

David a Goliáš, aneb legendární velorex a bitevník MI 24.

I takové kuriozity byly k vidění při 5. Leteckém dni Velitele vzdušných sil AČR v Tuřanech. Naši brněňští řídicí odvedli vynikající práci.

Čtete na straně 8



Víctor M. Aguado, generální ředitel EUROCONTROL (vpravo), a Michel Mathieu, výkonný ředitel firmy Thales, generálního dodavatele E2000, se zúčastnili 24. 4. 2001 tiskové konference ŘLP ČR, s.p. k inauguraci EUROCAT 2000.

Fotoreportáž na straně 3

Naše chyby vedou k mimořádným událostem ve všech odvětvích lidské činnosti využívající složité systémy ve zvláštních podmínkách. V civilním letectví, stejně jako v samotném ATM, přispívají chyby člověka k 80–90 % zaznamenaných událostí. Nicméně, přes vysoký počet pohybů letadel je

Lidské chyby

výskyt vážných situací při řízení letového provozu velmi nízký a systém ATM ve skutečnosti vysoce spolehlivý. Faktem přesto zůstává, že téměř do všech událostí je zapletena lidská chyba.

Člověk je v letovém provozu vystavován širokému rozsahu proměnných a rozdílných situací a chyby se jeví být výsledkem velmi složitých shod okolností, které mohou být jen zřídka předvídané. Zatímco vyšetřování událostí jen označí chybu jako přičinný činitel, v rámci oboru nazývaném „lidské činitele v ATM“ jde výzkum takových chyb hlouběji, analyzuje různé aspekty situace a snaží se porozumět mechanismu a souvislosti, která k chybě vedla.

Předvídatelný vývoj systémů ATM bude do jisté míry eliminovat výskyt některých druhů chyb, nepochybně však vzniknou nové příležitosti k chybění a tak i v budoucnosti bude třeba se věnovat této stránce lidských činitelů. Vzhledem k již zmíněnému relativně nízkému výskytu událostí je i zde snahou evropských států úzká spolupráce směřující k výměně informací, poznatků výsledků výzkumů a k maximalizaci společné „chybové databáze“. Toto úsilí je součástí aktivit domény lidských zdrojů v rámci programu EATMP EUROCONTROL. Lidské chyby byly též tématem letošního pracovního semináře o lidských činitelích „Human Error in European Air Traffic Management“, pořádaného EUROCONTROL za spolupráce s ŘLP ČR, s.p. ve dnech 7.–9. 5. 2001 v hotelu Diplomat v Praze.

STANISLAV ČERNÝ

The fifth EUROCONTROL Human Factors Workshop

Human Error in European Air Traffic Management

7 May - 9 May 2001

Prague
Czech Republic

European Air Traffic Management Programme

Human Resources Team

FKSP v roce 2001

První návrh zásad o čerpání FKSP byl odborovým organizacím CZATCA a VVOO OSD předložen zaměstnavatelem již dne 9. 3. 2001. Ve dnech 4. 4. a 19. 4. 2001 se uskutečnila jednání k těmto zásadám. Je možné konstatovat, že řadu připomínek a návrhů ze strany odborových orgánů byl zaměstnavatel ochoten akceptovat a také akceptoval, tudíž zapracoval do dalšího svého návrhu.

V pořadí již čtvrté kolo kolektivního vyjednávání proběhlo 2. 5. 2001. Věnovalo se návrhu zásad čerpání FKSP, které předložil zaměstnavatel oběma odborovým organizacím při jednání 27. dubna tohoto roku. Tyto zásady byly, jak už bylo výše zmíněno, do jisté míry návrhem kompromisním, vypracovaným na základě věššího připomínek vzešlých z předcházejících setkání s představiteli odborů. Zároveň ale reagoval zaměstnavatel obsahem několika ustanovení těchto zásad na některé nesmiřitelné postoje odborů, které akceptovat nemohl, a zároveň i na písemné stanovisko ministerstva financí ČR k účelu čerpání prostředků FKSP.

Podpis nových Zásad se nakonec nekonal, neboť ani po dalších drobných ústupcích zaměstnavatele nedošlo ke shodě:

- v otázce spolurozhodování odborových organizací v průběhu čerpání prostředků FKSP
- v principu uplatnění sankcí vůči těm, kteří by svým jednáním zavinili užití prostředků z fondu v rozporu se zásadami a vyhláškou, kdy odbory sankce odmítají, zaměstnavatel na nich naopak po zkušenostech konce roku 1999

(pokračování na straně 2)

Sekretářský Eurocat 2000

Řídící se sžívají s „dvoutisícovkou“ a novou sektorizací, sekretářky naopak prožily horké chvíle nad novým centrálním systémem Spisové a archivní služby. Doslova revoluci v léta zaběhlém způsobu vedení, třídění a archivace veškeré došlé i odesílané podnikové korespondence způsobila plzeňská firma PVT.

Ze dne na den zmizela veškerá evidence písemností jednotlivých sekretariátů vedená ještě loni v „obyčejném“ Excelu nebo Wordu (někde dokonce stále ručně v tlustých knihách!). Oběh všech písemných dokumentů se musel s pokorou podřídit technickému pokroku. Po bezmála půlroce provozu se díky intenzivní spolupráci mezi sekretářkami a všemi ostatními uživateli na straně jedné a vývojovými pracovníky na straně druhé již téměř stoprocentně podařilo systém „ušít podniku na tělo“. Písemnosti, které bloudí kanceláři, aniž by se vědělo, kam patří, by se daly spočítat na prstech jedné ruky. Najdou se sice malé mínusy, ale který systém je nemá?

A tak jen člověka občas napadá: Jaký další technický progres nás přepadne za pět, deset let ???! (ip)

V září začne výcvik RVSM

Projekt celoevropského dosahu, RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum), má za sebou kontrolní dny v Luxembourgu. Schůzka skupiny expertů, kteří se zabývají problémem snížení vertikálního minima rozestupů letadel v letových hladinách 290–410, se konala 3. a 4. května. Delegace ŘLP ČR, s.p. prezentovala koncepci a harmonizaci tzv. RVSM výcviku, jeho implementaci do radarových systémů a strukturu a metodiku výcviku. Informace našich odborníků byly hodnoceny velmi pozitivně.

