



Je běžnou praxí hodnotit výkonnost organizací souborem vybraných ukazatelů. V podnicích poskytujících letové provozní služby je nalezení konečného, závazného „evropského“ souboru ukazatelů výkonnosti předmětem řady iniciativ. Na jedné straně PRU (Performance Review Unit) Eurocontrolu, která zpracovává soubor klíčových ukazatelů výkonnosti (Key Performance Indicators) a navrhuje model pro jejich vyhodnocování, na straně druhé

## Naše priority

Evropská komise, která v roce 2002 zadala zpracování studie porovnávající nejlepší praktiky hodnocení výkonnosti ve státech unie i kandidátských zemích.

Výsledky by měly sloužit jako možný základ budoucího „jednotného“ systému hodnocení. Formalizaci těchto ukazatelů však lze předpokládat až v rámci programu Single European Sky, kde se stanou regulačním nástrojem v monopolním prostředí poskytování služeb. To je však horizont značně vzdálený a proto podniky říp pracují s individuálními soubory ukazatelů, které jsou více či méně srovnatelné. Nejde pouze o kvantifikovatelné ukazatele jako jsou počty pohybů nebo průměrné zpoždění, ale o řadu neméně závažných kvalitativních kritérií, která mají zásadní vliv na kvalitu služeb a která prokazují dodržování pravidel, resp. procesů při jejich poskytování.

Náš podnik má vytvořen základní soubor provozních a ekonomických ukazatelů a jejich hodnoty za uplynulá období vykazují stoupající trend. Jsou výsledkem systematické práce ve všech oblastech činnosti podniku. Vymezení základních oblastí, v nichž si podnik stanoví cíle a kritéria jejich plnění pro jednotlivý rok, je dáno souborem priorit podniku. Výsledky roku 2001 i 2002, měřeny prostřednictvím standardních ukazatelů, prokázaly vhodnost a efektivnost takto definovaných priorit. Nejinak tomu je i v letošním roce. Priority pro rok 2003 jsou zaměřeny zejména na oblast bezpečnosti, efektivního využívání lidských a finančních zdrojů, na realizaci klíčových programů a projektů i na zefektivnění organizačních vazeb a administrativních činností.

IVAN HUBERT, vedoucí KŘ

Termín zahájení provozu národního střediska se nemění: rok 2006

## Nové téma – IATCC Praha

Až doposud jsme se na stránkách Stripu dozvídali o klíčovém projektu našeho podniku, tj. výstavbě střediska v Jenči pod hlavníčkou ATCC 2006. Vydáním opatření ředitele č. 03/03/KŘ/007 z 21. 1. 2003 se název projektu mění na IATCC Praha. Co se skrývá za touto změnou? Jistě ne pouze jiný název projektu.

### Proč?

Projekt ATCC 2006 byl zahájen v březnu roku 2001. Svým rozsahem je největší akcí v historii podniku. Změnil se organizace poskytování letových provozních služeb, technologie práce, dojde k obnově a modernizaci ATM systémů, včetně realizace prvků civilně vojenské integrace, které budou odpovídat aktuálnímu stavu projednání v době zahájení provozu střediska. A pro administrativní zázemí podniku se středisko stane novým domovem. Jen stanoviště TWR a LŠ zůstanou ve svých původních prostorách.

Takový projekt vyžaduje pravidelnou revizi jeho základních mechanismů tak,

aby byly včas indikovány a eliminovány případné nedostatky, zejména z pohledu efektivního managementu.

Druhým důvodem je řada významných změn, k nimž došlo na straně našeho integračního partnera (MO). Zformalizoval svou roli v projektu, jak z pohledu jeho managementu (projekt na straně MO), tak z hlediska jmenování odpovědných reprezentantů v pracovních skupinách pro integraci. Návrhy na úpravy pak byly porovnány s externím auditem projektu. Výsledkem je soubor doporučení, která jsou předmětem výše uvedeného opatření.

### Co?

Co je předmětem změny? Především úprava řídicích struktur projektu, která reflektuje změny na straně MO. Tím se mění funkce Řídicího výboru (ŘV) takto: ● ŘV je vrcholný dohlížecí orgán v otázkách souvisejících s vytvořením podmínek pro aplikaci cílového stavu civilně vojenské integrace.

Pro potřeby realizace projektu na úrovni podniku vzniká Řídicí rada (ŘR):

● ŘR je vrcholný řídicí orgán projektu, tvořený pouze zástupci RLP ČR, s.p., která provádí pravidelný dohled nad projektem z hlediska jeho věcného, časového a finančního plnění.

Další významnou změnou je posílení pravomocí „výkonné jednotky“ projektu. Oddělení ATCC 2006 bylo zrušeno, je nahrazeno Kanceláří projektu IATCC, administrativně a správně podřízenou Ř DPLR. Posláním kanceláře je řízení projektu v souladu s řídicími dokumenty projektu. V jejím čele stojí vedoucí projektu, který odpovídá za jeho realizaci. Organizace Kanceláře je rozšířena o funkci administrátor a administrativní podpora projektu. Základní výkonnou strukturu nadále tvoří podprojekty: Postupy, Systémy a Stavba. Součástí změny je i významné zvýšení kompetencí jednotlivých členů Kanceláře.

(pokračování na straně 2)

## Jmenování

Ing. Petr Materna, generální ředitel RLP ČR, s.p., jmenoval JUDr. Jitku Kocourovou ředitelkou divize personální od 1. 1. 2003.

(red)

Ilustrace: Projekt IATCC Praha





# Schválena konečná charakteristika provozu na simulovaném letišti Letecká škola hostila DG TWR

Třináctičlenná „Drafting Group TWR“ evropské organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL přijala nabídku našeho podniku a uspořádala ve dnech 20.–22. ledna v konferenčním sále Letecké školy ŘLP ČR, s.p. své 5. pracovní setkání, aby tu pokračovala v tvorbě výcvikových plánů pro kvalifikační kurz letištního řízení.

Toto setkání navazovalo na loňskou schůzku skupiny v lucemburském IANS (Institute of Air Navigation Services), po pražském jednání se 6. schůzka skupiny uskutečnila ve Vídni v polovině března.

„Harmonogram schůzek a jejich místa se střídají, hostitelem je vždy jeden ze zástupců členské země EUROCONTROL,“ uvedl Ing. Lubomír Kozár, vedoucí instruktora APP/TWR, který se vedle aktivní účasti na jednání skupiny staral rovněž o organizační stránku této významné akce. „Důvodem je prezentovat členům skupiny výcvikové metody té které země a současně demonstrovat možnosti jejich věžních simulátorů. Česká republika zatím takovým zařízením nedisponuje, nicméně členové skupiny projeví velký zájem seznámit se s vybavením letištní řídicí věže v Praze-Ruzyni a návazně se stanovištěm přibližovacího řízení letového provozu (APP). Především je však zajímaví možnosti podpory letištního řízení moderní počítačovou a radarovou technikou,“ doplnil Ing. Lubomír Kozár.

