeho hrubé nastavení. Toto je důležitá fáze projektu, kdy administrátor radarových systémů Vladimír Kubita musí maximálně kontrolovat funkčnost, abychom případné závady odhalili ještě v průběhu instalace. Když si připomenu jeho zrekonstruovanou chaloupku v podhůří, nemám žádné obavy, že by něco přehlédl. Současně s ním spolupracuje ing. Pavel Podzemský, specialista na měření a analýzu radarových dat, který vytváří podklady pro certifikaci Úřadem civilního letectví, jež by měla být vyřízena do konce letošního roku. Zbývá finální výcvik technické obsluhy a další „dítě“ radarového metodika, známého výrokem: „Nikdo vám nemůže toho víc dát, než vám Uhlíř může slíbit!“, je na světě.

VLASTIMIL BROTÁNEK, DPRO/VOASP
Foto: **VLADIMÍR KUBITA, DPRO/ASP**



Ú do historie řízení letového provozu

řešila mimo jiné problém rozesílání meteorologických zpráv, osvětlování letadel a označování pozemních elektrických vedení jako překážek pro leteckou dopravu. Na počátku června 1931 se v Londýně konalo 19. zasedání Mezinárodní komise pro letectví. To doplnilo a upřesnilo mimo jiných záležitostí i některá pravidla pro civilní letecký provoz v okolí letišť. Například bylo jednoznačně stanoveno, že při současném přistávání dvou letadel má přednost letadlo v menší výšce, byly zakázány přelety letišť ve výši menší než 2000 m, při obléhávání letišť ve výši menší než 4000 m se letadlo muselo vyhnout letišti vpravo. Pravidla také stanovila, že letadla přistávají na levou stranu přistávacího pásu. Mnohá z těchto pravidel byla ovšem zavedena proto, že dosud nebylo standardně v provozu radiospojení letadla s letištěm, které tak nemohlo poskytovat služby

řízení letového provozu, a tato pravidla měla zabránit možným kolizním situacím.

V roce 1931 poskytl Československé letecké povětrnostní hlídce 24 447 hlášení osádkám letadel – za rok to představovalo nárůst o 3195 sdělení. Z toho již 17,7 % (4325 sdělení) bylo poskytnuto za letu (asi 3,4 násobek proti předešlému roku).

1932

Pro rok 1932 počítalo Ministerstvo veřejných prací se zakoupením vybavení pro další čtyři goniometrické zaměřovací stanice a s pořízením tří vysílacích a přijímacích stanic pro leteckou a meteorologickou službu. V tomto roce měly být uvedeny do provozu tyto radio-navigační prostředky: Gonia v Českých Budějovicích, Brně, Mariánských Lázních, radiostanice v Bratislavě.

V plánech ministerstva se počítalo s přípravou výstavby letišť v Ruzyni, Českých Budějovicích, Žilině a některých pomocných letišť. Měla být zahájena příprava výstavby pomocných letišť Beroun a Stříbro. Pokud jde o nové letiště v Ruzyni, byla v červenci 1932 vypsaná architektonická soutěž na jeho celkové řešení.

V roce 1932 dosáhla síť leteckých povětrnostních hlídek největšího rozvoje a jejich počet byl 84. Služba poskytl osádkám 27 907 meteorologických informací, z toho 20,8 % za letu (nárůst o jednu třetinu). V následujícím období však počet povětrnostních hlídek poklesl, neboť se uvažovalo o nové organizaci celé služby.

1933

V roce 1933 došlo z hlediska zabezpečení letecké dopravy k významné události. Byla reorganizována letecká povětrnostní služba a počet povětrnostních hlídek se snížil na padesát. Dvacet dvě z nich měly charakter sběrných hlídek, kde se soustřeďovaly informace od dalších povětrnostních hlídek. Ústřední sběrná stanice, která shromažďovala hlášení a radiotelegraficky je poskytovala dalším letištěm, byla v Praze.