„Máme komplexně zpracovanou metodiku výuky a toho si Evropa nemohla nevšimnout. Je to výsledek kvalitní práce celého týmu našich lidí. RVSM je prioritou, podnik nám dává zelenou,“ uvedl člen „Luxembouržské“ skupiny

Jiří Rehoř. „Lze říci, že jsme připraveni spustit RVSM výcvik v plánovaném datu 17. 9. 2001. V červnu dokončíme teoretickou část kurzu a Jaroslav Houzvička a Zdeněk Machovský paralelně praktická cvičení. Jediným problémem je absence IDP na simulátoru, ale akutně se řeší,“ dodal Jiří Rehoř.

Zavedením RVSM 24. ledna 2002 vznikne šest nových hladin, zvýší se kapacity sektorů a propustnost vzdušného prostoru a sníží se zpoždění letadel. (rik)



PODĚKOVÁNÍ pracovníkům našeho podniku za vzornou reprezentaci v rámci semináře ISASI zaslal ing. Oldřich Gorgol, ředitel MDS - OCL. Semináře 7.–10. 5. v budově MDS, zaměřeného na oblast bezpečnosti letecké dopravy a šetření dopravních nehod, se zúčastnilo 100 delegátů ze 13 zemí. Uznání za přínos v oblasti bezpečnosti a za podporu workshopu v Praze se ŘLP ČR, s.p. dostalo i od předsedy ISASI Jima Stewarda (na snímku).

Snímek: VÁCLAV JUKL

FKSP v roce 2001

(dokončení ze strany 1)

a počátku roku 2000 trvá s poukazem na skutečnost, že vůči poctivým zaměstnancům jsou tyto neúčinné

• v otázce, zda budou i nadále poskytovány půjčky z osobního kont zaměstnanců (názor odborů) či z povinně vytvořené rezervy (stanovisko zaměstnavatele), aby nadále nedocházelo ke směřování prostředků určených pro rekreaci, kulturní a sportovní vyžití zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, které by mělo být ze strany zaměstnavatele umožněno všem ve stejné míře, s prostředky na řešení jejich sociálních situací, v nichž se ocitnou (ale ta není a nemusí být pro všechny v jedné době stejná), neboť prostředky

na půjčky se do takto vytvořené rezervy stále vracejí, takže i další zaměstnanci, kteří již např. svůj příděl z osobního konta v dobré víře vyčerpali, mají možnost řešit svou nenadálou sociální situaci čerpáním prostředků z rezervy, nikoliv právě pouze z konta.

Výše uvedené rozpory se tak stávají předmětem kolektivního sporu, který podle zákona o kolektivním vyjednávání bude řešit nejprve zprostředkovatel, pokud ani poté nedojde k dohodě, rozhodne, ale ten již s konečnou platností. V této chvíli již bylo ministerstvo práce a sociálních věcí požádáno o seznam zprostředkovatelů.

Do doby ukončení tohoto sporu se prostředky z FKSP na základě rozpočtu,



DAREM AEROKLUBU Příbram je poslední Škoda Favorit ve službě FOLLOW ME, která byla vyřazena počátkem tohoto roku. Vůz převzal 22. května 2001 člen rady aeroklubu ing. Jaroslav Hendrych (vlevo) od vedoucího Centra logistiky ŘLP ČR, s.p. ing. Jana Sedláka. Snímek: JIRÍ LANE

Sektorizace bez odezvy

Zdeněk Joudal: „Fakt mě to namíchlo“

Přišel nesmlouvavý dopis Zdeňka Joudala (uvádíme ho v rubrice Došlo na redakční e-mail na straně 6). Jeho autora jsme požádali o rozhovor.

Ve videodokumentu o novém řídicím systému mě upoutala vaše precizní definice přechodu na E2000. Vzápětí váš skoro konfrontační dopis. Proč?

„V dokumentu konstatuji fakta. Byla tu dvoustovka se zastaralým HW, systém, který byl dokonalý z pohledu řídicích, ale udržitelný tak 2 až 3 roky. E2000 se zbavuje dětských chorob, chybí podstatné bezpečnostní prvky (ty byly mimochodem jedním z hlavních argumentů pro zavedení E2000), ale o jeho životaschopnosti a možnostech dalšího rozvoje do budoucna není pochyb. Dopis je o něčem jiném. Opravdu mě hodně udivuje, že štáb, který 17. února „zajišťoval“ veškeré dění na technickém bloku, zcela ignoroval změny, ke kterým došlo 19. dubna.

Napsal jste, že vás to zase tak moc neudivuje.

„To jediné bych s odstupem času z dopisu vypustil.“

Vyplývá z něj, jaký význam změně sektorizace řídicí ACC přikládají.

„Ta změna měla na stanovišti ACC mnohem větší dopad než zavedení E2000. Ze dne na den jsme začali řídit v jiných horizontálních hranicích, než jsme byli zvyklí. Měnila se obrovská spousta postupů ve spolupráci mezi jednotlivými sektory ve FIR Praha, ale i ve spolupráci s Německem, v souvislosti se změnami, které tam proběhly. Bylo to velmi obtížné a komplikované. A ještě nějaký čas bude.“

Nenamichnu vás, zeptám-li se, jak obtížná a komplikovaná změna to je?

„Na tuhle otázku se nedá odpovědět jednou větou, ale lidé znali věci to vědí a měli by to ocenit. Navíc bylo nutné vycvičit ve velmi krátké době všechny řídicí tak, aby změny zvládli a za plného provozu je aplikovali. A byl to od všech řídicích na ACC obdivuhodný výkon.“

Pokusíme se napříště přiblížit čtenářům Stripu podstatu sektorizace?

„Samozřejmě.“

Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

† Rudolf Červík

Dne 21. května 2001, ve věku nedožitých 77 let, zemřel pan Rudolf Červík, dlouholetý zaměstnanec Řízení letového provozu ČR a věrný pracovník ACC Praha, kde prošel několika funkcemi a krátce byl i vedoucím stanoviště. V civilním letectví, jež mu bylo celoživotním koníčkem, pracoval od roku 1947, nejprve v ČSA, později u Státní letecké správy, kde vytrval až do svého odchodu do důchodu v roce 1984. Jako důchodce se aktivně zapojil do výcvikových aktivit v Letecké škole až do roku 1993.