Program třídního jednání byl nabídnut. Veškeré práce skupiny musí být dokončeny s dostatečným předstihem, přibližně do konce června letošního roku, než vstoupí v platnost nový licenční manuál EUROCONTROL. Tímto krokem bude naplněn požadavek ministrů dopravy členských států ECAC na vypracování společných výcvikových plánů pro všechny členské země.

Na závěr schůzky se podařilo schválit konečnou podobu simulovaného letiště a charakteristik letištního provozu a naplnit tak programové cíle pražského jednání DG TWR. Členové skupiny ocenili perfektní organizaci celé akce a vyjádřili vedení ŘLP ČR, s.p. a Letecké školy poděkování za její hladký průběh. „Zorganizovat tuto poměrně velkou akci by nebylo možné bez součinnosti vedoucího Letecké školy Ing. Karla Kouklíka a vedoucího kanceláře generálního ředitele Ing. Ivana Huberta, který naše setkání DG TWR logisticky zajišťoval,“ připomněl Ing. Lubomír Kozár.

Text a foto: rik



▲ ČLENOVÉ pracovní skupiny na schodech Letecké školy ŘLP ČR, s.p. (zleva doprava): dole Manfred Saitz, AustroControl, Valter Vantaggio, ENAV (It.), Erwin Roedlandt, Belgoccontrol – uprostřed Graham Knight, CAA (Brit.), Jean Servant, ENAC (Fr.), Brian Considine, předseda Michel Pistre, oba EUROCONTROL, Chantal Boucon, ENAC (Fr.), Derek Rainey, Skyguide (Švýc.) – nahoře Lubomír Kozár, ŘLP ČR, s.p., Edwin Stamm, DFS (Něm.), Ian Davy, EUROCONTROL, reportér Milo Delaney (Ir.). Foto: archiv redakce

## Nový sál UAC Maastricht

Slavnostní inaugurace nového provozního sálu mezinárodního střediska řízení letového provozu v nizozemském Maastrichtu proběhla 22. ledna 2003. Jeho vybudování bylo nezbytné z několika důvodů. Původní sál UAC (750 m<sup>2</sup>) byl uveden do provozu v roce 1972 a jeho prostory už nevyhovovaly pokročilým technologiím ani dramatickému nárůstu letového provozu.

Nový provozní sál má dostatečnou prostorovou kapacitu (1 100 m<sup>2</sup>) pro umístění potřebného hardwarového vybavení, které umožní otevírání nových letových

sektorů a tím i průběžné zvyšování kapacity a propustnosti vzdušného prostoru.

Moderní softwarová technologie ODS (The Operator Input and Display System) umožňuje řídicím letového provozu získat nezkrácený obraz o aktuální situaci v příslušném sektoru vzdušného prostoru a zajistit tak v každém okamžiku předepsané rozstupy letadel. Nový software je schopný i v případě závažného systémového selhání zajistit řídicímu všechny potřebné údaje pro jeho další bezpečné rozhodnutí. Do provozu byly dále uvedeny nové monitory z barevným zobrazením a vysokou rozlišovací schopností, které

nahradily již zastaralé monochromatické zobrazovací prostředky.

Ve všech etapách budování nového provozního sálu UAC Maastricht byla významná úloha součinnosti projektového týmu a řídicích letového provozu. Veškerá opatření a změny, které se v budoucnosti mohly odrazit v práci řídicích, byly analyzovány odborníky nejen z oblasti bezpečnosti, ale i specialisty na pracovní podmínky a psychologii.

Jak vyplývá z projevu generálního ředitele EUROCONTROL Victora Aguada, vysokým nárokům na poskytovatele letových provozních služeb lze čelit úspěšně pouze v případě realizace kvalitních rozvojových a investičních akcí, jako tomu bylo v případě nového řídicího střediska UAC Maastricht.

RICHARD KLÍMA, OVVMK

## Nové téma – IATCC Praha

(dokončení ze strany 1)

Dalšími oblastmi, které jsou předmětem změn, jsou: Plánování, Reporting, Management požadavků projektu, Řízení kvality a bezpečnosti, Management problémů a Dostupnost provozního personálu.

### Jak?

Navržené změny jsou rozděleny do dvou kategorií. Ty, které bylo možno provést ke dni účinnosti opatření, např. změny organizačního uspořádání a vytvoření řídicích struktur projektu (ŘV a ŘR). Druhou jsou změny, jež vyžadují delší časové období pro jejich zavedení. Klíčovou je vypracování modelu managementu požadavků projektu, který bude definovat pracovní skupiny nebo týmy projektu s kombinovaným zastoupením DPRO a DPLR a s přesně stanoveným rozsahem jejich účasti v jednotlivých podprojektech, včetně odpovědností za

garanci výstupů. Projednání a odsouhlasení tohoto modelu je stanoveno nejpozději do 21. 3. 2003.

### Kdo – a kdy?

Změny se týkají zejména řídicí struktury projektu. ŘV je rozšířen o zástupce vojenské strany jmenováním Ing. Romana Maříka, za náš podnik jsou zastoupeni ředitelé DLPR, DPRO a DFIN, VP a zástupce OBK. Řídicí rada (bez MO) má stejné složení jako ŘV. Předsedou ŘV a ŘR je jmenován vedoucí KŘ.

Přestože z původně užívaného názvu projektu zmizel letoopočet uvedení nového národního střediska do provozu, termín zahájení poskytování letových provozních služeb ze střediska IATCC Praha se nemění. Je stanoven na rok 2006.

IVAN HUBERT, vedoucí KŘ

### telegraficky

- **Mgr. Jana Voláková Křížová** je novou vedoucí odd. vnějších vztahů a mezinárodní koordinace (OVVMK), Mgr. Lubomír Maršík jeho novým členem, oba od 1. 2. 2003.
- **Uložení bomby** na ruzyňském letišti vyhrožoval anonym 30. ledna. Policie letiště na dvě hodiny uzavřela.
- **Nové členy**, poskytovatele letových provozních služeb v Norsku (AVINOR) a v Ázerbajdžanu (AZANS), přijala 20. 1. 2003 organizace CANSO.

### stručně z regionů

- **Radiokomunikační** systém předala DPRO v lednu do trvalého provozu na SLNS Ostrava
- **Provoz** automatického videozáznamu analogové radarové informace AVZ 51 byl ukončen 22. 1. Zápis nyní provádí systém AT Log firmy DSR.
- **25. letecký festival**, maskární ples, se koná dnes, 7. 2. v Karlových Varech (pořádá Karel Rada s místním Aeroklubem).
- **Stavební** příprava na přemístění VOR/DME BNO byla zahájena v lednu na letišti v Brně.



