

Cesta k integraci otevřena

Jak jsme vás již informovali v předchozím vydání Stripu, byla při setkání náčelníka Generálního štábu AČR a generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., uzavřena dohoda týkající se stanovení základních principů a dalších kroků potřebných k dosažení Cílového stavu integrace oblastních letových provozních služeb. Možná se ale ptáte, co se vlastně pod tímto v našem podniku tolik skloňovaným termínem „Cílový stav integrace oblastních letových provozních služeb“ vlastně skrývá.

Meziresortní dohoda podepsaná ministrem dopravy a ministrem obrany definuje tento Cílový stav následujícím způsobem:

■ ŘLP ČR, s. p., poskytuje letové provozní služby (LPS) letům všeobecného letectví (GAT) a letům OAT compatible (část vojenského provozu schopná dodržovat pravidla pro lety všeobecného letectví),

■ ŘLP ČR, s. p., k poskytování LPS letům GAT a OAT compatible používá vlastní systémy ATM,

■ ŘLP ČR, s. p., poskytuje LPS letům GAT a OAT compatible prostřednictvím vlastních zaměstnanců.

Zadání se zdá být jednoduché a jasné, ve skutečnosti však nabízí mnoho možných výkladů, jak požadovaný stav dosáhnout.

Dne 22. listopadu 2007 se proto uskutečnilo jednání mezi náčelníkem Generálního štábu AČR a generálním ře-

ditelem ŘLP ČR, s. p., (viz foto) na němž bylo se-
staveno zadání pro realizační tým a stanoveny tyto základní pilíře praktické realizace Cílového stavu:

■ ŘLP ČR, s. p., využije stávající systém AČR dislokováný v IATCC,

■ ŘLP ČR, s. p., přijme do zaměstnaneckého poměru potřebný počet příslušníků AČR z MACC (vojenské stanoviště oblastní služby řízení),

■ ŘLP ČR, s. p., zahájí poskytování souhrnného řízení s využitím technologie AČR prostřednictvím vojenských řídicích přijatých do zaměstnaneckého poměru s ŘLP ČR, s. p.,

■ Toto pracoviště bude zajišťovat veškerou koordinaci s MACC a TWR vojenských letišť,

■ Realizační tým rozpracuje harmonogram převzetí souhrnného řízení a dosažení Cílového stavu integrace, o jehož plnění bude Realizační tým pravidelně informovat GR ŘLP a NGŠ AČR.

Věříme, že cestou otevřené komunikace a konstruktivního jednání se integrace oblastních letových provozních služeb brzy stane skutečností.

PETR FAJTL, ŘDPLR



Foto: MICHAEL SEDLÁČEK

Sport



Dne 13. 12. 2007 se na kladenském zimním stadionu uskutečnilo **přátelské utkání hokejistů RLP ČR, s. p., a Slovenia Control**. Po vyrovnaném úvodu zápasu se hráčům našeho podniku podařilo v závěrečné třetině gólově odskočit od svého soupeře a po závěrečné siréně se radovali z vítězství 8:4. **TH, foto: archiv**

V IATCC byla zahájena squashová liga o **Jenečského krále**. Do I. kola nultého ročníku (leden–únor 2008) se přihlásilo celkem 47 hráčů, z toho 3 ženy. Liga je otevřená i pro další zájemce. Stačí napsat na e-mail: stepanekm@ans.cz, dát na sebe přesný kontakt a složit 100korunový poplatek. **(red)**

Personálie

S účinností od 1. 1. 2008 byl generálním ředitelem RLP ČR, s. p., **pověřen vedením nově zřízené kanceláře generálního ředitele** JUDr. Richard Klíma. **(red)**

Došlo na redakční mail

V úvodním sloupečku na titulní straně minulého Stripu jste si vy – naši čtenáři – mohli mimo jiné přečíst i informaci, že členové managementu Řízení letového provozu ČR, s. p., jsou připraveni **reagovat na vaše dotazy**. Ty můžete adresovat redakci a díky tomu se také spolupodílet na obsahu Stripu, aby mohl přinášet více informací o tom, co vás zajímá. Reakci na vaše maily najdete v této rubrice. Psát můžete na adresu: strip@ans.cz.