Svou poctivostí a pracovním nasazením se nesmazatelně zapsal do povědomí svých spolupracovníků.

ktej jako jediný byl na rok 2001 schválen, poskytují podle dosavadních zásad. Přes různé scénáře řešení této do jisté míry patové situace byl toto jediný způsob, jak nepoškodit zaměstnance, kteří v řadě případů nejsou informováni o tom, co je pravou příčinou sporu. Tento článek by měl tyto případné nedostatky v informování zaměstnanců odstranit.

Divize personální

Telegraficky

• Jednání generálních ředitelů podniků ŘLP států CEATS (CACG/5) se uskutečnilo 9. 5. v konferenčním sále Letecké školy

• Volné byty na Buchtově kopci do 27. 6. Informace u M. Judové, l. 4381

Nová věž už slouží

Dokončovací práce všech subdodavatelů na novém provozním objektu RLP ČR, s.p. na letišti v Brně-Tuřanech směřovaly v minulých týdnech k jedinému cíli. K přechodu na řízení letového provozu z nových pracovišť, který byl naplánován na konec května! Do té doby ovšem musela být část objektu zkolaudována a předána majiteli do dřívějšího užívání. Jednalo se o všechny technologické místnosti nezbytné pro řízení letového provozu, sociální zázemí a přístupové prostory.



Počátkem května začaly práce na instalaci nových technologií a přípravy na reinstalaci stávajících zařízení. Mechanické konstrukce nových stolů od firmy KATO pro řídicí, briefing a technický personál, stejně jako standardní 19" stojany pro většinu zařízení technického sálu stály na svých místech už začátkem druhé květnové dekády, následně byla dokončena na všech pracovištích instalace GAREXu, skříňové radaru RL-64 byly přemístěny do nového technického sálu, konfigurace systémů ALS a AMS byly přizpůsobeny blížícímu se přechodu, na přesun do nových místností se připravovalo pracoviště METEO, atd.

Během noci z 28. na 29. května proběhlo přestěhování veškeré provozní techniky do nové budovy - bez omezení provozu letiště. V úterý 29.5.2001 byl letový provoz v Brně řízen z nové budovy TWR.

A řídicí věž sama? Loni v říjnu jsme psali, že byla zahájena stavba nové budovy TWR, a že dominantou v širším brněnském kontextu se stane „skleněná dáma“ z dílny ing. arch. Zdeňka Žilky a jeho týmu.

Stalo se. Věž dominuje a od 29. května 2001 slouží. A šachisté mi možná dají za pravdu. Je opravdu spíš dámou.

(js)

Foto: VÁCLAV JUKL



Pražské minuty V. M. Aguada



11.00 Začíná tisková konference. Generální ředitel ing. Petr Materna vítá zástupce médií a v úvodním slovu konstatuje mj., že E2000 umožní zvládnout očekávaný nárůst letecké dopravy, zajistit maximální bezpečnost a propustnost našeho vzdušného prostoru, což povede k dalšímu omezení zpoždění letadel. V. M. Aguado za pár minut novinářům sdělí, že zavedení systému je důležité nejen v České republice, ale i v celé Evropě. „Do roku 2005 kapacitu posílíme v rozsahu 50 až 80 procent,“ uvede.

12.30 Šéf Eurocontrolu nemůže chybět při následné prohlídce pracovišť řídicích letového provozu na technickém bloku. Na sále ACC pozorně naslouchá výkladu vedoucího střediska oblastního řízení, ing. Romana Kurala. Čas letí, program Aguadova pražského pobytu má lehké zpoždění...

13.30 Hradčany, Zlatá ulička. Účastníci projíždky se nijak netají nadšením a obdivem a svou průvodkyni Alenu Fikesovou (bývalou dlouholetou stewardku ČSA), častují dotazy. „... říkáte, že tu často pobývala císařovna Marie Terezie, a že se zasloužila o krásu Pražského hradu, ale kdo byl její manžel...?“ zeptal se V. M. Aguado. „Přisahal bych, že mě zkoušel,“ řekla později Alena Fikesová, „koukal na mě docela šibalsky. Když jsem mu totiž 'prozradila', že jím byl Francisco Esteban Lotringen, kývl a potutelně se usmíval.“

14.50 Všichni usedají v salónku restaurace U Kolowrata na Valdštejnském náměstí. Tam, kde vynikající krmi konzumovali i belgický král Albert II. a princ Charles. V. M. Aguado si objednal kávu „black, hot, strong“ a pojedl předkrm. Víc nestihl, s Kennethem Eidebergem spěchali zpět na ruzyňské letiště. „Ale já se vrátím. Na krásy Prahy potřebuji ne minuty nebo hodiny, ale dny“ rozloučil se.

16.00 Na setkání s ministrem dopravy Jaromírem Schlingem dorazil V. M. Aguado právě včas. Potkali se ve dveřích VIP salonku České správy letišť. Během schůzky si vyměnili stanoviska na strategickou orientaci projektu CEATS.

V 18.05 hod. odletěl V. M. Aguado zpět do bruselského sídla Eurocontrol.

Snímky: VÁCLAV JUKL

Malá vzpomínka na

Před 15 lety získali fotbalisté
Řízení letového provozu Praha titul mistrů Evropy

Evropský pohár '86

Finále, 28.5.1986, Praha-Stadión Evžena Rošického

Praha - Norsko 0:0 (5:4 penalty), mezinárodní rozhodčí FIFA Ivan Grégr

Sestava vítězů:

Karel Táborský - Miroslav Pechanec, Richard Toscani, Milan Zikmund (kapitán),

Ján Petko - Zdeněk Herman, Václav Lacina (hrající trenér), Miroslav Myšák -

Luboš Vrabc, Pavel Prošek, Vladimír Mališ.

Profese řídicího letového provozu sebou nese přímo imperativní povinnost spolupracovat. Zato málokdo ví, že už dlouhá léta existuje mezi řídicími také spolupráce, kterou vyjadřuje zkratka E.C.C. - Evropský fotbalový pohár. Poprvé se tento turnaj hrál před šestnácti lety v Hannoveru a rok od roku získával na popularitě, což lze vysvětlit jednoduše: řídicí jsou „všemi deseti“ pro příležitost se i mimo službu sejít, natož pak na sportovním hřišti! Naši hráči, reprezentující ŘLP ČSSR, na E.C.C. poprvé startovali v roce 1980. Nezvítězili, ale neřekli poslední slovo...