# Zlaté časy na OR2 byly alfou mé kariéry, nepochybuje Jan Machytka

## Odejít, to není jen tak...

**Válka skončila, ale jeho Smíchov dál čelil výpadům Košířáků z pozic pod kopcem v okolí kina Zvon. Možná mezi nimi byl i Miloš Šťastný, vždyť právě tam jako kluk bydlel. A možná, že z příprav na protiúder ve vzácných chvílích příměří nesmířitelných táborů sotva desetiletého Jana maminka s tatínkem odvolali na pomalu celodenní výlet do Ruzyně podívat se, jak žije osvobozené letiště.**

Byla sobota či neděle? Padal sníh, nebo horký letní déšť? Búhsud. Zato tam ucítil letecký benzín a cítí ho dodnes. „Byl jsem ztracen,“ přiznal Ing. Jan Machytka.

**Vy jste v tom okamžiku věděl, že se na ruzyňské letiště vrátíte?**

„Nikdy jsem o tom nepochyboval. Po nekonečných dvanácti letech mě přijali ke Státní letecké správě, která tehdy zajišťovala řízení letového provozu a provoz letišť. Začal jsem na radaru OR1. Tam, co je dnes letištní primární radar u Hostivice. Bývala tam maringotka, v níž jsme strávili možná dva roky.“

**Rodiče vám do vašich plánů nezahovali?**

„Naštěstí. Brzy pochopili, že jsem blázen do rádia a slaboproudu, a tiše souhlasili, když jsem uhnul před gymnáziem na průmyslovku. Na vojně mě pak posadili k radaru protivzdušné obrany.“

**Inklinoval jste tedy spíš k řízení letadel od radaru?**

„Chtěl jsem se naučit vytvářet optimální podmínky pro práci řídících. A tady se přede mnou najednou otevřel ohromný svět zabezpečovací letecké techniky.“

**Opravdu jste nechtěl létat?**

„Ale ano, chvíli jsem si to namlouval. Když mi bylo sedmnáct, absolvoval jsem pozemní školení plachtařského kurzu. Na letiště jsem už nešel. Nějak mě to pustilo.“

**Zanedlouho jste z maringotky začal odvíhat na České vysoké učení technické.**

„Přišlo mi logické obor vystudovat. Příznačné bylo i téma mé diplomové práce ‚Snímač mapy pro radar‘. Po studiu se ze mě stal zástupce vedoucího ZLT letiště Ruzyně. Tedy údržby a provozního zajištění slaboproudých systémů spojovacích, navigačních, radarových i telefonních, sloužících pozemnímu zabezpečení.“

**Jak vzpomínáte na všechna ta léta ve světě řízení letového provozu?**

„Byla alfou mé kariéry. A doslova zlatými časy směny na OR2. Na to se nedá zapomenout.“

**Už o partě z OR jedničky a následně OR dvojky let šedesátých cosi vím...**

„Pepík Bláha, Tolja Kuzjatin, Ivan Uhlíř, Ivan Krákora, Boleslav Stavovčík... Mám jmenovat dál? Byli jsme tam denně.“

budu pracovat ve svém oboru, přijal jsem. Dnes vím, že jsem udělal dobře.“

**Nikdy jste nepochyboval?**

„Ne. Měl jsem tady větší možnosti oboru prospět a myslím, že jsem toho dosáhl. Stal jsem se mimo jiné členem řady pracovních skupin ICAO. Té organizace, pod jejímž tlakem nakonec přece jen povolily bariéry a bylo možné začít využívat řídicí a zabezpečovací systémy běžné ve světě v rukách úžasné schopného lidského potenciálu. Přesto to byla mnohdy sisyfóvská práce na léta, na desetiletí.“

**A státní podnik Řízení letového provozu České republiky dnes?**

„Dočkal jsem se. Váš podnik nabízí služby na evropské a světové úrovni. Disponuje vynikajícími odborníky a je schopen si zajistit a zaplatit takový rozvoj systémů řízení a zabezpečovací letecké techniky, který vyhovuje veškerým provozním požadavkům 21. století. Odejít po čtyřiačtyřiceti letech asi není jen tak, ale mám pocit, že s klidným svědomím mohu.“

**Nepřipadá mi, že byste uměl složit ruce do klína...**

„To nehodlám. Je třeba pokročit v případě na integrovaný systém řízení civilního i vojenského letového provozu.“

A sáhnou zase po knížkách. Mám jich na čtyři tisíce.“

**Ke kterým se vracíte nejraději?**

„K té, co mi připomíná dětství, strýčka, co byl porybným v Posázaví, a život pod neklidnou hladinou řek a bystřin. Jak jsem potkal ryby od Oty Pavla.“

**Děkuji vám za rozhovor.**

Text a foto – rik

**Ing. Jan Machytka (\*1937)**

od roku 1993 vedoucí oddělení právního a správního, zástupce ředitele Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR, dnes vedoucí oddělení pro správu a uspořádání vzdušného prostoru. V letech 1960–1967 absolvoval dálkové studium ČVUT, fakulta elektrotechnická. V roce 1956 nastupuje do Konstrukty. O tři roky později je přijat ke Státní letecké správě jako technik radaru. Je jmenován vedoucím radiolokačního střediska Ruzyně (1960), od roku 1963 pokračuje ve funkci technika na OR2. V roce 1972 nastupuje do odboru letectví Federálního ministerstva dopravy ČSSR jako vedoucí odborný referent specialista do oddělení letecko-provozního.

Největším koníčkem je mu vlastní profese a hned potom sportovní rybolov. Houbař, cestovatel, náruživý čtenář, milovník divadla i vážné hudby. Ale rodina především...





# Na kolaudaci ve Štěchovicích

Pod titulkem „1 024 000 korun do Štěchovic“ jsme v lednovém Stripu psali o tom, kam jsme se rozhodli investovat částku shromážděnou při sbírce zaměstnanců našeho podniku na povodňové konto postiženým občanům. A proč nakonec volba padla na obec Štěchovice na obou březích Vltavy.

Štěchovice mají 1350 obyvatel a při povodních byly téměř celé evakuované – vždyť na levém břehu řeky sahají až k samé hrázi. Díky včasnému a rozhodnému zásahu zastupitelstva pod vedením starostky Miloslavy Vlkové nedošlo během záplav k žádným tragickým událostem. Přesto bylo zatopeno 135 domů a 20 chat. Celková škoda na obecním majetku je odhadována na 180 milionů korun.

