

Letecká škola na prahu výcvikového roku 2008

První pracovní den roku 2008 některým z nás ještě doznívaly v uších koledy, jiní se snažili srovnat ranní kávou svůj rozhozený organizmus po bouřlivé oslavě příchodu Nového roku a vytvářející se atmosféru Vánoc připomínaly snad již jen usychající vánoční stromky a zaprášené ozdoby. Život v LŠ se pomalu začal vracet do starých kolejí. Již 3. ledna zahájila skupina 24 polských studentů, kteří před Vánocemi úspěšně absolvovali přezkoušení na závěr teoretického modulu základního výcviku, kvalifikační výcvik letištního přístrojového řízení, kte-

rý počátkem února plynule přešel ve výcvik příbližovacího procedurálního řízení. Pevně věříme, že se s dojmy a názory na výcvik studentů tohoto kurzu setkáme v některém z příštích čísel Stripu.

V pondělí 7. ledna byl zahájen dvou týdně dlouhý udržovací výcvik 6 řídicích letového provozu z Bosny a Hercegoviny, který byl zaměřen především na zvládnutí nouzových a neobvyklých situací. Tento kurz byl již v pořadí čtvrtým, který LŠ provedla na základě vítězného tendru na odborný výcvik, vyhlášeného v únoru roku 2007 Federálním minis-

terstvem dopravy a spojů Bosny a Hercegoviny. Rádi bychom s bosen-ským řízením letového provozu spolupracovali i v budoucnu, neboť drtivá většina dispečerů po skončení občanské války v Bosně byla vybírána právě specialisty naší LŠ a cvičena v Praze. Oddělení vzdělávání a výcviku pilotů FTO zahájilo ve stejný den distanční kurz teorie pro dopravní piloty – ATPL 650, kterého se účastní 12 posluchačů. Úspěšnost a připravenost našich studentů u odborných zkoušek skládaných na Úřadu pro civilní letectví ČR se každoročně zveštuje a tuto skutečnost po-

tvzuje i velké procento posluchačů, kteří nyní létají u renomovaných leteckých společností v Evropě, včetně několika bývalých zaměstnanců ŘLP. Koncem ledna FTO taktéž zahájila odborný kurz anglického jazyka podle JAR FCL 1.200 pro získání kvalifikace létání podle přístrojů.

Novinkou v oblasti komerčních aktivit LŠ je její průnik na německý trh. Od druhé poloviny února probíhá v LŠ kurz obecné a letecké angličtiny pro osm účastníků z řad odborného leteckého personálu Rhein-Neckar Flugplatz Mannheim.

(pokračování na str. 5) →



Schůze podvýboru



Druhá schůze podvýboru Parlamentu ČR pro vědu, výzkum, letectví a kosmonautiku, která byla tematicky zaměřena na nové trendy v ATM v České republice i v zahraničí, se konala dne 29. 2. 2008 v konferenčním sále IATCC Praha. Za předsednictví poslance Pavla Hojdy (KSČM) získali přítomní poslanci a senátoři informace o vývoji leteckého provozu ve vzdušném prostoru a na letištích ČR, trendech bezpečnosti a aplikaci nových pravidel stanovování poplatků za přiblížovací a letištní služby. Další prezentace zahrnovaly aktuální stav projektu SES, SESAR, DMEAN a poslední pokrok při implementaci konceptu funkčního bloku vzdušného prostoru Central Europe. Prezentované informace jsou k dispozici na www.rlp.cz. **rkl, foto: mis**

Personálie

Od 1. 3. 2008 vykonává funkci náměstkyně ředitele divize plánování a rozvoje LNS pro sekci Letecké školy **ing. Jana Hochmanová**. Pan **Michal Sakala** je od 1. února 2008 vedoucím oddělení investic v sekci realizace projektů a investic divize plánování a rozvoje LNS. **Ing. Miroslav Ehl** se stal od 1. března 2008 vedoucím obchodního oddělení na LŠ (DPLR). **Ing. Aleš Reichl** bude od 17. března pracovat ve funkci vedoucího oddělení evidence staveb na DPLR. **red**

Aktuálně

Firma Job Air-Central Europe Aircraft Maintenance (JACEAM) zahajuje začátkem března na ostravském Letišti Leoše Janáčka provoz největšího **leteckého servisního centra** ve střední a východní Evropě, jak jej nazývají jeho majitelé. Nová firma vstupuje na trh, kde již působí jiný poskytovatel služeb letecké údržby – České aerolinie. **CBW**

Nejmladší řídící

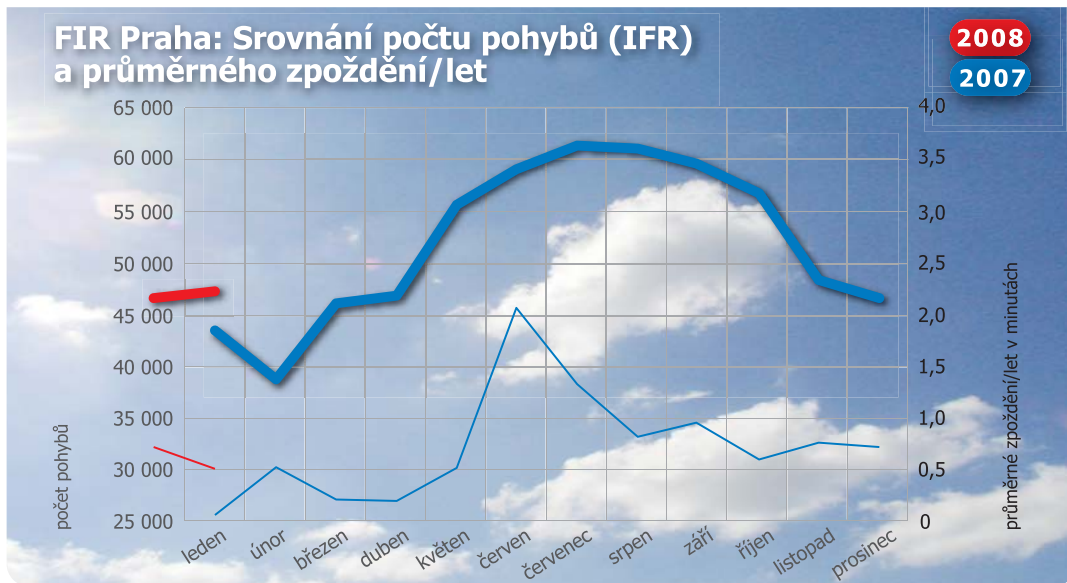
Dne 29. 2. 2008 oslavil v plné svěžesti své **dvanacté narozeniny Standa Machota**, řídící na APP a TWR Praha. Jeho zteplá postava a jiskrné oko jsou důkazem, že asketický život tohoto nejmladšího řídícího má jednoznačně kladný vliv na pracovní i ostatní výkony. Hodně zdraví a nezkrácených rozstupů ti, Stando, za celé SPLS Praha přejí **JARDA VLASÁK**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Srdečně blahopřejeme těm, kteří v březnu 2008 oslaví kulaté pracovní výročí:
Miloslava Kachlíková, samostatný odborný referent, oddělení provozu kancelářské výpočetní techniky **30 let**