V roce 1984 rozhodl stálý mezinárodní výbor uspořádat E.C.C. 86 v Praze! Přijelo čtyřicet mužstev s rekordním počtem 900 fotbalistů, kteří během tří dnů sehráli 156 zápasů na osmi v Praze populárních travnatých hřištích. Turnaj o čest a slávu a o putovní pohár byl řízen z tiskového střediska stadiónu Evžena Rošického na Strahově. Nepřetržitá služba, kterou vykonávali dva až tři členové organizačního výboru, měla díky složce Výzkumu ŘLP ČSSR k dispozici vynikající vybavení a tím i aktuální přehled o zápasech, výsledcích, o přemístování týmů - prostě o všem.

Pravidla E.C.C. jsou prakticky totož-

ná s pravidly Světové fotbalové asociace FIFA, až na výjimky, přijaté vzhledem k počtu mužstev: semifinálová utkání se hrají 2 x 20 min (5 min.

„Na tribuně
povzbuzoval
snad celý
naš podnik“

prestávka, finále 2 x 30 minut s 10 min. přestávkou. V souladu s pravidly Městský výbor fotbalového svazu delegoval šestnáct rozhodčích. V prvním kole hrála mužstva v osmi skupinách po pěti a první dvě postupovala do čtyř skupin po čtyřech týmech. Vítězové skupin pak hráli o 1. - 4. místo, v pořadí druží o 5. - 8. místo. Nebylo poražených; všichni, kteří nepostoupili, měli možnost vyhrát 17 - 40. místo v zápasech „Play off“.

Finále proběhlo 28. května v 15.00 hod. na Rošického stadiónu.

(Přerušte na okamžik tok této historické reportáže a připomeňme něco strohých, ale památných čísel. Výsledky Pražanů v semifinálové skupině: Brémy 1:0 (branku střelil P. Prošek), Záhřeb 2:0 (oba góly V. Mališ), Bratislava 1:1 (po nevídaném sprintu P. Proška a centru K. Táborského skóroval V. Mališ). Semifinále: Praha-Frankfurt n/M 0:0,

5:4 penalty - pozn. red.)

Přihlízející - mezi nimi mnozí představitelé československého civilního letectví a zástupci všech složek - projevovali sympatie a znalosti fotbalu velice ukázněně, ale věřte, že finalisté bojovali ze všech sil a do poslední minuty. Do poslední penalty...

(Pavel Prošek: „Na tribuně povzbuzoval snad celý náš podnik. Mezi nimi jsem až z trávníku bezpečně identifikoval hlas ing. Jana Kulveita.“ Exekutoři penalt týmu Prahy: V. Lacina, P. Prošek, V. Mališ, J. Petko, K. Táborský. Brankář K. Táborský čtvrtou penaltu soupeře zneškodnil a naší pátou s jistotou překoval ve zlaté medaile evropských šampionů - pozn. red.)

Vítězství a krásný putovní pohár vybojovala i lavička. Přípravenci naskočili do boje byli: Tomáš Erben, Jiří Folprecht, Jan Král, Jan Kott, Miroslav Mikeš, František Němeček, Miroslav Rosa, Jiří Slavík a Michal Václ. Na úspěchu týmu se nezastupitelně podílel i neúnavný masér Jiří Brávek z výpočetního střediska ŘLP.

Velkého uznání se dostalo organizátorům. Tou nejvýznamnější poctou pak byla volba Pavla Kuklíka členem mezinárodního výboru E.C.C. při závěrečné „Farewell party“ v hotelu International.

Z reportáže

Pavla Kuklíka a Miloše Zídka

Letectví a kosmonautika 18/86

TABULKA E.C.C. '86

1.Praha	9	7	2	0	18:2
2.Norsko	9	7	1	1	11:1
3.Brindisi	9	6	2	1	18:7
4.Frankfurt n/M	9	4	2	3	14:8
5.Bratislava	9	6	1	2	14:5
6.Bělehrad	9	5	2	2	8:3
7.Madrid	9	4	3	2	13:7
8.Las Palmas	9	4	2	3	9:3

Další pořadí: 9. Manchester, 10. Londýn, 11. Záhřeb, 12. Mnichov, 13. Paříž, 14. Reims, 15. Malmö, 16. Brémy, 17. Kodaň, 18. Padova, 19. Řím, 20. Brusel, 21. Karlsruhe, 22. Dublin, 23. Milán, 24. Prestwick, 25. Budapešť, 26. Santa Maria, 27. Stavanger, 28. Stuttgart, 29. Vídeň, 30. Rovaniemi, 31. Varšava, 32. Barcelona, 33. Düsseldorf, 34. Holandsko, 35. Maastricht, 36. Ženeva, 37. Schiphol, 38. Aldergrove, 39. Island - Stockholm, 40. Tampere.

Hotel International poté...

Unikátní fotografie Jana Fleissiga jsou dokumentem radosti a zřetě popsatelného štěstí v očích novopečených mistrů Evropy krátce po slavnostním vyhlášení vítěze E.C.C. '86 v pražském hotelu International. A nad hlavami vítězů a jejich fanoušků slavný putovní pohár v rukou kapitána Milana Zikmunda. Před ním zleva Ján Petko, Zdeněk Herman, za Michalem Václavem Richard Toscani. Doslova rozevlátl Václav Lacina drží kolem krku Pavla Proška, kterého zakrývá zády stojící Jan Kott. Za Proškem je Miroslav Myšák a nad ním vykukuje Jiří Slavík...

Vpravdě legendárním snímek je „fotografování na schodech“ hotelu. Ze série momentek nám majitel těchto vzácných relikvií, Ján Petko, zapůjčil tu z nejdražších: Pavel Prošek (zcela vpravo) teprve usedá k fotografování, ostatní jásají ještě jakoby nanečisto. A přece, popsal-li někdo dokonale atmosféru vteřin a minut tohoto památného večera, jsou to právě oni. Dole zleva sedí Václav Lacina, Ján Petko, Zdeněk Herman, Luboš Vrabc a zmíněný Pavel Prošek, nad nimi Miroslav Mikeš, Karel Táborský a Miroslav Myšák, ve třetí řadě Bohumil Šplíchal (člen širšího kádru, pro zranění nehrál), asistent trenéra Zdeněk Borovec a Milan Zikmund. Vlevo stojí Richard Toscani a Jiří Slavík. A zcela vlevo zdravotnice Marie. Dodnes se traduje, že prý byli i tací v mužstvu, co si na ní mysleli... (rik)



a velký triumf



EUROPEAN
CONTROLLERS'
CUP 1986



CZECHOSLOVAKIA
PRAGUE 25 - 29 MAY

Tak to viděli

Co se vám vybaví, uslyšíte-li magickou formuli „Strahov - E.C.C. '86“?