Pro předávání meteorologických zpráv sloužil telefonní kabel mezi Prahou a Brnem, další místa byla dosud spojena drátovým telegrafním vedením, jen mezi Brnem a Bratislavou bylo mimo drátové telegrafní vedení i spojení radiotelegrafní. Do zahraničí, především do Německa, Rakouska, Polska a Francie, se předávaly povětrnostní zprávy radiotelegraficky.

PAVEL SVITÁK, L+K, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Státní civilní letiště Praha (Kbely) v roce 1932. Vlevo je vidět věž letištního světelného majáku, vpravo věž pro řídicí létání. Před hangáry stojí letouny (odleva) Aero A-23, Avia-Fokker F.XII-3m (OK-AFE) a prototyp Letov Š.32 (OK-ADA)

GLAF BRNO 2007

INKA MIKOVÁ, PETR HAVRAN A JAROSLAV VAŠÍK NA TWR



Ve dnech 8. a 9. září se konal již 14. ročník největší prezentace vojenské letecké techniky v České republice. Letos již poštěstě jej hostilo letiště v Brně-Tuřanech.

Chladné počasí a nízká oblačnost mírně ovlivnily návštěvnost leteckého dne a v neděli pro silný vítr zrušila vystoupení akrobatická skupina Očovskí Bačovia.

Vojenské technice nepřízeň počasí nevadila. Jak ve vzdušném prostoru nad letištěm, tak i na statických ukázkách měli fandové letectví na co se dívat. Letecký den zahájily nízké skupinové průlety vrtulníků Mi-17 a Mi-24 Armády České republiky následované dopravními letadly vládní letky Tu 154 a A 319 s cvičnými a stíhacími letouny L-39, L-159 a JAS-39. Úvod zakončil simulovaný letecký útok dvou L-159 na letiště, doprovázený působivými pyrotechnickými efekty.

Divácky atraktivní jsou vždy skupinová vystoupení. Letos svoje umění předvedli „Flying Stars“ z Bělehradu na čtyřech letounech Galeb G2-A, tradičně „Očovskí Bačovia“ ze Slovenska na kluzácích L13 Blaník a především „Breitling Jet Team“ z Francie na šesti letounech L-39 Albatros.

V blocích, které by se daly nazvat „demonstrace síly“, burácely proudové motory JAS 39C Gripen Armády ČR, MiG-29 AS ze Slovenska, F-16 MLU z Belgie, ORAO a G4S ze Srbska, lahůdkou pro fajnšmekry byla letová ukázka těžkého strategického dopravního letounu C-17 II Globemaster letectva USA. Air show oživila vystoupení vrtulníků (včetně výsadku) a akrobacie malých letadel, mezi kterými zářil Maďar Peter Besenyi na stroji Extra 300S.

Na staticce bylo možno zhlédnout řadu stíhacích, bitevních a menších dopravních letounů mnoha evropských zemí. Nejdelší fronta diváků stála před vstupem do letounu Boeing E3TF AWACS.

Středoevropskou premiéru zde měl „spotterský klenot“ – strategický bombardér B-1B letectva USA, který do Brna přiletěl až z Kanady.

Do celodenního mumraje převážně vojenských letadel se jakoby omylem mixovala dopravní letadla z pravidelných linek a charterů s rekreanty. Tyto lety byly elegantně a bez zdržení „zipovány“ do leteckého dne tak, že oko diváka nepostřehlo, že nepatří do letového programu CIAF. Letiště odbavovalo cestující stejně jako každý jiný den. V programu air show byly rovněž vyhrazeny dva bloky pro vyhlídkové lety letadel aeroklubů a leteckých škol.

Místo konání CIAF pro rok 2008 bylo již dohodnuto opět na letišti v Brně.

JAN SYNAK, PETR HAVRAN

Foto: **JAN SYNAK**

BOEING E3TF AWACS



BREITLING JET TEAM



PETER BESENYEI NA EXTRA 300S



BOMBARDÉR B1-B