Mnoho lidí přišlo o střechu nad hlavou. Někteří z nich měli prostředky řešit situaci vlastními silami. Sedm rodin, nouzově ubytovaných ve stavebních buňkách, požádalo o pomoc obec. Zastupitelstvo jim vyhovělo a zorganizovalo výstavbu obecních domků nedaleko přehrady elektrárny. Jsou to tři dvojdomky a jeden domek samostatný, jsou vybudovány na dostatečně velkém pozemku, v budoucnu kolem nich vyrostou zahrady. Byty jsou poměrně prostorné. Náklady na výstavbu bytové jednotky (3 + 1) se pohybují kolem 1,6 mil. Kč bez inženýrských sítí. Díky splnění termínu výstavby poskytl stát příspěvek 1 mil. Kč na každou bytovou jednotku. Finanční dar našich zaměstnanců byl věnován na stavbu samostatného domku. Částka 1 024 000 Kč tak tvoří podstatnou část této investice.

Miloslava Vlková přivítala zástupce obou našich odborových organizací na kolaudaci hrubé stavby, která proběhla 28. ledna 2003 a věří, že březnový termín předání domků bude splněn. Paní starostka nás k tomuto slavnostnímu aktu opět pozvala. Aktuální informace z jeho průběhu vám přineseme v březnovém čísle Stripu.

**ZDENĚK MICKA, VVOO  
ZDENĚK SRŠEŇ, CZATCA**

Snímky: archiv OÚ Štěchovice  
a VLASTIMIL BROTÁNEK



**ŠTĚCHOVICE – srpen 2002:** katastrofální záplavy budou ještě dlouho noční můrou místních obyvatel. V březnu jednu ze sedmi rodin přivítají v novém i zástupci našeho podniku...

## Letci v Lucerně

Sdružení čs. zahraničních letců, Svaz letců České republiky a společnost Aviatik s.r.o. pořádají v sobotu 22. února 2003 XII. reprezentační ples v Lucerně (začátek v 19.30 hod.). Ples je pořádán v rámci oslav 100. výročí prvního letu motorovým letadlem těžším než vzduch, který v Kitty Hawk uskutečnili američtí technici a vynálezci, bratři Wilbur a Orville Wrightové.

Záštitu převzalo hlavní město Praha, generálním partnerem plesu je Letecká škola ŘLP ČR, s.p. Předprodej vstupenek v síti Ticketpro, pro hromadný odběr Svaz letců ČR nebo ve firmě Aviatik s.r.o. Informace a objednávky vstupenek pro zaměstnance ŘLP ČR, s.p.: Ivana Žižková (I. 2035) nebo Mgr. David Tomajer (I. 2024).

(dt)

## Došlo na redakční e-mail

Vážená redakční rado,

se Zpravodajem zaměstnanců ŘLP ČR, s.p. Strip jsem se setkal náhodou při exkursi se studenty na pracovišti ŘLP v Praze Ruzyni v roce 2000. Již při letmé prohlídce jsem zjistil, že se může stát velmi významným zdrojem informací o procesech a technických změnách probíhajících v praktické činnosti letových provozních služeb i pro pedagogické pracovníky a studenty dopravní fakulty. Díky sekretariátu GR jsme byli zařazeni mezi pravidelné odběratele, Strip v univerzitní knihovně je mezi profilovými a snadno dosažitelnými publikacemi pro skupiny studentů ve všech formách studia školy.

Zpravodaj se pro mne stal současně inspirací pro hledání odpovědí na řadu nových technických a organizačních otázek, které sebou přináší současný rozvoj služeb ŘLP. Jeho nová

úprava a použitá barevná technologie tisku mně přináší i velmi dobrý estetický dojem. A konečně, publikované články o životě a činnosti osobností nebo pracovních skupin, doklady o veřejné pomoci a spolupráci ŘLP ČR, s.p., informace o kulturních a sportovních aktivitách a další publikované zprávy jsou dokladem o všestranné péči podniku pro zajištění a podporu požadovaných pracovních výkonů.

Přeji Vám hodně úspěchů nejen při přípravě plánované řady Zpravodaje pro letošní rok, ale i jeho mnoha dalších ročníků.

S pozdravem

**Prof. Ing. Zdeněk Žihla, CSc.,**  
profesor Katedry technologie  
a řízení dopravy DF Jana Pernera  
Univerzity Pardubice

## Pracovně právní poradna

**Co se může stát, jestliže si zaměstnanec za kalendářní rok nevyčerpá 4 týdny dovolené na zotavenou?**

Taková situace by vůbec neměla nastat. Zákoník práce připouští v ustanovení § 109 a v návaznosti na to i v ustanovení § 10 prov. nař. vlády k ZP č. 108/1994 Sb. výjimku z této zásady. Tou je jednak případ, kdy se zaměstnanec krátí dovolenou v důsledku překážek v práci, které se pro účely dovolené neposuzují jako výkon práce (§40 odst. 4 vl. n. č. 108/1994 Sb.), nebo pracovní poměr netrvá po celý kalendářní rok.

Neurčil-li tedy příslušný vedoucí zaměstnanec svému podřízenému vyčerpání alespoň 4 týdnů dovolené a nejednalo-li se o výše uvedené výjimky, **porušil tento vedoucí zaměstnanec právní předpis, zákoník práce.** Na tyto případy pamatuje zákon č. 9/1991 Sb. o zaměstnanosti a působnosti orgánů České republiky na úseku zaměstnanosti v ustanoveních § 8, 9 a 9a.

Za zjištěné nedostatky je orgán kontroly, kterým je v oblasti zaměstnanosti Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR a úřady práce, **oprávněn uložit zaměstnancům zaměstnavatele** pořádkovou pokutu ve výši 2000 Kč, a to i opětovně. **Zaměstnavateli** pak může být za zaviněné porušení povinností uložena pokuta do částky 250 000 Kč a při opětovném porušení pracovních povinností, za jejichž nedodržení byla již pokuta uložena, až do částky 1 000 000 Kč. Tím ovšem procedura nekončí. Uložení takové pokuty vznikne zaměstnavateli škoda, kterou je oprávněn požadovat dle zákoníku práce a vnitropodnikových předpisů na tom zaměstnanec, který se zaviněného porušení pracovních povinností dopustil.

Doba čerpání dovolené se určuje podle plánu dovolených a vedoucí zaměstnanec jsou povinni v dohodě s příslušným odborovým orgánem takový plán pro každý kalendářní rok vytvořit a zabránit tak situaci, kdy nebude dovolená v délce čtyř týdnů určena. Ke kontrole čerpání dovolené jim jako pomocný nástroj rovněž slouží měsíční evidence stavu čerpání dovolené na zotavenou jednotlivými zaměstnanci.