Richard Toscani: „Že jsem byl mladě... Znovu prožívám finále, hustě přší, míč neposlouchá, jsou to nervy. Napadlo mě, že se na penalty nebudu koukat, ale viděl jsem všechny, strašně jsem klukům věřil. A pak už opojně nádhernej večer v Internationalu, foto-grafování na schodech...“

Pavel Kuklík (vedoucí mužstva): „Moře práce, nekonečné organizační starosti, ale co je to všechno proti pocitu štěstí z velkolepého vítězství našich kluků. Projevem uznání bylo i moje zvolení do mezinárodního výboru E.C.C. V letech 1989–1996 jsem pak dvě volební období zastával funkci prezidenta E.C.C.“

Milan Zikmund: „Pamatuju se, že se mi druhý den div nerozskočila hlava... Krásné, neopakovatelné. Kdo zažil euforii vítězství, nezapomene. Semifinále proti Frankfurtu bylo možná těžší než finále. Velký soupeř, hraje pravidelně o medaile. Měli jsme trochu štěstí, ale to přeje tomu, kdo chce víc vyhrát. A to jsme byli my.“

Miloš Zidek (šéf organizačního výboru): „Pískám semifinále Italů z Brindisi, protože delegovaný rozhodčí se nedostavil. Nařizuju trestnák a počastuju jednoho z italských hráčů žlutou kartou. 'Žlutý Ital' situaci nezvládl a vytál mi facku. Ovládl jsem se a kajícího se Itala nevyloučil. A při závěrečném banketu v Internationalu vidím pyramidu stolů, po níž ležli hosté, aby jim neunikl jediný detail slavnostního vyhlášení vítězů E.C.C., jak se hrouť do chlebiček...“

Pavel Prošek: „Finálové penalty. Mám před očima každou vteřinu tohoto dramatu. Šel jsem druhý, to ale byl teprve začátek. Hrdinou okamžiku byl Karel Tábořský. On uměl posadit na sladký dort zlatý vavřík. Náš triumf dokonale a důstojně zarámovala Farewell Party v Internationalu. Miloš Zidek moderoval, přednesl pročitěný projev v angličtině a dostalo se mu aplausu vstoje. Mimochodem, první vstávala anglická výprava.“

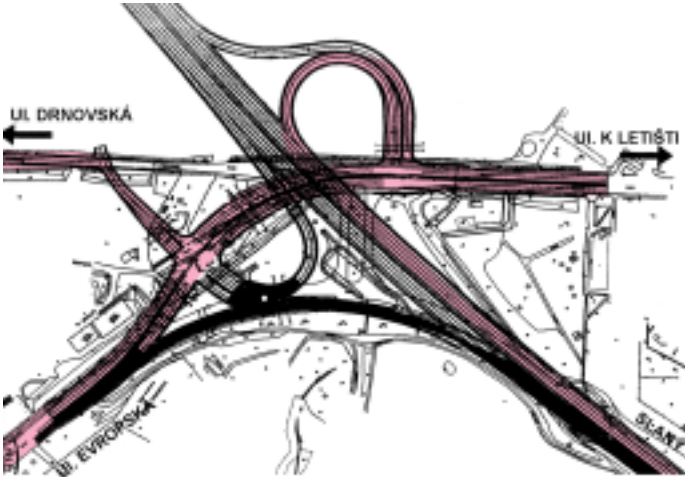
(rik)

Co se děje na ruzyňském letišti?

➤ Autem z Ruzyně do Istanbulu

Křižovatka u starého letiště - součást silničního okruhu kolem Prahy (stavba 517 Řepy - Ruzyně) finišuje. Do závěrečné etapy vstoupila 27. 5. 2001. Na mapce černá znázorňuje uzavřenou část (ve stavbě) a červený rastr tzv. pojižděnou část. Ve směru od Slaného zůstává zúžení vozovky do jednoho jízdního pruhu v obou směrech na nově vybudované polovině silničního okruhu. Po podjetí ulice K Letišti povede provoz po dálniční větvi do křižovatky s ulicí K Letišti. V popsaném úseku bude provoz veden v každém směru pouze v jednom jízdním pásu. V ulici K Letišti budou zprovozněny oba jízdní pásy v návaznosti na ulici Evropskou. Autobusové zastávky v ulici K Letišti se vrátí na původní místa, zprovozněny budou i chodníky pro pěší z ulice Evropská a Pilotů do ulice K Letišti.

Celá budovaná část silničního okruhu bude uvedena do provozu v říjnu 2001 a stojí kolem 1,3 miliardy Kč. Zároveň bude dobudována i ruzyňská křižovatka. Nově zprovozněná část okruhu bude přímo navazovat na silnici I/7 do



Slaného. Ulice Evropská povede přímo na staré letiště. Napojení na silnici I/7 při jízdě z Prahy je vedeno v původní trase ulice Evropské. Při jízdě ze Slaného do centra bude nutné projet dvě světelné křižovatky. Na jaře bude ještě provedena oprava navazujícího úseku silnice I/7 a ulice Drnovské. Tím, bohužel, na čas stavební činnost ustane. Proč? Kolem severozápadního obchvatu se vedou ostré spory, jak napojit okruh na dálnici D8 a v opačném směru na strakonickou silnici.

A co most přes Vltavu? Povede přes Tróju do Bohnic, nebo překlene řeku až u Roztok? Doufejme, že nebudeme svědky tahačích podobných tým kolem plzeňského obchvatu a připravovaná trasa Berlín-Praha-Bratislava-Budapešť-Sofia - Istanbul neskončí u starého ruzyňského letiště...

Zpracoval - os

➤ Nový restaurační komplex

Z příletové haly do nového komplexu restaurace a samoobslužné jídelny o rozloze 2010 m² se vydáte už 12. července 2001. K budování tohoto komplexu přistupuje Česká správa letišť, s.p. ze dvou hlavních důvodů. Stávající restaurace přestala vyhovovat. Elektroinstalace je zastaralá, vzduchotechnika rovněž, o hygieně a provozních možnostech vůbec nemluvě. Druhým důvodem je uvažovaná výstavba terminálu Sever 2, jemuž by stávající jídelna musela v budoucnu stejně ustoupit.