REDAKCE

Aktuálně

Letecká informační služba informuje, že na základě dohody mezi Ministerstvem dopravy ČR a ŘLP ČR, s. p., jsou od 1. 1. 2008 na webových stránkách LIS **zdarma přístupné Letecké předpisy a Letecká informační příručka**. Pokud budou uživatelé chtít informaci o provedených aktualizacích na příslušných webových stránkách LIS, mohou si zaregistrovat pomocí jednoduchého formuláře svoji e-mailovou adresu, na kterou jim budou informace zasílány. **LIS**

Ruzyňské letiště loni odbavilo **rekordních 12,44 milionu cestujících**. Ve srovnání s rokem 2006 je to o 7,5 procenta více. **(red)**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V lednu 2008 mají kulaté pracovní výročí následující zaměstnanci:

Jana Kotábová, vedoucí

oddělení ARO

20 let

Milan Kakač, správce provozního

objektu, oddělení technicko provozní služby

20 let

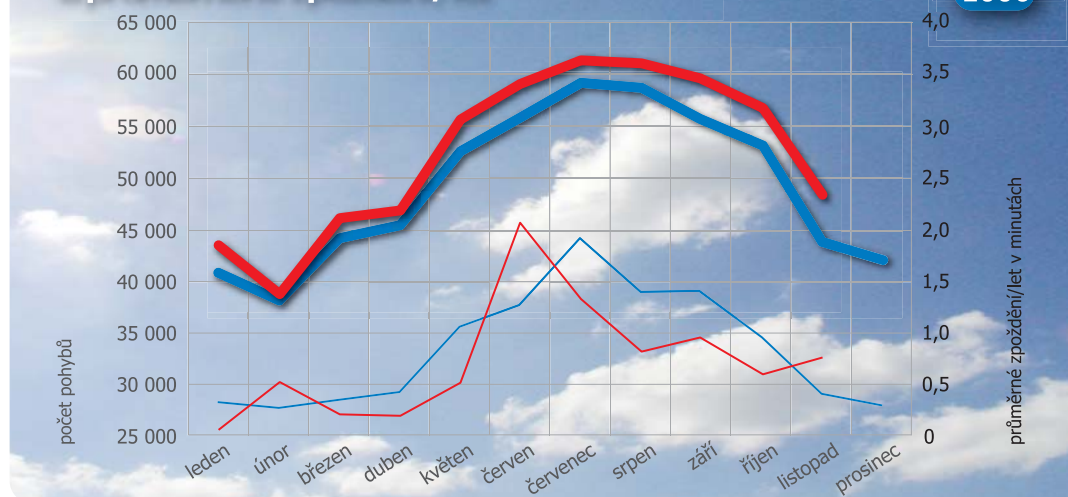
Miloslava Molitorová, personalistka I,

oddělení personální

15 let

Blahopřejeme!

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

LISTOPAD 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
12 925	14 025
nejvyšší počet/den (9. 11.)	
494	551
nejvyšší počet/hod. (17. 11.)	
48	46

Počet pohybů ve FIR Praha

LISTOPAD 2006/2007 (IFR)

Zdroj: AI

2006	2007
celkový počet	
43 431	48 740
nejvyšší počet/den (9. 11.)	
1 574	1 755
nejvyšší počet/hod. (18. 11.)	
118	134

Statistika provozu

listopad 2006/2007

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu		Počet zpoždění/ACFT v min.	
2006	2007	06/07 v %	2006	2007		
listopad	43 431	48 740	+ 12,2	0,39	0,76	

Počet pohybů v evropském regionu					
2006	2007	v %			
listopad	763 321	805 118	+ 5,5		

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	2006	2007	v %	
listopad	12 925	14 025	+ 8,5	1 639	1 714	+ 4,6	1 192	973	- 18,4	358	343	- 4,2

Letiště v Calgary a v Praze jsou podobná

(dokončení z minulého čísla)

Dal by se tedy provoz v Calgary porovnat s provozem v Praze?