Rostislav Stoklasa, ing., vřp I, oddělení LPS Ostrava **15 let**
Petr Růžička, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **15 let**

FIR Praha: Srovnání počtu pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

LEDEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
11 727	13 045
nejvyšší počet/den (3. 1.)	
479	508
nejvyšší počet/hod. (7. 1.)	
47	52

Počet pohybů ve FIR Praha

LEDEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
43 281	47 521
nejvyšší počet/den (2. 1.)	
1 629	1 756
nejvyšší počet/hod. (2. 1.)	
115	135

Statistika provozu

leden 2007/2008

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
2007	2008	07/08 v %	2007	2008
leden	43 281 47 521	+ 9,8	0,08	0,49

Počet pohybů v evropském regionu		
2007	2008	v %
leden	741 432 771 321	+ 4,0

Počet pohybů na letištích – Česká republika											
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
leden	11 727 13 045	+ 11,2	1 419 1 507	+ 6,2		869 973	+ 12,0		221 190	- 14,0	

Lidé jsou klíčem k úspěchu

V druhé části rozhovoru s generálním ředitelem Řízení letového provozu České republiky, s. p., ing. Janem Klasem, jsme se více zaměřili na budoucnost.

V první části rozhovoru jsme mluvili o „software“ v širším slova smyslu, tedy o lidských zdrojích. Co od zaměstnanců očekáváte především?

Za jednu z hlavních hodnot u zaměstnanců považuji ochotu a schopnost na sobě pracovat. Tyto vlastnosti jsou jedním ze základů, abychom udrželi do budoucna nejenom kvalitu našich služeb ale i konkurenceschopnost. Naší ambicí musí být, abychom byli nejlepší ve srovnávání s ostatními poskytovateli letových služeb v rámci Evropy v porovnatelném segmentu, a to je a bude v podmínkách 21. století především závislé na kvalitě lidských zdrojů a jejich kontinuálního rozvoje. Zdůraznil bych, že ve svém přístupu rozlišuji ochotu a schopnost. Pokud bude někomu scházet schopnost, pak musíme posoudit, zda se jedná o zaměstnance, který v podniku odvedl kus práce a už se nemůže dál rozvíjet způsobem, který se od něj očekává. Taková situace se ve většině případů dá individuálně řešit pomocí více či méně strukturovaných sociálních programů. Ale pokud bude někdo mít *attitude problem*, to znamená, že není ochoten dát podniku to základní – kvalitní práci, snahu přizpůsobit se tomu, co je potřeba dělat v zájmu celku –, pak je tento postoj neslučitelný s mou vizí podniku. Na druhou stranu pro ty, kteří zmíněné předpoklady mají, je v podniku velmi dobrá perspektiva, jež se bude dále rozšiřovat, nejenom ve smyslu kvality pracovních podmínek, ale vzhledem k rozsahu činností, které nás čekají, se pro ně vytvoří i řada nových příležitostí k osobnímu rozvoji.

Jaké změny v poslední době proběhly při využití lidského potenciálu?

Základem úspěchu je, že tento potenciál musí být organizován a musí existovat v rámci stanovené struktury, která se ale také musí vyvíjet. V poslední době byly provedeny jisté menší organizační změny, které byly dokončeny na základě předchozích



analýz a mých představ o budoucnosti podniku. Mezi neméně důležité činitele patří také motivace, systematické sledování výkonnosti u všech profesí podniku, stejně jako kvalita výběru na všechny pozice. Bude naší prioritou, aby všechny tyto procesy byly podpořeny systematictějšími využíváním příslušných nástrojů personální politiky.

Co konkrétně bude diskutovaná transformace našeho podniku znamenat?

Transformace není cílem, ale prostředkem k dosažení stanovených cílů, jako je rozšíření portfolia služeb, schopnost nabídnout další služby, ale i schopnost naší základní kmenovou činnost poskytovat v rámci regionální spolupráce. Proces transformace, tak jak je navrhován a projednáván s naším zakladatelem – Ministerstvem dopravy ČR –, je vlastně posun k té fázi komercializace, která už ve většině okolních států proběhla, samozřejmě při plném respektování priorit a právního prostředí České republiky.

Existují podniky našeho typu, které jsou privatizované?

Jsou i takové podniky našeho typu, které, dá se říct, uvažují o privatizaci nebo

s ní i částečně začaly, ale v Evropě výrazně převažuje model ve stoprocentním vlastnictví státu.

Takže Řízení letového provozu ČR bude transformováno na akciovou společnost ve stoprocentním vlastnictví státu.

Dá se předpokládat, že kmenové činnosti zůstanou pod stoprocentním vlastnictvím a kontrolou státu cestou Ministerstva dopravy a některé doplňkové činnosti pak mohou být organizovány více zákaznický orientovaným modelem.

Komunikace se zakladatelem nadále probíhá a já jsem přesvědčen, že jejím výsledkem bude model, který optimálně nastaví podmínky pro další rozvoj podniku.

Jaké to přinese výhody?

Získáme možnost pružněji reagovat na to, co se odehrává kolem nás jak v rámci Evropy, tak v rámci vnitřního prostředí.

Pocítí nějakým způsobem zaměstnanci změny, které transformace přinese?

V návrhu transformace je jako jeden ze zásadních principů zakotveno, že veškerá práva a povinnosti, veškeré závazky přecházejí v rámci přechodového plánu na nový subjekt a pro zaměstnance by se tedy nemělo proti současnosti nic změnit. Naopak do budoucna se pro ně mohou otevřít nové možnosti uplatnění.

Očekáváte nějaké změny v postavení našeho podniku v mezinárodním kontextu?

V současné době se jako státní podnik například nemůžeme stát součástí případného nadnárodního konsorcia nebo nadnárodní spolupráce. Druhá dimenze souvisí s evropským projektem Single European Sky – regionální spolupráce v rámci FAB (*funkční bloky vzdušného prostoru*), kde se jedná o schopnost vytvářet struktury, v nichž dojde k institucionálnímu propojení, ale ne spojení celých

podniků. To nemůže probíhat skokově, ale musí docházet k postupnému spojování jednotlivých funkcí tam, kde je to výhodné. V rámci středoevropského prostoru tak budou moci menší poskytovatelé letových služeb společně lépe konkurovat těm velkým, kterými jsme obklopeni. V rámci portfolia komerčních činností pak poskytne nový statut podniku řadu dalších možností a schopnost pružnější reakce na potřeby trhu.