Jak tedy bude nový komplex vypadat? Je vybudován přibližně v prostorách, kde dříve bývala restaurace Interhotelu Transitz, a je rozdělen do tří podlaží:

1. podlaží o rozloze 390 m² je zázemím zaměstnanců kuchyně a restaurace, (šatny, soc. zařízení), je tu část skladů a technologické prostory, např. trafostanice.

2. podlaží je sídlem varny s kapacitou 1200 jídel za směnu (nepřetržitý provoz) a jídelny na úrovni odbavovací plochy pro zaměstnance v pracovních oděvech (startéři, nakladači zavazadel, pracovníci uklidu letadel, apod.) s přístupem z odbavovací plochy. Kapacita 300 porcí za směnu. Patří sem i samoobslužná prodejna, do níž budou zaměstnanci i veřejnost vcházet kolem bývalé pošty.

4. podlaží je vyhrazeno jídelnám a restauracím na ploše 1940 m². Bude tu jedna samoobslužná jídelna pro zaměstnance a cestující z příletové haly i tranzitního prostoru a restaurace s obsluhou, přístupná pouze z tranzitního prostoru.

Celý objekt bude vybaven špičkovou technologií, což se zákonitě projeví na kvalitě jídel a reprezentativním standardu stolování.

Přístup do nového komplexu jídelen a restaurací ve 2. a 4. podlaží budou mít všichni zaměstnanci organizační sídlících v areálu ruzyňského letiště.

Máme se prý na co těšit.

Podle Airport Revue č. 3 ČSL, s.p.

Rychlodráha: znovu od 1. 6.

Práce na pozastaveném projektu rychlodráhy Praha - Letiště Ruzyně - Kladno budou obnoveny 1. června a ujme se jich projekční firma Metroprojekt. Ta musí do původního projektu České správy letišť zapracovat připomínky Prahy 6, která se loni proti stavbě ostře vyslovila.

Společnost PRaK, založená v roce 1994 pro přípravu, stavbu a provozování rychlodráhy, se pokouší urychlit přípravu stavby a určila tříčlenný tým, který má zahájit jednání s ředitelstvem Českých drah o elektrizaci trati mezi Kladnem a Prahou. ČTK to sdělil předseda představenstva firmy Ladislav Bína. Právě trať Kladno - Praha bude základem příměstské části rychlodráhy, která má spojit okresní a hlavní město v roce 2006. Bína připomněl, že na dopracování projektu první, tzv. pražské etapy, dostane PRaK pět milionů korun z fondu dopravní infrastruktury. Projekt druhé části, rozpočtovaný na osm milionů korun, není dosud finančně zajištěn.

Společnost PRaK se ujala projektu rychlodráhy letos v březnu poté, co předchozí projekt České správy letišť neprošel připomínkovým řízením. Zejména výhrady Prahy 6, kterou má rychlodráha protnout, jsou neslučitelné s původním zadáním. Ministerstvo dopravy tak rozhodlo přípravu projektu svěřit jiné společnosti. Předseda představenstva PRaK Ladislav Bína řekl, že respektuje všechny hlavní připomínky Prahy 6. „Dejvícká stanice rychlodráhy bude zahlobubena, trať elektrifikována,“ uvedl.

Pražský úsek rychlodráhy má měřit 18,4 km a vlakové soupravy jím projedou za 23 minut. Stavebně má být dokončen roce 2005 a o rok později na něj naváže trať z letiště do Kladna.

Podle projektu České správy letišť měla stavba pražské části stát šest miliard korun a financování mělo být kryto bankovní půjčkou se státní garancí. Podle odborníků však mohou náklady po zapracování připomínek vzrůst dvojnásobně, a je proto na místě uvažovat o mezinárodním tendru, uvádí ČTK.



CVIČNÝ požární poplach proběhl v objektu Technického bloku 16. května od 20.00 do 21.30 hod. Jeho cílem bylo prověřit dojezdové časy do objektu a součinnost záchranných jednotek ČSL, s.p. - HZS letiště Praha ve spolupráci HZS Praha a ZZS hlavního města Prahy při použití techniky pro výškové budovy.

Předmětného námětového cvičení se účastnil i generální ředitel našeho podniku ing. Petr Materna.

Text a snímek - sj

Došlo na redakční e-mail

Pár poznámek k článkům posledního čísla.

Hra s čísly je vrcholným kouskem každého zdatného manipulátora. I značka il to umí, uvádí únorová čísla provozu a vzrůst průměrného zpoždění, ale příčiny cudně zamlčí. Běžný pracovník v podniku si řekne:

Zase se flákali a zase brzdili.

Ve stejném čísle vrcholil orgasmus okolo E2000 pozváním na mejdan do Interkontinentálu. Taky jsem dostal pozvánku, dokonce osobní, pro dva lidi. Škoda, že mi jí doručili tak pozdě, těžko stihnu vyměnit tu službu do 22 hodin. Věřím, že se tam lidé dobře pobaví, i ti, se kterými bych se tam nerad setkal, takže je vlastně dobře, že tu službu nemůžu vyměnit.

Poznámka poslední, abych moc neunavoval.

17. února se odehrál přechod na E2000. V noci z 18. na 19. dubna se odehrál jiný přechod, daleko složitější, komplikovanější. Dovolím si tvrdit, že to byla jedna z největších změn, které jsem za 32 let práce řídicího zažil. Tu hloubku a složitost oněch změn a je-

jich dopadu na všechny řídicí na ACC zde nebudu popisovat, každý zainteresovaný je zná a dovede ocenit, jakým způsobem vše proběhlo. Přechod na E2000 byl proti tomuto procházka růžovým sadem.

Jen mě udivuje, ale zase tak moc ne, že odezva z vedení podniku je nulová. Ty změny budou pozitivně působit na množství provozu a ten, jak známo, přinese do pokladny podniku další peníze.

Aspoň bude na další Fabie-combi, včera jsem v barvách podniku jednu v Praze viděl, vypadá reprezentativně. 23. 4. 2001

Zdeněk Joudal ACC Praha

Přátelé,

mám jen malou technickou připomínku k formátu soutěžních snímků. Formátem zkomplikujete život těm, kteří využívají služeb laboratoří, protože běžný formát je 15x21 (20) a 20x30. Zadáním pevného formátu také přijmete o panoramatické, čtvercové a jiné výřezy.