**JITKA KOCOUROVÁ, Ř DPER**



## V dubnu II. ročník fotosoutěže Stripu uzavře odborná porota

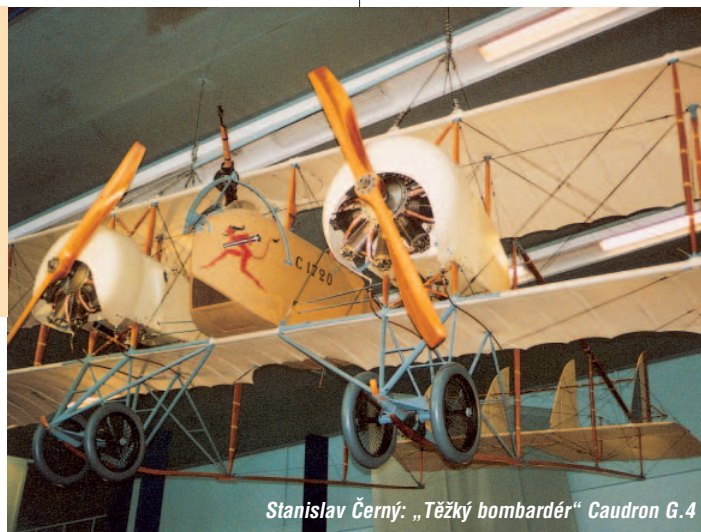
# „3L“

Díváte se na unikátní exponát muzea Le Bourget v Paříži, francouzský dvoumotorový dvojplášník Caudron G.4, první to „těžký bombardér“ nasazený do bojů v 1. světové válce. Samozřejmě na francouzské straně. Autorem fotografie je PhDr. Stanislav Černý, držitel hlavní ceny loňského I. ročníku fotosoutěže redakce Strip. Zúčastní se i letos: „Připravím kolekci zhruba deseti snímků, mám rovněž zajímavé archivní obrázky.“

Uzávěrka 31. března 2003 se kvapem blíží, v dubnu fotografie zhodnotí a II. ročník naší fotosoutěže uzavře odborná porota (jejím předsedou je Ing. Ivan Hubert) v loňském složení: Václav Jukl, Miroslav Martinovský, Alan Pajer a Jiří Pekárek. V této souvislosti upozorňujeme: **čtvrtý bod v článku o účasti byl z podmínek fotosoutěže vypuštěn.**

A na závěr ještě ukázka z bohatého archivu PhDr. Stanislava Černého, snímek je z roku 1986. Vlastníkům archivních fotografií znovu připomínáme: V této kategorii není předepsaný soutěžní formát (od 15 × 21 do 20 × 30 cm) podmínkou, přihlásit lze i neznámého autora. Pamětníci uhodnou bez problému, kdo je oním zadumaným mužem nad UZJ4, mladším kolegům napovíme: Ivan Uhlíř.

(rik)



Stanislav Černý: „Těžký bombardér“ Caudron G.4

## Řídící v jediném okénku

Pamatujete? Soutěžní fotografie Martina Kříklana vzbudily loni zaslouženou pozornost. Jeho „Letištní ostraha“ získala ve Fotosoutěži 2002 druhou cenu.

„Ta fotografie vlastně vznikla na zakázku pro vás, ale podle mne balancuje na hranici mezi reportáží a kýčem. Teprve den před uzávěrkou jsem ten pravý moment uviděl v objektivu a zmáčkli spoušť,“ vzpomíná autor.

**Snímek „Řídící“ vyvolal dokonce diskuse.**

„Nejen porota byla přesvědčena, že jsem přihlásil fotomontáž. To mě potěšilo.“

**Jak to tedy bylo doopravdy?**

„Celkem obvyklé je, že z 36 snímků vyjdou jen dva. Experimentoval jsem

s možností dvojexpozice nového Canonu a požádal Bohumila Šplíchala z pražské ACC, aby se zdržel. Vlastně náhodou mi vyšly dva snímky za sebou, resp. na sebe.“

**Čím potěšíte oko diváka letos?**

„Strašně rád fotím, ale jsem jenom amatér a času není nazbyt. Ani ještě nevím, jestli se soutěže zúčastním. Loni jsem se rozhodl na poslední chvíli.“

**A snímky z okolí Technického bloku posledních týdnů? Jsou vynikající.**

„Všechny ty záběry budou za pár týdnů vzpomínkou. Počasí fotce zatím moc nepřeje, ale beru to jen jako reportážní dokument. Možná do fotosoutěže 2006.“

(rik)

## inspiromat

„Je to moje vina. Rozmazlila jsem ho.“

Ruth Stambachová, matka únosce malého letadla Franze-Stephana, který hrozil mj. útokem na mrakodrap Evropské centrální banky ve Frankfurtu n/M.

„Na vnitrostátních letech nemáme právo pasažéry prohledávat. To je stejný případ, jako kdyby vás taxikář prohledával před usednutím do taxi.“

Jozef Daňo, ředitel společnosti Gemini Poret, provozující hradecké letiště.

„Celkové ztráty jsou dohromady větší než zisk leteckých dopravců od roku 1945.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel IATA, ke ztrátám leteckých společností ve světě, které se za léta 2001 a 2002 pohybují kolem 30 miliard USD.

„Dnes nízkonákladové letecké společnosti využívají 4 % všech evropských klientů. Studie Univerzity v Cranfieldu předpokládá v roce 2010 12–15 % pasažérů.“

Wendy Walkerová, zástupkyně EasyJet v České republice.

„Bezpečnostní pracovníci se denně hádají o manikúrové nůžky. A přitom si může kdokoli přinést na palubu Molotovův koktejl a neexistuje zákaz, který by ho zadržel.“

Werner Schubert, šéf bezpečnostního výboru švédské Asociace pilotů, kritizuje novou směrnici EU, která povoluje pasažérům brát do letadla alkohol.

„Pro alkohol nemáme žádnou toleranci, piloti ani ostatní personál nesmí pít posledních osm hodin před odletem a v době posledních čtyřadvaceti hodin mají pít jen velmi střídmo.“

Gwen Jonesová, mluvčí British Airways, poté, co švédská policie zabránila v odletu pilotu BA, protože jevil známky požití alkoholu.

„Pětasedmdesát mrtvých kvůli tomu, že nebyl přístroj za milion dolarů.“

Turecký list Hurriet k absenci radiového navigačního systému na letišti v Diyarbakiru, jedné z příčin tragédie letadla RJ-100 tureckých aerolinií.