Na závěr se vrátíme do Česka. Jaký předpokládáte trend ve vývoji provozu?

Za normálních okolností, pokud nezasáhnou nějaké vnější vlivy, předpokládám, že nárůst přeletového provozu bude v Česku zhruba o dva procentní body výše než evropský průměr, tedy mezi pěti až šesti procenty. Stejně hodnoty budou patrně dosaženy i na letišti v Praze.

Letiště Praha se ovšem při dané konfiguraci drah velice rychle blíží své maximální kapacitě. Pokud nepokročí jednání o paralelní dráze směrem k zahájení její výstavby, pak už budeme moci pouze sledovat, zda se celková denní poptávka naplní nebo nenaplní, ale prostor pro zvyšování špičkové hodinové kapacity už nebude.

Jak podnik zajistí navýšení kapacit, aby zvládl narůstající provoz?

Co se týče objemu přeletového provozu, který jsme schopni zvládnout, do určité míry závisí i na struktuře provozu. Možnost navýšovat do budoucna naše kapacity se bude prioritně odvíjet od dostatečného počtu personálu na oblastním středisku. Do budoucna se pak některé parametry mohou kvalitativně změnit posunutím směrem k nadnárodní koordinaci – k lepší organizaci vzdušného prostoru –, abychom naši činnost nemuseli provozovat striktně jenom v rámci našich státních hranic.

Děkují za rozhovor.

Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK



Objektiv



V rámci své návštěvy CSPDU Praha zavítal na krátké jednání do IATCC dne 15. února 2008 nový generální ředitel EUROCONTROL David McMillan (druhý zprava). Kromě jednání o současném stavu projektu FAB Central Europe měl pan McMillan příležitost seznámit se s provozem a vybavením nového střediska. **rkl**



Společenské a sportovní setkání členů vedení ŘLP ČR, s. p., ČSA, a. s., a Letiště Praha, s. p., se uskutečnilo 11. února 2008 v Curling Areně Praha. Šest týmů zde dvě hodiny s velkým nasazením svádělo boje na ledových drahách v rámci prvního ročníku „Aviation Curling Cup 2008“. Kvalita obou týmů ŘLP ČR, s. p., se potvrdila při závěrečném vyhodnocení, které jim přisoudilo druhé a třetí místo. Vítězem se stal tým ČSA číslo 1. **rkl**



Příjemné prostředí bylo letos 23. února 2008 na Leteckém plesu v pražské Lucerně vytvořeno nejen přítomností významných hostů, ale i bohatým programem a leteckou tombolou. **mis, foto: mis, archiv**

Letní dětský tábor 2008

V letošním roce opět organizuje Řízení letového provozu ČR, s. p., rekreačně sportovní letní dětský tábor s možností vodáckého výcviku. Prázdninového pobytu ve Zlaté zátoce v Ledči nad Sázavou se mohou zúčastnit děti od sedmi let do ukončení základní školní docházky.

Termíny a hlavní vedoucí jednotlivých turnusů:

I. sobota 28. června – sobota 12. července 2008

II. sobota 12. července – sobota 26. července 2008

III. sobota 26. července – sobota 9. srpna 2008

IV. sobota 9. srpna – sobota 23. srpna 2008

Cena: pro děti zaměstnanců ŘLP ČR, s. p. 1700 korun

pro ostatní děti 3500 korun

Zájemci o rekreaci dětí musí **zaslat zcela vyplněnou předběžnou přihlášku** na adresu: Řízení letového provozu, s. p., DPÉR/PS, paní Marie Pražáková, Navigační 787, 252 61 Jeneč. Uzávěrka předběžných přihlášek skončí naplněním kapacity LDT.

Pokud bude dítě přijato na LDT, obdrží zákonný zástupce od DPÉR závaznou přihlášku. Její **I. část** se všemi požadovanými údaji, s potvrzením o způsobilosti od lékaře a dokladem o platbě musí být vrácena na DPÉR zpět nejpozději **31. května 2008** (později pouze na základě domluvy).

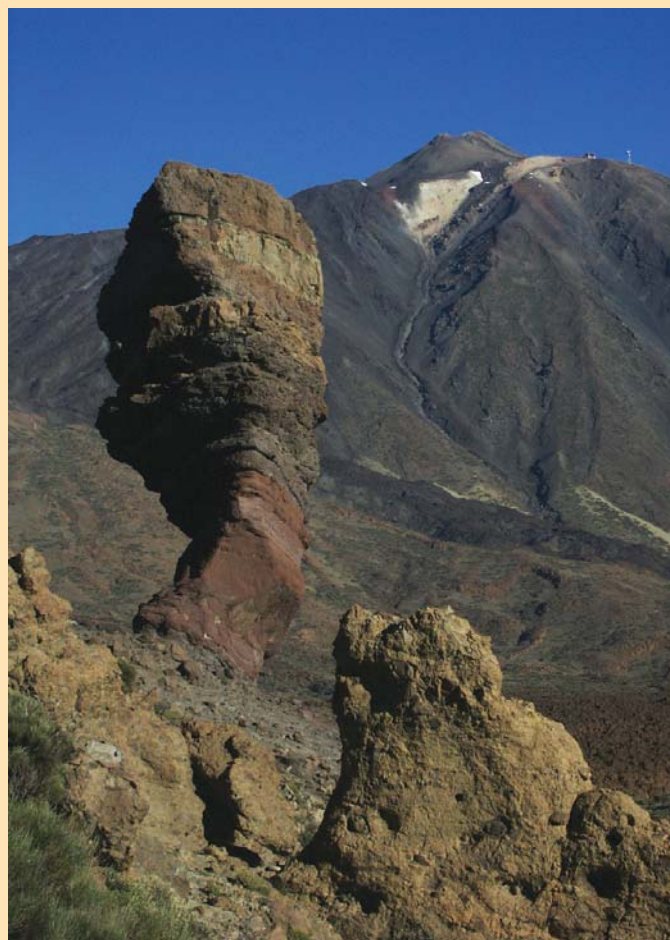
II. část závazné přihlášky – potvrzení o bezinfekčnosti a kontaktní adresu – odevzdá zákonný zástupce při odjezdu dítěte na tábor.