Calgary se v roce 2005 zařadilo mezi milionová města podle počtu obyvatel. Množství letového provozu, které toto město generuje, je ale mnohanásobně vyšší než statistické průměry pro města těchto velikostí – a to díky ropnému průmyslu. V Albertě jsou velká naleziště ropy a Calgary se stalo ústředím mnoha olejářských společností. To se také projevuje na velikosti provozu, který se v pracovních dnech pohybuje okolo 800 pohybů denně. Nejslabšími dny jsou jednoznačně soboty, kdy se uskuteční méně než 600 pohybů. (V televizi je obvykle hokej, tak kam by Kanadáné létali, že?) Jistě si dokážete představit, že 800 pohybů je na tento dráhový systém více než příliš, a tak se potýkáme s nejrůznějšími provozními problémy.

Můžete srovnat současné technické vybavení v Calgary a v Praze?

Před dvěma roky prošla naše věž rekonstrukcí. Nainstalovaly se nejen moderní pracovní stoly, ale také i nový komunikační systém a nový pojezdový radar. A tak například „coupling“ dvou frekvencí dohromady se stal vítanou novinkou. Novinkou, kterou pražská věž prošla už v roce 1993! Trochu vážněji bych se ale určitě chtěl zmínit o systému elektronických stripů, který nám pražská věž za-

tím může jen závidět. Tento systém je již v provozu řadu let, a je s ním opravdu radost pracovat. Velice přehledné a snadno čitelné stripy se dají lehce vyplňovat, třídit, přesouvat, atd. Zkrátka super!

V Praze se zřejmě schyluje k výstavbě paralelní dráhy. Jaká je situace v Calgary?

Neustálé oddalování výstavby paralelní dráhy se v Calgary projevilo jako velice kritická chyba v dlouhodobém plánování. Velký tlak dopravců na zvyšování kapacity letiště se tak přenesl na ŘLP, které muselo hledat jiná a téměř okamžitá řešení. Nové postupy za účelem efektivního využívání všech drah s přesným vektorováním bez „zbytečných mezer“ pomohly výrazně zvýšit provozní kapacitu letiště. Ukázalo se však, že tento úspěch s sebou přinesl i mnoho nežádoucích jevů jako například snížení úspěšnosti ve výcviku nových řídicích nebo nárůst kritických situací vyžadujících okamžitou intervenci. Paradoxně se tím také snížil i politický tlak na nutnost výstavby paralelní dráhy...

Nedá se říct, že by byl v Jenči přebytek řídicích, jste na tom u vás líp?

Přibližovací služby pro Calgary jsou poskytovány z Edmontonu, který leží 300 kilometrů severně. Náš tým je tedy taková rodinná záležitost, kde by mělo být celkem 31 řídicích včetně supervizorů.

V současné době máme celkem 27 řídicích, z toho 6 supervizorů a dva penzisty na krátkodobý pracovní úvazek. V optimálně obsazené odpolední směně by mělo být celkem 6 řídicích a jeden supervizor. Mělo by být ... když jsou lidi ... ale více se o tom nechci zmiňovat.

Před rokem bylo v zimě kvůli mimořádné sněhové nadílce ruzyňské letiště uzavřeno na 30 hodin ...

Ještě jsem tady nezažil uzavěrku dráhy díky sněhové kalamitě! Možná je to tím, že se všechny sněhové kalamity v poslední době přesunuly do Evropy, ale určitě je to také díky špičkovému vybavení místní správy letiště. Řadu několika vysokorychlostních úklidových vozů proplétáme mezi přistávajícím provozem a tak během přibližně 10 příletů je celá dráha uklizená ... hotový koncert.