„Hlavní argument proti projektu rychlodrážního spojení Kladna s Prahou je lepší řešení – kombinace metra do Ruzyně a dále pak rychlodráhy do Kladna.“

Pavel Bém, primátor, bývalý starosta Prahy 6

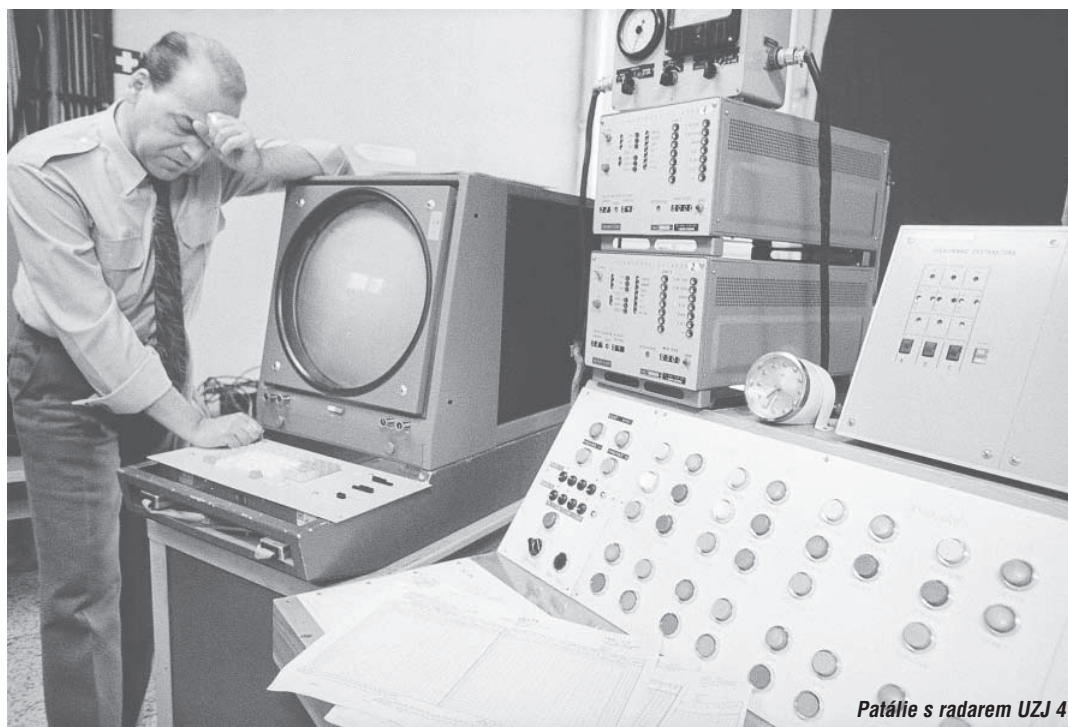
„Vést metro na letiště v Ruzyni je velký omyl: nevyřeší přímou obsluhu Kladna, nenabídne klientům letecké dopravy patřičný standard přepravy.“

Ing. arch. Ivan Lejčar, architekt urbanista se zaměřením na dopravu

„Nabízí se otázka, jestli by si třeba radnice neměla koupit přes nějaký jachtklub jachtu.“

Jiří Veselý, zastupitel města Karlovy Vary k záměru města koupit si letadlo.

(rik)



Patálie s radarem UZJ 4



## Co se děje na ruzyňském letišti?

### ČSL, s.p. měla co prezentovat

Velkému zájmu novinářů se těšila tisková konference ČSL, s.p. 29. 1. 2003. Generální ředitel Ing. Martin Kačur a jeho náměstek Dalibor Štáhlavský hodnotili uplynulý rok a seznámili veřejnost se záměry v roce 2003. Přinášíme nejzajímavější čísla:

V roce 2002 prošlo letištěm Praha-Ruzyně 6,315 mil. cestujících, tj. meziroční nárůst 3,5 %. Počet pohybů letadel 103 904, tj. meziroční nárůst 6,5 % (poprvé v historii nad 100 000), objem odbaveného nákladu 30 000 tun (nárůst 17,8 %), objem přepravené pošty 4 761 tun (nárůst 8,3 %). Přeprava cestujících podle jednotlivých destinací: Londýn Heathrow a Stansted 406 352, Frankfurt 354 211, Paříž 346 834, Amsterdam 294 454, Curych 197 615, Moskva 161 905. Nad 100 000 cestujících vykazují dále Kodaň, Vídeň, Brusel, Budapešť, Mnichov, Tel Aviv, New York.

Největším investičním záměrem je stavba Terminálu Sever 2, který zvýší kapacitu pražského letiště na 10 mil. cestujících. ČSL má již stavební povolení, 28. 1. 2003 navíc schválila Evropská investiční banka úvěr ve výši 9 miliard korun. Dokončení je naplánováno na rok 2005.

### Další žlutý krasavec

Změny, nová technika a nové technologie, často ukryté zrakům veřejnosti upoutají i specialisty. Tentokrát nás zaujal nový vůz, který zakrátko začneme vidat při práci na pohybové ploše. Mobilní dílna útvaru Elektrozařízení České správy letišť, bude využívána zejména pro údržbu a opravy nadzemních a zapuštěných návěstidel a kabelů pro napájení světelných zabezpečovacích zařízení. Jedná o cca 2500 návěstidel, z toho 1150 zapuštěných. Podle předpisu L 14



– Letiště – je třeba udržet provozuschopnost těchto návěstidel v předem vymezených tolerancích, aby se nezměnila čitelnost světelných zobrazení pro posádky. Např. v ose RWY 24 je zabudováno 247 zapuštěných návěstidel ve vzdálenostech po 15 m. Přípustné je maximálně 6 neprovozuschopných návěstidel a nesmí být dvě mimo provoz za sebou. Stav mimo tuto toleranci by bránil zahájit provoz za nízkých dohledností.

Dovedete si představit, že v noci, v ostrém mrazivém severáku, škrábete led, abyste se dostali ke šroubům, uvolňujete jemné elektrické kontakty a přemýšlíte, jak návěstidlo odmrazit a vysušit, když zkrehlý ruce už ztrácí cit?

To vše je nyní minulostí. Speciál na podvozku Fiat Ducato má veškerou dílenskou výbavu, WAP s nádrží na vodu, kompresor se zásobníky stlačeného vzduchu na vyfoukání vody, vysavač na vysátí nečistot, plynový ohřevač na rozmrazení návěstidla, speciální alternátor 6 kW zásobující měnič na jedno/třífázové napětí 220/400 V. Největší vtíp ale ukrývá vůz v podlaze. Nízká výška cca 35 cm umožňuje přístup odsunovacím poklopem k návěstidlu, okraje jsou těsněny shrnovacími manžetami. A tak pracovník vlastně pracuje v dokonale osvětlené, vytápěné a vším potřebným vybavené dílně přímo v terénu. Zbývá podotknout, že přestavbu provedla česká firma MAVE podle zadání pracovníků Elektrozařízení, kterým se výrazně zlepšily podmínky pro práci. Však si jí letiště žádá víc a víc: dnes tři nezávislé příklady el. energie 22 kV jsou transformovány v 37 trafostanicích a průměrný příkon letiště je 7–9 megawatů.