S pozdravem

Roman Nedbal

Lidský faktor a řízení letového provozu

Chybné jednání lidského činitele a jeho spolupůsobení při vzniku mimořádných událostí při řízení letového provozu - to bylo motto páté konference EUROCONTROL Human Factors Workshop s pracovním názvem Human Error in European Air Traffic Management, která se konala ve dnech 7.-9. května 2001 v pražském hotelu Diplomat.

Pozvání ing. Petra Materny, generálního ředitele RLP ČR, s.p., který konferenci oficiálně zahájil, přijalo na 127 účastníků ze 35 zemí. Za Českou republiku se zúčastnili představitelé Úřadu civilního letectví a našeho podniku (DPRO, DPLR, DPER). V dopoledních hodinách prvních dvou dní probíhaly přednášky, odpoledne se účastníci dělili do pracovních skupin s různým tematickým zaměřením. Odpolední činnost měla podobu seminářů a výsledky jednotlivých skupin byly prezentovány poslední den jednání.

Mezi nejzajímavější patřilo vystoupení prof. Rhony Flinové z univerzity v Aberdeen, která se zabývala lidskými chybami a jejich předcházení v těžebním průmyslu (těžba ropy v Severním moři), a prezentace kpt. British Airways Mike O'Learyho o systému hlášení a vyhodnocování incidentů v British Airways. Velmi zajímavé bylo i vystoupení Dr. J. Poundse a Dr. A. Ferrantea z FAA o vztahu lidských chyb a bezpečnosti v řízení letového provozu. Z před-

nášky vyplynulo, že v průběhu příštích deseti let dojde v USA k nárůstu letového provozu o 50 %, s nímž by se bez přijetí příslušných opatření adekvátně zvýšil i počet mimořádných událostí. Aby k této situaci nedošlo, podnikla FAA analýzu 1089 hlášení o mimořádných událostech z roku 2000, na kterých se podíleli řídicí letového provozu. Výsledky prokázaly, že 372 chyb (34 %) vzniklo v průběhu prvních dvaceti minut po absolvovaném odpočinku (přestávce v práci). Další analýza získaných dat má napomoci k nalezení možností, jak například lépe využít a naplánovat dobu přestávek v práci a minimalizovat zdroje snižování pozornosti na stanovištích. FAA také zároveň zkoumá další kritická místa jak na straně řídicího provozu, tak na straně používa-

→
PROFESORKA Rhona Flinová si připravuje své vystoupení, nad ní v rozhovoru Mike O'Leary s Anne Isaacovou z EUROCONTROL.

Snímky: VÁCLAV JUKL

ných technických systémů, která přispívají ke vzniku mimořádných událostí.

Všechny prezentace i všechna další vystoupení v rámci diskusí by měly být odborné veřejnosti v krátké době k dispozici na CD-ROM, který připravuje Human Factors & Manpower Unit EUROCONTROL.

Organizace konference, jejíž součástí byla i galavečeře v Obecním domě, proběhla za účinné asistence Kanceláře

generálního ředitele (poděkování patří především Heleně Hudečkové). O vysoké úrovni konference vypovídají děkováná slova Manfreda Barbarina (Programme Manager of Human Factors & Manpower Unit EUROCONTROL) přednesená v českém jazyce a následně v angličtině za potlesku všech delegátů.

STANISLAV ČERNÝ



Listujeme v letištních archivech

Pouhých osm let, do roku 1936, se Brno těší z mezinárodního statutu. Z politických důvodů ruší své linky Lufthansa i LOT a letiště Brno-Černovice je opět pouze vnitrostátní. A nad horizontem se vytahují válečná mračna...

Brno - Tuřany včera a dnes II.

Brno zůstalo spojení s Prahou, Bratislavou, Košicemi a Užhorodem v obou směrech, postupně se modernizuje letadlový park ČSA. Pozemní zabezpečovací technika naopak zaostává.

Začíná okupace, 15. března 1939 obsazuje letiště německá armáda. Zabavuje vojenské letouny a opravárenskou základnu v hodnotě 218 milionů Kč a 22 sportovních letadel Moravského aeroklubu. Letecká škola Luftwaffe FFS A/B 113 tu provozuje letadla Ar 66, Fw 58, JU 52, Ju 86, Ju 88 a Si 204. Postupující fronta zahálí letiště do bojových maskáčů. V červnu 1944 tu Němci umístí Bitevní eskadru II/SG 101 s letouny Ju 87 a Fw 90. Vojenské a civilní hangáry využijí k opravě letadel a ke kompletaci strojů, jejichž součástí vyrábějí v závodech a tunelech v okolí Brna. Historicky zajímavá je montáž letadla Messersmitt Me 323E „Gigant“ z dovezených dílů v květnu 1944. Pro technickou závadu však tento šestimotorový stroj o vzletové hmotnosti 50,5 tuny musel nouzově přistát na poli mezi Královým Polem a Žabovřesky.

Sedmatřicet amerických bombardérů P-51 podniklo 11. 10. 1944 zničující nálet na Brno a po pár dnech druhý. Je poškozeno i letiště, hangáry, správní budova, v sutinách jsou i domky zaměstnanců. Letectvo sovětské armády spolu s americkými letouny A 20G Boston pak 8. dubna 1945 zkázu jak vojenské, tak i civilní části letiště dokonaly. Zbytek Luftwaffe letiště 18. dubna urychleně opouští, 26. dubna je Brno osvozeno. Současně končí oprava přistávací dráhy, aby už na druhý den sedla sovětská letadla Il-2 a Jak-9. Překvapením je přiletet letounu Po-2 Kukuruzník 13. 5. Nad letištěm zakrouží

a poté přistává na nedalekém poli v dnešní městské části Brno-Chrlice. Pilotem je bývalý příslušník RAF Leopold Šorm (zahynul jako kapitán letadla ČSA OK MCJ, které havarovalo po vzletu na LKTB 11. 10. 1968)...