Drsná zima a Kanada, to je pro mě skoro synonymum. Je severní vítr krutý?

Já sever miluju. Zimu v Calgary bych rozhodně neměnil s Prahou. Zimy jsou tu opravdu slunné a příjemné. Jenom ojediněle se zde vyskytnou teploty pod – 30 °C. Když se to ale stane, život začne být zajímavý. Nad dráhou se dělají „ice crystals“ z výfukových plynů starujících a přistávajících letadel nebo pneumatiky vašeho auta jsou doslova šišaté při cestě domů z práce, než se trochu ohřejí.

Co vaše budoucnost? Uvažujete o návratu do Čech? Že by se okruh uzavřel ...

Po pravdě řečeno ano, uvažuji. Z Calgary zatím nepospíchám, ale rád bych jednou opět usedl za mikrofon v Praze a možná i pomáhal s výcvikem nových řídicích.

Nakonec jsem si nechal vašeho koníčka, jehož prezentujete na svých webových stránkách. Dvě ukázky ze své bohaté kolekce jste vybral i pro čtenáře Stripu.

Přiklonil jsem se k trochu netradiční fotografii, kterou jsem pořídil nedávno v Mammoth Hot Springs, Yellowstone National Park. Svůj NIKON D70 jsem předělal tak, že místo viditelného spektra zaznamenává energii infračervených vlnových délek. Odrazená energie, kterou lidské oko nevidí, se uloží v digitální formě do RGB kanálů. S těmito kanály je pak možné „kouzlit“ a zobrazit tento nebarevný svět v barvách fantazie autora.

Moc vám děkuji za rozhovor.

Já děkuji a přeji vám všeho nejlepšího v novém roce, a ať nám to všem bezpečně létá.

MICHAEL SEDLÁČEK

curriculum vitae

LUKÁŠ NOVÁK

Narozen: 11. srpna 1972

Rodina: manželka Deborah a malý knírač Tengo

Oblíbená literatura: životní příběhy
Divadlo: nevím, raději mizím do hor ...

Nejmilejší film: Geronimo (Wes Studi, Robert Duvall)
Gurmán: chlupaté knedlíky s vepřovým masem a červeným zelím

Krédo: I will go on and on, until, sooner or later, I reach the end of the horizon!



Objektiv



Více než 300 pamětníků a dalších zájemců se zúčastnilo slavnostního shromáždění k **50. výročí zahájení provozu prvního proudového letadla Tu 104**, které se pod garancí ČSA, ŘLP ČR a Letiště Praha konalo 7. prosince 2007 v kongresovém středisku letiště Praha. Prostřednictvím prezentací a osobních vzpomínek si účastníci připomněli tento historický milník ve vývoji československého civilního letectví.

rkl, foto: mis



Spojení poetických výtvorů zimy se strohými liniemi architektury bylo možné v Jenči zaznamenat (obdivovat) například 20. prosince 2007

mis



Singapurské aerolinie jsou prvním a stále zatím **jediným provozovatelem** nového Airbusu A380, který výrobce dokázal dodat pro běžný provoz. Snímek tento stroj zachycuje na singapurském letišti.