OLDŘICH STANĚK, A/  
Snímky: autor

## „Letadlo nos

**Vaše jméno skloňují média ve všech pádech. Denně?**

„Téměř denně a je to dobře. Snažíme se prezentovat značku ČSA v tom nejlepší světě. A daří se nám to. Pokud vím, jsme veřejností vnímáni pozitivně.“

**Řečeno s jistou nadsázkou, mluvčí ČSA musí vědět i to, co momentálně neví. Je to tak?**

„Asi bych měl vědět úplně všechno. Pokud chce novinář informaci, může ji chtít kdykoli po čtyřicet hodin a já to musím beze zbytku respektovat. To, co zrovna nevím, získám v širokém okruhu spolehlivých kolegů, kteří mi potřebné informace předají. Interní komunikace běhá v ČSA perfektně. Ostatně, jinak by to ani nebylo možné.“

**Když jste sem přišel, určitě jste věděl i to, že vstupujete na půdu mediální asi nejzajímavější firmy. Co bylo nejtěžší?**

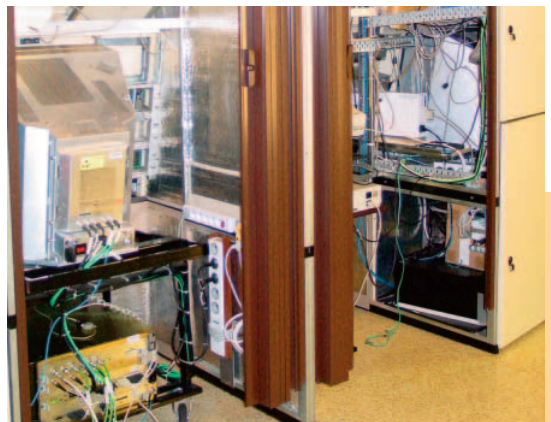
„Odkáživa nosím letadlo na srdci, takže jsem neváhal ani vteřinu a na inzertní nabídku reagoval. Sen se mi splnil, konkurs jsem vyhrál. To nejtěžší mě ale čekalo. Dostat se do myšlení naší vlajkové letecké společnosti, naučit se mluvit jazykem ČSA. Bezpočet hodin jsem trávil v odborné literatuře. Stále ji mám po ruce.“

## Krok za kulisy t

V úvodním dílu našeho seriálu jsme si zhruba nastínili, jak je uspořádáno telefonické spojení na pracovišti řídicího letového provozu. Dnes se zaměříme na radiové spojení. V dřívějších dobách tvořila velkou část komunikace na krátkých vlnách. Byla používána jako záloha při poruše VKV radiostanice letadla či prostředek dálkového spojení s letadly, která byla mimo dosah VKV.

Dnes se převládá větší radiové komunikace země – letadlo odehrává na velmi krátkých vlnách v pásmu 118–136 Mhz (tzv. letecké pásmo). Tak jak postupně narůstal provoz, rostla i potřeba počtu jednotlivých kanálů, o něž se musí služby řízení podělit, aniž by docházelo ke vzájemným přeslechům. Opětovné použití stejné frekvence je možné až v mnohasetkilometrové vzdálenosti. Zpočátku stačil 100 kHz odstup mezi dvěma sousedními kanály, což umožňovalo vytvoření 180 kanálů v daném pásmu. Odstup se pak zmenšoval na 50 a následně na 25 kHz, což představuje již 720 kanálů. Jenže dnes už ani tento počet není dostatečný. Protože 25 už nelze celočíslně dělit, byl určen odstup 8,33 kHz. Evropský kontinent, včetně České republiky, zavádí tyto frekvence pro poskytování služeb v horním vzdušném prostoru.

Co se tedy vlastně stane, potřebuje-li řídicí posádka letadla něco sdělit? Na svém ovládacím panelu nastaví příslušnou frekvenci a radiokomunikační část systému GAREX zajistí, že jeho mikrofon bude přes různé zesilovače a přepínače připojen na modulační linku právě toho vysílače, který se rozhodl použít. Na jednom kmitočtu střídavě vysíláme a přijímáme. Pro přepínání slouží nožní





# nosím na srdci“

## Co od vás management Českých aerolinií očekává především?

„Objektivní a pokud možno bezkonfliktní prezentaci firmy v intencích komunikační strategie firmy. Vedení ČSA věnuje těmto otázkám velkou pozornost. Je-li nezbytný osobní kontakt, vcházím vždycky do otevřených dveří.“

## Nemalujeme čerta na zed', ale nelze se v této souvislosti nezmínit krizové komunikaci...

„Krizové situace přicházejí náhle a nečekaně, nelze cokoli podcenit. Všichni děláme maximum pro to, aby krizová situace nikdy nenastala, ale i přesto jsme dobře připraveni. Existují příslušné manuály a pracovní postupy, funguje krizový management. Nyní i v rámci společných postupů všech členů aliance SkyTeam.“

## Hrozící stávka vašich pilotů, krize letecké dopravy, expanze nízkonákladových společností. Možná všední problémy, ale všechny v ohnisku zájmu veřejnosti. Na něco jsem snad zapomněl?

„Naším největším problémem byly loňské srpnové povodně. Zasáhly nás tvrdým direktem pod pás. Bylo

nám hůř než po 11. září 2001... Ale nabízíme i pozitivní informace: novinky letových řádů, otvírání nových destinací, představujeme nové tváře, nositele tradic společnosti, již bude na podzim osmdesát let.“

## Vztahy ČSA a ŘLP ČR, s.p. jsou bezproblémové?

„O žádných nesrovnalostech nevím.“

## Není to proto, že opravdu nemůžete vědět všechno?

„Jisté je, že bychom si měli víc hledět vzájemné komunikace. Začneme v našem Kurýru a vašem Stripu.“

## Ve Stripu bychom určitě chtěli vázat zlatou stuhu k 80. výročí vzniku ČSA.

„Nabízíme pravidelné příspěvky, nejlépe fotoaktuality průběhu oslav. Začaly už v lednu a vyvrcholí ‚hangár-



## Daniel Plovajko (\*24. 12. 1975)

nastoupil do Českých aerolinií, a.s. v květnu 2000 do funkce ředitele vnějších vztahů a tiskového mluvčího firmy. V roce 2000 se zúčastnil kurzu pro krizový management a komunikaci IATA v Singapuru, o dva roky později absolvoval kurz IATA „Krizová komunikace v rámci SkyTeam“ v New Yorku. Od září 1999 do května 2000 byl marketingovým ředitelem koncernu Philip Morris pro pobaltské země. V letech 1994–1999 vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Pravidelně chodí do kina a do divadla. Závadně plaval, hraje squash, lyžuje, kondici dohání ve fitness centru.

párty' v hangáru F v předvečer říjnových narozenin. Vaše čtenáře budeme určitě informovat.“