Pro získání veškerých informací můžete volat na tel. číslo 220 373 239, faxové číslo je 220 372 054, případně pište na mailovou adresu prazakova@ans.cz. **DPÉR**

Fotografie (nejen) z dovolené

„VZTYČENÁ RUNWAY“ nazval snímek ze španělského ostrova Tenerife **VLASTIMIL VOLENA** (DPRO). Tímto termínem ovšem není označena barevná lávová vyvěřlina, ale hora bez špičky (v pozadí), což je vyhaslá sopka, nejvyšší hora Kanárských ostrovů, a tím i Španělska, jménem Pico del Teide, s vrcholem 3718 m nad mořem. A proč „Vztyčená runway“? Protože její nadmořská výška je o pouhé 3 m větší, podle některých údajů i shodná s nejdelší ruzyňskou runwayí.

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. **(mis)**



Letecká škola na prahu výcvikového roku 2008

→ (dokončení ze str. 1)

Tato spolupráce bude pokračovat na přelomu března a dubna udržovací výcvikem šesti řídicích letového provozu tohoto regionálního letiště, opět zaměřeným na zvládnutí nouzových a neobvyklých situací.

Základní výcvik pro potřeby ŘLP ČR, s. p., který se uskuteční letos, bude znamenat, že rok 2008 bude jedním z extrémních, a to nejen pro značný počet žáků, ale i pro stále vzrůstající požadavky na kvalitu absolventů. Příprava, výběrové řízení a vlastní zahájení tohoto výcviku proběhlo již v roce minulém. Všechny přípravné činnosti byly završeny v prosinci, kdy do lavic první části výcviku (teoretické přípravy) zasedlo celkem 26 žáků. Pro oblast střediska řízení jich je určeno 15, pro stanoviště přibližovací služby Praha bylo vybráno 7 uchazečů a pro regionální letiště celkem 4. V době, kdy pročítáte tyto řádky, postoupil základní výcvik do praktické části, tj. kvalifikačních kurzů. Na závěr teoretické části však museli všichni žáci prokázat získané vědomosti při písemných testech, a zejména při závěrečném ústním přezkoušení. Testování znalostí a dovedností žáků již neodmyslitelně patří ke všem

fázím výcviku. Žáci jsou prověřováni jednak průběžně, ve formě tzv. progress testů nebo MID checků, a jednak na závěr každé výcvikové části. Rovněž na konci základního výcviku ATC 2008 čekají na žáky ústní a praktická závěrečná přezkoušení, kterých se zúčastňují pověřeni examinační. Účast těchto examinatorů je nanejvýš důležitá, a to vzhledem k tomu, že jejich posudek se vedle celkového hodnocení žáka (summative assessment) použije pro stanovení jeho celkové úspěšnosti v základním výcviku. Úspěšným absolventům bude potvrzena jejich žádost pro vydání průkazu řídicí letového provozu-žák. Ukončení základního výcviku ATC 2008 bylo naplánováno na září letošního roku. Do této doby zbývá žákům daleká cesta. Přejme jim proto, ať jim jejich odhodlání vydrží, a především ať jsou úspěšní ve všech fázích výcviku, aby na podzim mohli pokračovat ve výcviku již na svých stanovištích.

V souvislosti s jazykovým vzděláváním by bylo trestuhodné nezmínit přípravu a samotnou jazykovou zkoušku pro řídicí letového provozu ELPAC. Vysoká úroveň angličtiny je důležitá pro poskytování kvalitních služeb a navíc působí na frekven-

ci jako vizitka každého řídicího. V případě nestandardních situací, které jsou námětem zkoušky ELPAC, je řídicí nucen reagovat na danou situaci tak, aby byl schopen bezpečně, rychle a efektivně daný problém vyřešit. Dle vyjádření samotných řídicích by tato reakce měla být okamžitá, rozuměj „bez listování slovníkem či shánění kolegy, který by se případně s letadlem domluvil“. Zkoušky jako takové jsou zaměřeny na praktickou znalost jazyka, jeho použití, porozumění dané situaci a schopnosti adekvátně na ni reagovat. Nikoho tedy nečeká test z gramatiky nebo spellingu atd. tak, jak bývalo doposud zvykem. Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO přesně definuje, jakou znalost by kandidát měl mít, pokud jde o výslovnost, větné struktury, porozumění, interakci, slovní zásobu a plynulost, aby dosáhl požadované level 4 nebo 5.

Jaro se pomalu začíná hlásit o své místo a mně na závěr nezbyvá nic jiného než slovy jednoho z nejvýznamnějších autorů moderní české literatury konstatovat, že to v Letecké škole letos vypadá na prima sezonu ...

(LŠ)

Inspiromat

„Fakt, že tak významný světový hráč v letectví, jako je State ATM Corporation of Russia, si zvolil vstup do CANSO, je důkazem, že pracujeme na prioritách, které mají význam pro poskytovatele letových navigačních služeb po celém světě, a také že letecké organizace napříč celým světem souhlasí s naším programem.“

Alexander ter Kuile, generální tajemník CANSO

„Meziroční nárůst provozních výkonů o čtyři procenta nepovažujeme za projev stagnace Letiště Bratislava. Samozřejmě ale existují možnosti a způsoby, jak tyto výsledky zlepšit.“

Karol Biemann, předseda představenstva a výkonný ředitel Letiště Bratislava, komentuje loňské výsledky

„Ceny na Letišti Praha naprosto neodpovídají českým příjmům a ještě jsou často dražší než jinde v Evropě.“

Tomio Okamura, mluvčí Asociace českých cestovních kancelářích a agentur, k rekordním cenám občerstvení na pražském letišti

„Vracíme do létání zábavu, romantiku a lidský rozměr.“

David West, majitel letecké společnosti Loch Lomond Seaplanes, o svém nápadu udělat z běžné letecké dopravy z místa na místo tak trochu vyhlídkový let

„Proč jde letiště do privatizace jako první? Firma je v nejlepší kondici, dosahuje ročního zisku kolem 1,3 miliardy korun. Tomu odpovídají i desítky zájemců, kteří už dnes kolem Ruzyně krouží.“

První náměstek ministra financí Ivan Fuksa na téma privatizace ruzyňského letiště

„Pravidelnost letového provozu je jedním z hlavních benefitů, které oceňují cestující.“

Viceprezident ČSA pro letový provoz Jan Janík ze zpráv, že České aerolinie obhájily první pozici v žebříčku pravidelnosti letů mezi 26 klasickými leteckými společnostmi sdruženými v Asociaci evropských aerolinií (AEA)

„Co se týče nás, pilotů, je to do jisté míry malá špetka šilenství, která nás pohání kupředu k pokoření již známých hranic. Jakékoliv objevování neznámého je zároveň jedinečné a nesrovnatelné objevování sebe sama.“

Jacqueline Auriol, francouzská letkyně (1917–2000)

Přípravily: NWT, MaB

Bezpečnost v roce 2007

Vývoj pozitivních hodnot v oblasti bezpečnosti pokračoval i v roce 2007 a zároveň ukázal, že tento rok je v počtech nehod druhým nejlepším vůbec.