Letový odbor ministerstva dopravy zřizuje 1. srpna 1945 Státní letiště Brno. Obětavost bývalých zaměstnanců vede rychle k obnově leteckého provozu. František Tlapák a Vladimír Velich uvádějí v Praze získané gonio - kořistný zaměřovač Telefunken EP-2 LW Ea včetně komunikačního přístroje LW E (na snímku) s volací značkou OKB. Pilot, instruktor a inspektor Moravského aeroklubu Brno František Tlapák, po válce dispečér a startér na LKTB. Dodnes se naváděcím terčem v Brně říká „tlapáčka“.

Pravidelný letecký provoz mezi Prahou a Brnem otevřel letoun Ju 52/3m 15. března 1946 první poválečnou vnitrostátní linku ČSA. Pokračuje rekonstrukce

letiště, stojí nový hangár, řídicí věž, je instalováno přistávací zařízení LORENZ SBA, vyčkávací maják, zábleskový maják na kopci Hády a červený neonový maják v areálu letiště. Pro přistávání za tmy se vytyčovala VPD kahany, tzv. „husími krky“ a „fleury“. Každý večer se musely podél VPD rozmístit a ráno sesbírat. Velmi důležitou byla funkce startéra sedícího na konci VPD v karavanu. Měl k dispozici radiostanici pro styk s letadly, příposlech radiového spojení mezi letadlem a TWR, světlotetku, signální pistoli a kouřová kamínka k určení směru větru...A vytyčoval přistávací „T“.

Modernizace letadlového parku ČSA, rozvíjející se doprava i zavádění nočních letů signalizují, že travnaté černovické letiště bez vybavení ZLT nevyhovuje. Začíná se uvažovat o stěhování na nově budované letiště v Tuřanech.

Jednání bývalého Zemského úřadu v Brně o novém letišti v katastru části Tuřany na mokřinách začala až před válkou. Je jistě zajímavé, že už tehdy se zamýšlelo vést dálnici východ-západ kolem navrhovaného letiště. V roce 1947 byla stavba zahájena a v roce 1950 předává Ministerstvo dopravy Brnu bezúplatně pozemky o rozloze 360 ha. Výstavbu financuje Hlavní správa civilního letectví.

Dne 1. 6. 1954 je zahájen provoz, vlivem studené války pouze pro vojenské účely. Slavnostní otevření nového letiště LKTB i pro civilní provoz, tehdy čtvrtého československého letiště třídy B, se uskutečnilo 28. dubna 1958.

Podle materiálů
ing. Aurela Čipáka - rik



„3 L“ soutěží i portrét ▶

Roman Nedbal (oddělení radiokomunikací DPRO) má kvalifikaci reklamního fotografa, ale touto profesí se v současnosti nezabývá. Snímek, který nám přinesl do redakce připomíná, že ve volné kategorii fotosoutěže je prostor i pro portrét. Komentoval rovněž svůj dopis na okraj naší fotosoutěže (jeho znění najdete v rubrice Došlo na redakční e-mail na straně 6):

„Za popsaný rozptýl formátů se přimlouvám, mnozí fotí na 6 x 6, budou mít víc možností. Bylo by asi dobré umožnit odevzdávat diapositivy.“

Nedbalovy argumenty mají logiku a vedly nás k úpravě podmínek soutěže. Odevzdávejte snímky v rozmezí formátu 15x21 - 20x30, na lesklém fotopapíru, případně diapositivu (kinofilm a větší) v „košilce“ bez krycích skel nebo fólií! Na košíčku napište údaje totožné s údaji na snímčích.

Přihlášené snímky doručte na adresu KŘ/OK, LO, III. patro, tel. 3209 nebo 2626. Uzávěrka je 10. 9. 2001. Obálku označte heslem „3 L“.

Vaše snímky bude hodnotit odborná porota (v obou kategoriích vyhlásí 1.–3. místo), složená z těchto renomovaných fotoreportérů:

Miroslav Martinovský, dlouholetý fotoreportér Sedmičky a Mladého světa, mj. autor snímku „Poslední pokus“, vítězného snímku v kategorii Sport soutěže World Press Photo v roce 1975.

Václav Jukl, dlouholetý fotoreportér časopisu Letectví a kosmonautika, respektovaný profesionál letecké fotografie.

Alan Pajer, nejprve fotoreportér Signálu, dnes umělecký fotograf.

Jiří Pekárek, sportovní fotoreportér, deníku Sport, časopisu Stadión, Sportrevue a časopisu Týden, držitel řady cen z domácích a zahraničních soutěží.

O zamýšlené putovní výstavce kolekce nejlepších snímků v příštím čísle.

(red)



Letecký svátek v Brně



Ideální počasí přivítalo návštěvníky 5. Leteckého dne Velitele vzdušných sil Armády České republiky 12. a 13. května 2001 na letišti Brno-Tuřany.

V letových a statických ukázkách představili domácí piloti stroje Mi-24, L-159 Albatros, Mi-21, mezi nejzajímavější čísla patřilo vystoupení slovenské skupiny Očovští Bačovia s letouny Z 142 a bezmotorovými kluzáky L 13. Piloti německé Luftwaffe prezentovali letouny Panavia Tornado a legendární Phantom F4 a Rakušané pro změnu dopravní letadlo CN 35 španělské provenience.

Letecký den byl netradičně řízen z záložního pracoviště TWR na hasičské věži. Přes evidentně ztížené podmínky tu odvedli perfektní práci naši řidiči letového provozu ve službě: Petr Machálek, Ivan Doležal, Ladislav Svoboda, Iva Jelínková, Miroslav Šorm, Jaroslav Vašík a Stanislav Nečas pod vedením Oldřicha Pírka. Jejich výkon ocenil i gnpor. Ladislav Klíma:

„Činnost řídících při leteckých dnech je obdivuhodná. Jsem rád, že spolupráce letectva naší armády s vaším podnikem Řízení letového provozu ČR je na vysoce kvalitní úrovni. Všem řídícím za jejich skvěle odvedenou práci velice děkuji.“

(rkl)

Snímky (též na str.1):
JAN SYNAK

Hokejisté do Las Vegas?

Uplynulou sezónu hodnotila schůzka našich hokejistů 17. 5. v restauraci Aeroklub Letecké školy. Potvrdila účast v novém ročníku ligy neregistrovaných týmů ve Slaném (herním příslibem je několik nových tváří v našem kádru) i v zahraničních turnajích. Ten největší se bude hrát začátkem března 2002 v Las Vegas.

(th)



Kreslil: OTAKAR RADA