## Co budete dělat zítra, příští týden?

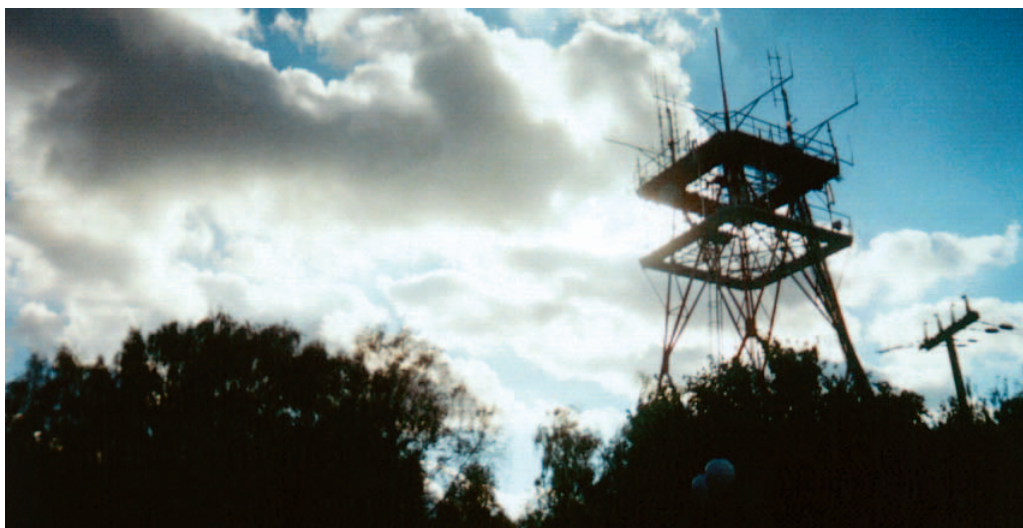
„Zítra letím do Irska na tiskovou konferenci a příští týden do New Yorku na prezentaci ČSA, jejíž součástí je módní přehlídka Jablonexu. Mimochodem, cestuje s námi naše Miss '98 a Queen of the World '98 Kateřina Stočesová.“

## Děkuji vám za rozhovor.

(rik)

Snímek: archiv ČSA

## kulisy technických systémů řízení letového provozu



spínač – klíč (šlapka model E 55), jehož stiskem zapneme vysílání. Pustíme-li, jsme trvale na příjmu. Připojení sluchátek nebo reproduktorů na výstup patřičného přijímače opět zajistí GAREX 210.

Zatímco v letadle jsou vysílače a přijímače vedle sebe a pracují se společnou anténou, na zemi užíváme jiné řešení. Všechny vysílače soustředíme do místa, které tvarem okolního terénu (ideálně rovina) zaručí dobrý radiový dosah všech vysílačů do tzv. vysílacího střediska (VS). Na pražském stanovišti je vysílací středisko umístěno v lokalitě Jeneč. Sem jsou přivedené modulační linky a klíčovací vodiče. V sále VKV vysílačů najdeme řadu vysílačích zdvojených souprav, z nichž každá je pevně naladěna na určitý kmitočet. Vysílací antény jsou umístěny na ocelové věži pro dosažení optimálního vyzařovacího

diagramu a tedy i dobrého dosahu. Podobně všechny přijímače umístíme do společného místa, které zaručuje dobrý příjem a svou odlehlostí i malou úroveň nežádoucího rušení. Na pražském letišti to je přijímací středisko v blízkosti prahu dráhy 04 (tzv. PS I.) a domeček před prahem dráhy 13, kde je současně instalován i VKV zaměřovač.

Abyste bylo dosaženo lepšího pokrytí nad celým územím, jsou další dvě přijímače a vysílací střediska umístěna v objektech radiolokačních bodů BUKOP a PÍSEK. I tam je dodržena podmínka separace přijímačů a vysílačů ve zvláštních objektech. Důvody jsou obdobné jako v případě Prahy. Stejně uspořádání bychom našli na regionálních letištích, jejichž přibližovací a letištní služby používají logicky vysílače a přijímače v daném místě.

A jak je to se zálohováním? Samozřejmostí je zdvojení zálohování všech vysílačů a přijímačů s automatickým přepínáním. Mimo to je na konzoli řídicího malý panel nouzového spojení, který zajistí propojení pracoviště se zcela nezávislým vysílačem a přijímačem pro případ rozsáhlé poruchy hlavního systému. Výjimkou mezi náhradami jsou záložní soupravy vysílač – přijímač (tzv. transceiver) pro pracovní kmitočty pražské věže, které jsou umístěny přímo na věži. Jsou to jediné radiokomunikační antény, které zdobí budovu technického bloku. Radiová část systému GAREX disponuje ještě jednou zajímavou funkcí, tzv. re-transmission, tj. převysílání. Umožní svázání až pěti kmitočtů dohromady tak, že vše, co je přijato na jedné frekvenci, je převysíláno i na další navolené kmitočty. To umožňuje pracovat jednomu řídícímu letového provozu na několika frekvencích současně tak, aby byl pokryt celý prostor jeho odpovědnosti. Pro piloty je tento systém zcela transparentní a subjektivně působí stejně, jakoby všechna letadla pracovala na stejné frekvenci.

Oddělení radiokomunikace (RCOM) má mimo provozu a údržby standardních vysílačů a přijímačů ve své působnosti ještě automatický VKV zaměřovač VDF (VHF Direction Finder). Jedná se vlastně o specializovaný přijímač, umožňující okamžitou indikaci směru, z něhož přichází radiový signál. Informace ze zaměřovače je zobrazována na panelech tvořících součást pracoviště APP a FIC. Obdobné VDF zaměřovače jsou instalovány i na všech regionálních letištích. I když se v hlavní soupravě řídicího nalézají v těsném sousedství mikrofon a sluchátka, je cesta signálu z mikrofonu do éteru a z éteru do sluchátek ve skutečnosti značně rozdílná, složitá a dlouhá.

IVAN KRÁKORA, ved. střed. RIS/ATMS

Snímky: MILOŠ VANICKÝ a VLASTIMIL BROTÁNEK

# Krajina za zrcadlem II.



Zpravodaj zaměstnanců Řízení letového provozu České republiky, státní podnik • IV. ročník č. 26 • Náklad 1300 výtisků • Neprodejné • Vydává ŘLP ČR, s.p. • Výroba: TISKÁRNA REPROPRINT s.r.o. • Redakce si vyhrazuje právo redakční úpravy rukopisů • Redakční rada: Ing. Luboš Hlinovský, Ing. Alois Těšitel, Jaroslav Vlasák, Irena Doubravová, Lukáš Ing. Jan Sedláč, Ing. Oldřich Staněk, Mgr. Richard Klíma, Ing. Ivan Hubert, Mgr. Jana Voláková Křížová, PhDr. Richard Kozohorský • Adresa redakce: K Letišti 1040/10, P. O. Box 41, Praha 6, telefon 223 373 209, fax 223 372 107 • E-mail: strip@ans.cz • Uzávěrka čísla: 5. 2. 2003