Za rok 2007 Aviation Safety Network zaznamenala 26 smrtelných nehod dopravních letounů, které měly za následek 750 úmrtí pasažérů a posádek a 41 úmrtí civilistů na zemi. Za desetileté období 1997–2006 je průměr 34 smrtelných nehod dopravních letounů majících za následek 914 úmrtí.

Rok 2007 byl velmi špatný pro Indonésii, která zaznamenala dvě smrtelné nehody a jednu bez smrtelných následků. Na Nový rok se letadlo Adam Air 737 zřítilo do moře a zemřelo 102 lidí, dne 21. února další letoun typu 737 společnosti Adam Air tvrdě přistál na přistávací dráze na letišti Surabaya-Juanda a 7. března letadlo Garuda 737 přejelo přistávací dráhu 09/27 na letišti Yogyakarta Adisutjipto, dostalo smyk, prorazilo obvodový plot a skončilo v rýžovíšti. Letadlo začalo hořet a zahynulo zde 21 lidí.

Jedna z nejhorších smrtelných nehod se stala týž rok v Brazílii, kdy 17. července letadlo Airbus A320 společnosti TAM na letu č. JJ3051 z Porto Alegre do Sao Paulo dostalo smyk na kluzké přistávací dráze na letišti Congonhas. Přepis nahrávky z kabiny pilota ukázal, že po přistání se neaktivovaly spojery. Protože přistávací dráha se nachází výše než okolní krajina, letadlo A320 se pravděpodobně odlepilo od země, prorazilo obvodový plot, vjelo na frekventovanou dálnici, narazilo do betonové budovy a vzplanulo. Zemřeli všichni cestující a posádka a dále 12 civilistů (Aviation Safety Network).

Současně je rok 2007 charakteristický významným poklesem nehod v zemích CIS (Společenství nezávislých států).

Řada nehod se udála v září a říjnu včetně tří bombardérů typu Dash 8-400 společnosti SAS. Ve všech třech případech byla spojitost nefunkčnosti podvozku letadla. Incidenty zapříčinily spuštění prověrek těchto specifických letounů u všech aerolinií, které disponovaly stejným typem flotily, a opětovných zkoušek způsobilosti

k letu. Po setkání v EASA v listopadu všichni účastníci souhlasili, že poslední nehoda 27. října nebyla způsobena konstrukční vadou a že způsobilost k letu by měla být potvrzena. Z jednání také vyplynulo, že nebyla prokázána žádná spojitost nehod letadel SAS 9. a 12. září s nehodou 27. října. Jako důsledek těchto událostí SAS 28. října rozhodl, že natrvalo vyřadí všech 27 letounů Dash 8-400 ze své flotily.

Afrika zůstává kontinentem s největší nehodovostí, a jak řekl generální tajemník AFRAA, pan Christian Folly Kossi na 39. AGA na Mauriciu, záznamy o bezpečnosti v africkém provozu zůstávají nepřijatelně vysoké a zlepšení těchto čísel zůstává výzvou číslo jedna pro AFRAA. Aerolinie v Africe naplňují tento cíl tak, že objednávají nová letadla. V rozhovoru pro AirTransportNews poznamenal Christian Folly Kossi, že plánovaná letadla operující v Evropě mají téměř tu samou míru nehodovosti jako ostatní letadla ve světě a pouze některé starší stroje vyrobené ve východní Evropě mají nehodovost vyšší.

Zdroj: www.iata.com

Squash

Na adrese <http://info.ans.cz/squash/> najdete výsledky všech odehraných zápasů k 20. únoru 2008.

Už teď je jasné, že vítězem I. kola soutěže o Jenečského krále se stal „Robo“ Jamrich. Z výsledkových tabulek vyplývá, že zatím nebyla odehrána ani polovina zápasů, proto se vedení soutěže rozhodlo o prodloužení I. kola nultého ročníku o další měsíc, a to do 25. 3. 2008. Další kola nultého ročníku se začne hrát 1. dubna 2008.

MARTIN ŠTĚPÁNEK, DPPO

Stolní tenis

V prostorách relaxačního centra IATCC je možno nově hrát stolní tenis. Pro hru bude využíváno squashových kurtů. Pravidla pro bezpečný pohyb a pro manipulaci s nářadím byla upravena s ohledem na nové využití relaxačního centra a jsou k dispozici na podnikovém intranetu <http://www.4mis.ans.cz/units/cl/tps/dokumenty/PP06CL07Squash-posilovna.doc>.

Přejeme všem, kteří budou nově možnosti využívat, příjemně strávený čas.

MILAN ZDERADIČKA, CL

Co se děje na ruzyňském letišti?

Privatizace ruzyňského letiště klepe na dveře

Příprava privatizace ruzyňského letiště začíná nabírat na obrátkách. Úměrně tomu se zvyšuje zájem a chuť investorů na tuto transakci roku. Odhadovaná výše výnosu pro státní pokladnu už poskočila z lednových 80 mil. Kč ke 100 miliardám korun a to asi ještě nebude konečná hranice. Letiště Ruzyně je ve skvělé finanční, technické i obchodní kondici. Trvale zvyšuje provoz. V roce 2006 odbavilo 11,58 mil. cestujících, v roce 2007 12,44 a letos jistě padne hranice 13 mil. Neustále modernizuje infrastrukturu a své finanční závazky bez problému hraří. Ročně vykazuje čistý zisk kolem jedné miliardy Kč.