Foto: **TOMÁŠ HORÁK, KGR**

Nová forma jednání grémia GŘ

Usnadňovat informační a komunikační tok mezi vyšším a středním managementem – to je hlavní cíl změn v rámci jednání grémia generálního ředitele, které jsou obsaženy v nové verzi Organizačního řádu ŘLP ČR, s. p., platného od 1. 1. 2008. Zasedání tohoto poradního orgánu generálního ředitele se stanou širokým komunikačním fórem pro výměnu podrobných informací o strategiích, plánech a cílech jednotlivých útvarů podniku. Současně se vytvoří potřebný prostor pro projednání a výměnu názorů na externí a interní vztahy, které dlouhodobě nebo aktuálně ovlivňují činnost a naplňování poslání ŘLP ČR, s. p. V rámci diskusí budou vytvářeny podněty a návrhy řešení vzniklých problémů pro další rozpracování příslušnými útvary. Změny se dotknou i složení grémia a frekvence jeho zasedání v průběhu roku. Mimo divizi provozní a plánování a rozvoje LNS se rozšíří především zastoupení ostatních základních organizačních útvarů o další dva zástupce na základě výběru jejich vedoucích a dále o bezpečnostního ředitele a ředitele pro transformaci. Jednání grémia budou probíhat ve čtvrtletních periodách, organizační zajištění a administrativní podporu bude poskytovat kancelář generálního ředitele. Novinkou je i posílení informační vazby dovnitř podniku. Záznamy z jednání grémia budou dostupné pro všechny zaměstnance, a to prostřednictvím podnikového intranetu. Důležité a zajímavé informace z jednání budou současně publikovány v nové rubrice podnikového časopisu Strip.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ z p.

Jak se žije zdravotně postiženým dětem

Nestátní nezisková organizace „Přátelství“ – sdružení rodičů zdravotně postižených dětí v České Třebové – obdržela od našeho podniku v roce 2007 sponzorský dar určený na nákup rehabilitačních pomůcek.

Organizace vznikla v květnu roku 1994 a jejím cílem bylo vybudovat a provozovat zařízení, kam by zdravotně postižené děti, podobně jako děti zdravé, mohly denně docházet a přiměřeným způsobem rozvíjet svoje schopnosti a dovednosti. Takové zařízení se povedlo otevřít v září 1997 a dostalo jméno A-centrum.

Ke konci minulého roku jsme obdrželi pozvánku právě do A-centra v České Třebové na malé předvánoční setkání a rozhodli se tedy udělat si malý výlet a přiblížit vám, jak se v takovém zařízení vlastně žije.

Ihned po příjezdu nás přivítala mgr. Eva Ostruzzková spolu s Olgou Kužílkovou, dvě nejdůležitější ženy celého sdružení. „Máme klienty, máme zaměstnance, ale nemáme peníze,“ přibližuje nám situaci mgr. Ostruzzková a dodává: „Bez sponzorských darů by to nešlo.“ Hned nás tedy zajímalo, na co byly použity finance od ŘLP ČR, s. p. Jedná se o rehabilitační lůžko a dále také masážní křeslo. Obě pomůcky mají postiženým dětem pomoci lépe snášet jejich zdravotní obtíže.

V současné době má centrum šest klientů na týdenní a šest na denní pobyt. Týdenní pobyt znamená, že dítě stráví v centru celých pět dní a na víkend si ho rodiče berou domů, při denním pobytu je doma každou noc. Mohli jsme se podívat přímo do pokojů jednotlivých klientů. Mají možnost si přinést vlastní věci z domova a také využívat vlastní PC umístěné přímo v pokoji. „To je ten rozdíl mezi státním zařízením a A-centrem,“ vysvětluje mgr. Ostruzzková.

Podívali jsme se do jídelny, která slouží i jako klubovna a nyní byla upravena na společenskou místnost. Všude vonělo cukroví, kolem stolů seděli klienti se svými rodiči a dalšími rodinnými příslušníky a se zájmem poslouchali známého imitátora Václava Faltyse, patrona sdružení, jak proměněnými hlasy vypráví veselé příběhy.



„Vyfotťe si naši Alenku!“ přišel za Michaelem jeden z klientů a hned zvukně upozornil: „Alenko, budeš se fotit!“ Tak jsme si ji vyfotili, seznámte se!