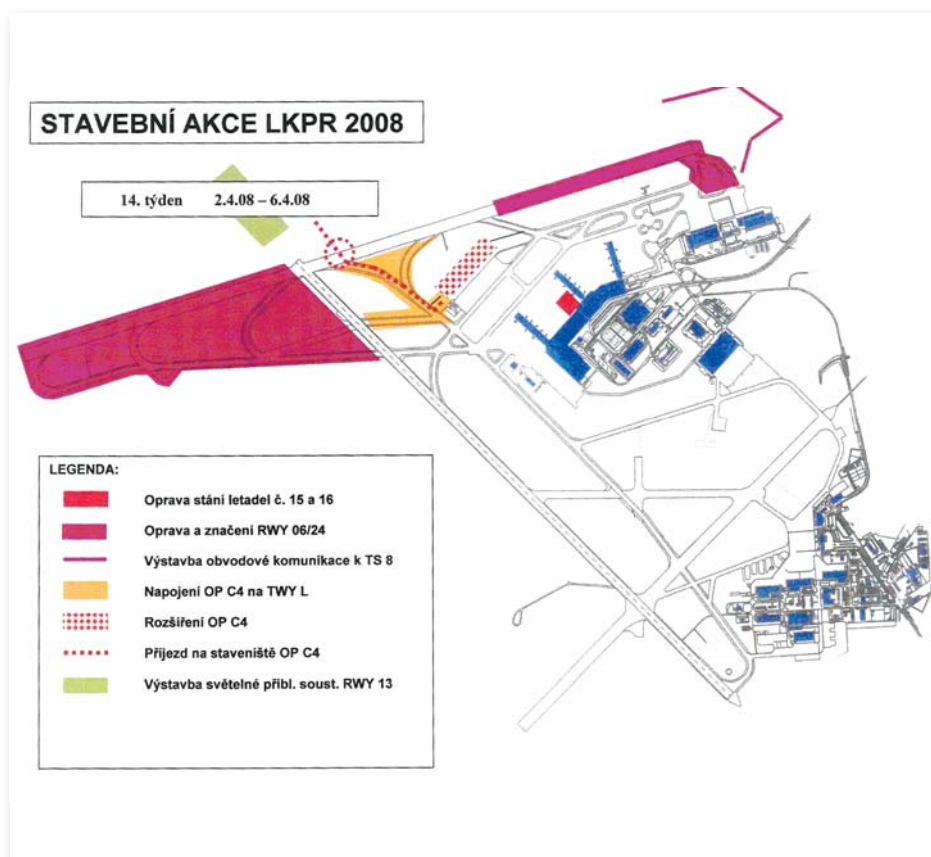
Do finále směřuje i jednání s finanční skupinou Penta, která vlastní část pozemků pod budoucí paralelní dráhou. S ministerstvem dopravy byla uzavřena předběžná dohoda o prodeji a finální dohoda se už rýsuje. Výkup pozemků hodnotu letiště ještě zvýší a připraví výborné podmínky pro privatizaci.

A tak se ve skupině zájemců objevuje Flughafen Wien, budapešťský Hochtief Airport, australská Macquarie Bank, skupina J&T, indické společnosti Essar a GMR Group. Kolem také krouží frankfurtský Fraport, španělský Albertis Airport, provozovatel bombajského letiště GVK, singapurská Changi i ruští investoři. Zájemem se netají ani česko-slovenská finanční skupina Penta. Inu, pražský koláč voní lahodně a daleko. Výběrové řízení na prodej by mělo být vyhlášeno v polovině roku, nový vlastník by měl být vybrán koncem roku a Ruzyň by mohl převzít do vlastní správy nejpozději na jaře 2009.

Dne 6. února 2008 došlo ke změně názvu letiště Praha, s. p., na Správa Letiště Praha, s. p. Důvodem této změny je příprava tzv. zbytkového státního podniku, který je určen k vypořádání závazků a nebude předmětem privatizace. Souběžně ve stejný den vznikla tzv. malá akciová společnost Letiště Praha, a. s., do které bude v budoucnu převeden majetek, smluvní vztahy, povolení, certifikace, licence, všechny procesy a zdroje potřebné k fungování letiště včetně zaměstnanců.

Potěšitelné je i to, že letiště v současné době nevyčkává na nového vlastníka s rukama v klíně, ale naplno pokračuje v dalším zlepšování infrastruktury. Plán stavebních akcí na rok 2008 je účtyhodný.

Od 18. února do 24. října je den po dni naplánováno 15 stavebních akcí. Jedno schéma prací na jeden týden vám pro ilustraci nabízíme.



Ale takových schémat je celkem 34 a při jejich studiu nebylo vedení SPLS daleko infarktu. Protože ty barevné obrázky znamenají uzavírky drah, důležité křižovatek, celých pojezdových drah, existenci stavenišť uvnitř provozní plochy letiště s masivním pohybem těžké stavební techniky externích firem. Hodně napoví samotné názvy jen těch velkých připravených akcí: oprava stání 6, 7, 8, 15 a 16, opravy a značení RWY 13/31 a 06/24, rozšíření odbavovací plochy C4 a napojení na TWY L a B, oprava TWY F, která je hlavní dopravní tepnou, budování světelných přiblížovacích soustav RWY 06 a 13, zvýšení únosnosti prahu RWY 31. Tohle všechno skloubit se zajištěním plynulého a bezpečného pohybu letadel pro těch 13 mil. cestujících bude tvrdý oříšek. Ale na druhou stranu, letiště, kde vládne stavební ruch, je zdravé a rozvíjí se. Poklid na letišti často značí jeho agonií před zánikem. Z tohoto pohledu se nový vlastník pražského letiště nemusí o zdravotní stav své investice bát.

Z tiskových zpráv připravil: **OLDŘICH STANĚK**, AI, plánek: **SPRÁVA LETIŠTĚ PRAHA, s. p.**

Chcete získat „

Neumíte psát všemi deseti? Ne-zoufejte! S následujícím kurzem brzy překonáte maximální rychlost s minimální chybovostí. Zatím světový rekord činí 955,10 hrubého úhozu za minutu při chybovosti 0,03 % (neopraveno pouhých 8 chyb v 28 653 úhozech), který padl v roce 2003.

Vám by ale mělo jít především o optimální rovnováhu rychlosti, přesnosti a ergonomie, tzn. i ochrany zdraví. Za vhodnou lze považovat rychlost 200 až 250 hrubých úhozů při chybovosti do 0,5 %. Berte to jako výzvu pro zlepšení vaší tzv. „klávesnicové gramotnosti“. Iniciátorem této akce je ing. Michal Chvojka z LTS. Pro všechny uživatele PC, kteří tráví velkou část své pracovní doby za monitorem máme jedinečnou nabídku – speciální výukový program ZAV pro ovládnutí klávesnice od Jaroslava Zaviačiče, vice-mistra světa v této disciplíně, který následně vychoval i několik mistrů Evropy. RLP ČR, s. p., zakoupilo multilicenci na tento softwarový produkt, jehož kvalita je ověřena již více než 40 000 uživateli. Mezi nimi jsou i někteří naši zaměstnanci, kteří tímto kurzem již prošli a mohou potvrdit jeho výjimečnost mezi programy podobného typu, jichž je na internetu k nalezení nepočítaně.

Samozřejmě nejde o takový zázrak, který by Vás naučil psát sám od sebe. Kromě vlastního programu je k tomu nutná (zejména zpočátku při prvních lekcích) i pevná vůle a pravidelnost tréninku. Nicméně ti z vás, kteří případně

Seriál pohled

26 (pokračování z minulého čísla)
1945 - 1948

Obdobně jako v ostatních hospodářských odvětvích Československa byla po ukončení 2. světové války v roce 1945 zahájena i rychlá obnova civilního letectví tak, aby v co nejkratší době dosáhlo předválečné úrovně a zaujalo jednu z předních pozic mezi evropskými zeměmi. Počítalo se přitom zejména s maximálním využitím nové letecké i pozemní techniky a dalších pokrokových poznatků technického rozvoje, k němuž došlo během války. Velkým přínosem pro budování nových základů civilního letectví se stala tzv. Chicagská úmluva z roku 1944, kterou za Československo podepsala jeho exilová vláda. Na základě této úmluvy vznikla Prozatímní mezinárodní organizace pro civilní letectví (PICAO) sídlící v kanadském Montrealu, která průběžně vydávala dokumenty a doporučení členským státům, na jejichž základě se následně zpracovávaly a vydávaly národní letecké předpisy. Z hlediska obnovy a rozvoje letišť a pozemních zabezpečovacích zařízení pomohly zkušenosti získané především od příslušných orgánů vítězných mocností. Již v květnu 1945 obnovilo svoji činnost Ministerstvo dopravy, které se stalo pro Československé civilní letectví nejvyšším státním orgánem.

S ukončením války zahájila československá armáda ve spolupráci s civilními složkami urychlenou obnovu leteckých pozemních služeb. Z tohoto pohledu bylo velmi příznivé a důležité, že nacisté bez větších škod na vybavení vyklidili mj. i jedno z nejdůležitějších míst – vysílací ústředí v Jenči u Prahy – obstarávající rádiové spojení mezi pozemními dispečerskými stanovišti a letadly, re-

klávesnicovou gramotnost“?



počáteční neúspěchy překonají a dokážou si pro návlek s pomocí uvedeného softwaru vyhradit alespoň 10–20 minut denně, mohou již po dvou až třech měsících začít těžit z vloženého úsilí.

Získáním klávesnicové gramotnosti se výrazně zvýší vaše produktivita a kvalita práce na PC. Místo hledání písmenek, které znamená jak ztrátu času, tak myšlenek, se můžete plně věnovat vlastnímu obsahu vaší práce. Čas investovaný do výuky psaní se tak velmi rychle vrátí.

Bližší informace o programu najdete na webových stránkách autora – <http://www.zav.cz/indexcz.html>. Kdo máte zájem tuto nabídku využít, neváhejte (licence je časově omezena na školní rok 2007/2008) a kontaktujte HelpDesk CL/OKVT (tel. 2030). Využití programu není vázané na podnikové počítače, ale na konkrétní zaměstnance, a tak je možná rovněž instalace na jejich domácí PC a využití dalšími členy rodiny.

Prvním krokem je instalace aktuální verze programu, několik prvních desítek lekcí je k dispozici na zkoušku zdarma bez registrace. V rámci multilicence pro RLP ČR, s. p., je pak možné pro každého individuálního uživatele a jeho instalaci vyžádat od autora programu ZAV licenční klíč. Tuto registraci koordinuje a seznam uživatelů udržuje Milan Maššák z CL/OKVT.

JAN MAZAČ, CL

Záznamy o hluku na webu

Letiště Praha umístilo na své internetové stránky výsledky z nového **monitorovacího systému ANOMS8**. Zařízení měří hladinu hluku v okolí a umožňuje odborníkům zjistit, jak letadla dodržují hlukové normy.

„Přístroj jsme pořídili kvůli případným stěžovatelům na zvýšenou hladinu zvuku, abychom se mohli přesvědčit, jak situace probíhá a zda mají pravdu, či nikoliv,“ řekla Právu mluvčí Správy Letiště Praha Eva Krejčí.

Společnost si od novinky slibuje zlepšení kontroly dodržování hygienických limitů hluku leteckého provozu, dodržování předepsané dráhy a postupů jednotlivých letů nad konkrétním územím, oblastí.

Získané údaje mají podle Krejčí také motivovat letecké přepravce k dodržování předepsaných postupů. Každý prohřešek jejich letadel je s nimi probírán.

Norma hluku pro den je teď v ČR stanovena na 60 decibelů, pro noc na 50 decibelů.

ANOMS8 tvoří 13 pevných stanic umístěných v určených částech Prahy, středočeských obcích a dvě mobilní stanice. Zaznamenávají nejen hluk a trasy letadel, ale také aktuální meteorologické podmínky, které se s konkrétními lety automaticky propojují.

Přístroje jsou navíc schopné nejružnější hluky od sebe odlišovat, od hluku leteckých motorů tak společlivě oddělit mimo jiné štěkot psů anebo hukot vozidel. Záznamy se přitom obnovují každé čtyři vteřiny. Technici si je mohou ihned poslechnout.

Denně se na Letišti Praha registruje od 550 do 650 letů, za loňských rok to bylo celkově téměř 175 tisíc letů, což je o 5,1 procenta více než v roce 2006.

Z MONITORINGU TISKU

ů do historie řízení letového provozu

spektive mezi jednotlivými letišti. Do provozu tak mohla být brzy uvedena jak původní, již dříve schválená technická zařízení, tak i nová technika vyvinutá během války.

Řádný provoz pozemní letecké zabezpečovací služby byl zahájen 1. června 1945. I z evropského pohledu značná důležitost tohoto kroku vyvstane především při vědomí, že tehdejší pražská zaměřovací letecká služba sledovala kromě letadel na našem území též stroje letící v Německu a udržovala stále rádiové spojení s Londýnem a Moskvou. Stejnou funkci na našem kontinentu plnila ještě střediska umístěná ve Švýcarsku, v Dánsku a Švédsku. Pozemní goniostanice v ČSR představovaly zprvu dřevěné, později zděné menší jednoduché objekty, častokrát bez sociálního a dalšího zařízení, většinou vybavené polními rámovými zaměřovači EP 2 pracující v pásmu dlouhých vln, které na našem území zanechala ustupující německá armáda. Časem se vybavení rozšířilo o dálkové dlouhohlavné zaměřovače typu Adcock firmy Marconi dodané ještě v předválečném období, které byly za okupace demontovány a uskladněny na bezpečných místech, případně o zaměřovače zanechané na našem území po odchodu jednotek amerického vojenského letectva v roce 1945. Gonia byla umístěna v oblasti závěrečného přiblížení na přistání, v prodloužené ose VPD před jejím prahem. Činnost jejich pracovníků byla vysoce odpovědná, neboť na nich závisely životy osádek a cestujících. Jakékoli chyby v zaměření polohy letadla vedly zákonitě ke vzniku složitých situací, které v těch nejhorších případech mohly snadno vyústit do tragédie...

V červnu 1945 obnovila svoji činnost i meteorologická služba. Na základě návrhu Ministerstva dopravy z 31. 7. 1945 vydala vláda 14. 10. 1945 usnesení o pro-

vádění civilní letecké dopravy, kterou nadále zajišťoval s celostátní působností pouze státní podnik Československé aerolinie (ČSA). Druhý dopravce, ČLS, a. s., byl dán do likvidace. První etapu poválečného rozvoje, charakterizovanou celkovou obnovou, vystřídal v roce 1946 plánovitý rozvoj našeho civilního letectví včetně jeho pozemních složek. V jeho rámci byla přebírána a do provozu uváděna jednak trofejní německá zařízení, přístroje zanechané v Československu po odchodu spojeneckých armád i původní, opravené vybavení předválečných služeb zabezpečovací letecké služby. Znovu tak byly zprovozněny letecké majáky, navigační, vysílače včetně zdrojů a další.

Zabezpečovací letecké služby v nových podmínkách kromě již zmíněných aktivit zajišťovaly oblastní (Praha a Bratislava) a přibližovací službu řízení letového pro-



Pohled z řídicí věže na odbavovací plochu na počátku 60. let 20. století

vozu (v rámci okrsku každého řízeného letiště), řídily pohyby letadel na letištních plochách a poskytovaly předletové letecké informace, tzv. briefing. V rámci řízení pohybů letadel na letištní ploše byla obnovena funkce tzv. startéra, který tyto pohyby řídil zprvu pomocí praporků, později výrazně natřenými kulatými terči, v noci pak svítíly. Do jeho působnosti patřila i služba v tzv. „karaňavě“, vozidle opatřené červenobílým šachovnicovým nátěrem, z něhož řídil vzlety a přistání. K této činnosti používal především radiostanice pracující na leteckém pásmu, signalizační světlometku a pistoli, terče, praporky atd.

O údržbu pozemní zabezpečovací techniky se staraly nově vzniklé dílny radio, slaboproud a vysílací ústředí. V Praze se k nim řadila ještě tzv. radioelektrická zkušebna monitorující činnost těchto zařízení v rámci Čech a Moravy a provádějící veškeré nezbytné zásahy a opravy k zajištění jejich provozuschopnosti. Díky obětavosti mnoha leteckých specialistů a dalších zaměstnanců se v krátké době podařilo obnovit a následně i rozšířit síť pozemního zabezpečovacího a radiokomunikačního vybavení a dosáhnout určitého stupně unifikace. V radiotelegrafii se takto rozšířily například vysílače Lorenz o výkonu 3 kW, respektive 1 kW, Mikrofonu 800 W apod. V roce 1947 byly osádkami letadel rutinně využívány celkem tři nesměrové radiomajáky (NDB – Non-Directional Radio Beacon) umístěné v Praze-Jenči (Morse-znak OKL), v Chebu (OKG) a v Náchodě (OKN). Majáky NDB byly následně označeny jednotlivé letové cesty, respektive jejich hraniční (Dešná, Štúrovo, atd.) či další významné body ve vnitrozemí vymezující například hranice řízené letištní oblasti Praha (Rakovník, Benešov, apod.).

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

Uzávěrka soutěže „3L“ 30. dubna 2008



Poslední den měsíce dubna je nejpozdější termín pro odevzdání vašich fotografií do již **VII. ročníku** amatérské fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.

Soutěží se ve třech tematických okruzích:

Lidé, letadla, létání – „3L“

Řízení letového provozu – obor + podnik

Volné téma

Kategorie „volné téma“ zahrnuje široký okruh – např. cestování, přírodu, volný čas, památky, architekturu atd.

Nezapomeňte u každé fotografie na rubu označit horní hranu, napsat jméno, příjmení, pracoviště, telefon a také název snímku.

Do soutěže můžete poslat i diapositivы v „košilce“ bez krycích skel nebo fólií, s výše uvedenými údaji.

Odborná porota zhodnotí všechny doručené snímky a udělí 1. cenu za téma „3L“, dále pak zvláštní cenu, 1. cenu za téma ŘLP a volné téma, 2. a 3. cenu za všechna témata.

Vaše snímky neskončí v archivu. Z nejlepších fotografií sestavíme putovní výstavu, kterou si budou moci prohlédnout všichni zaměstnanci podniku.

REDAKCE, foto: **mis**

KŘÍŽOVKA: Cessna 182 táhne Blaník na laně a jsou nuceni prolétávat prostor třídy C. Cessna nemá rádio, a tak koresponduje pilot Blaníku. Přibližně v půlce prostoru dostanou příkaz točit 90 stupňů doprava. Pilot Blaníku na to odpoví: „**A jak to mám udělat, (tajenka)?**“ Vylustěnou tajenku můžete poslat **do 21. března 2008** na adresu strip@ans.cz. Vylosovaný výherce dostane od redakce malý dárek.

Připravila **NWT**

STRIP 3/08	VZNEŠEN	1	ZNAČKA DUSÍKU	STARÉ VZTAŽNÉ ZÁJMENO	VYTÁHNOUTI MEČ	STRIP 3/08	HRDINA	NÁDOBA U STUDNY	MPZ LETADEL LYBIE	UKAZOVACÍ ZÁJMENO	MEDIKAMENT
VYJÁDRIT UZNÁNÍ						GEL FAUN					
HEYER- DAHLŮV ČLUN			SEKYROU ROZDĚLENÉ NA KUSY ELEKTRICKY NABITÁ ČÁSTICE								
KOMONI				ČÁST OBLEKU OZNAČENÍ VOZIDEL AUTOŠKOLY					INICIÁLY KRÁSNO- HORSKÉ FYZIKÁLNÍ SYMBOL ENERGIE		
VYBRAT						OPAK DOVNITŘ OZNAČENÍ VÝKONU VE FYZICE					DOSNA
ČÁROVÝ KÓD				DRUH TVOJE OSOBA				CHEMICKÁ KONCOVKA	AKT	CHEMICKÁ ZNAČKA DRASLÍKU KULOVITÁ BAKTERIE	
ANGLICKÁ ZKRATKA NÁRODNÍHO DIVADLA			OZNAČENÍ KAMIONŮ V ZASTOUPENÍ			MALÁ OKA SLOVENSKY JESTLI					
STRIP 3/08	CHEMICKÁ ZNAČKA PRVKU OBSAŽENÉHO V ZUBECH A KOSTECH	STARÁ SPZ OKRESU VÝŠKOV 5. PÍSMENO ABECEDY			PŘEDLOŽKA	LETADLO CHEMICKÁ ZNAČKA KYSLIKU					
ORIENTÁLNÍ POKRYVKA HLAVY				2							