NICOLE WOWESNÁ TRHLÍNOVÁ, foto: mis

Reorganizace pro budoucnost

V zájmu zvyšování celkové hodnoty a konkurenceschopnosti ŘLP ČR, s. p., a v zájmu udržení jeho pozice jako spolehlivé, dynamické a sebevědomé součásti civilního letectví bylo třeba optimalizovat organizační strukturu.

Proto od 1. 1. 2008 platí nová verze Organizačního řádu, která vytváří předpoklady pro naplňování vize a priorit podniku pod vedením nového generálního ředitele. Změny organizační struktury bylo nutné navrhnout, projednat a schválit do konce roku 2007, protože v důsledku návaznosti na různé číselníky a evidence je obtížné provádět tak rozsáhlé změny v průběhu účetního období. K jakým klíčovým změnám došlo?

Pro zvyšování výkonnosti a konkurenceschopnosti je třeba mít dobrou strategii, která je v odpovědnosti celého vedení podniku a ve které zvláštní roli hraje divize podnikového rozvoje a mezinárodní koordinace (DPRM). Tato divize vznikla 1. 9. 2007 z původní kanceláře generálního ředitele, protože těžiště její činnosti spočívá především v oblasti koordinace rozvojových projektů (např.

FAB CE, v blízké budoucnosti i SESAR) a vztahů s mezinárodními organizacemi (např. CANSO). Nyní se zaměření DPRM ještě více posunulo do oblasti strategického rozvoje včetně problematiky bezpečnosti, kvality, ochrany před protiprávními činy a ochrany životního prostředí. V souvislosti s tím bylo do DPRM začleněno oddělení bezpečnosti a kvality, ke kterému byl přesunut bezpečnostní referát. Právní oddělení, které poskytuje právní služby celému podniku, patří nyní do centra logistiky.

Vedle důrazu na strategii bude konkurenceschopnost podniku posilovat i větší zákaznická orientace a rozšiřování portfolia služeb. S touto prioritou souvisí především začlenění letecké školy jako sekce (zkratka SLŠ) do divize plánování a rozvoje LNS. V SLŠ vzniklo obchodní oddělení, jehož posláním je zajišťovat obchodní aktivity podniku a kapacitní využití letecké školy. Dále v souvislosti s úkoly vyplývajícími z platné legislativy v oblasti ochranných pásem leteckých staveb a zpracování územně analytických podkladů bylo v sekci realizace projektů a investic (SRPI) ustanoveno oddělení evi-

dence staveb. Třetí sekci ve struktuře DPLR je sekce metodiky LNS (SMLNS). Sekce jsou vedeny náměstký.

Pro podporu výkonu funkce generálního ředitele byla znovu vytvořena kancelář generálního ředitele, která vznikla spojením sekretariátu generálního ředitele a oddělení komunikace. Do nové kanceláře generálního ředitele byla začleněna také funkce bezpečnostního ředitele.

Dalším důležitým krokem v posilování konkurenceschopnosti ŘLP ČR je transformace ze státního podniku na obchodní společnost, která zůstane i nadále ve stoprocentním vlastnictví státu. Z tohoto důvodu po konzultacích se zakladatelem, tedy ministerstvem dopravy, byla založena kancelář projektu transformace. Tato kancelář kromě sekretariátu nebude dále organizačně členěna. Její ředitel bude ve spolupráci s ostatními útvary a dotčenými externími subjekty odpovídat za celý projekt transformace.

Podrobnosti najdete v Organizačním řádu na intranetu a přehled změn na stránce OSP.

LUBOMÍR STRAKA, OSP

Inspiromat

„Schengen znamená pro naše město změnu polohy. Už nebudeme na konci republiky, ale v centru Evropy.“

Michal Zálesák, vyšebrodský starosta, ke vstupu ČR do schengenského prostoru

„Německý policista pokařoval a díval se skelným zrakem skrz auta kamsi do dále. Český seděl se skloněnou hlavou, zřejmě luštil sudoku.“

Zpravodaj MF DNES o vstupu ČR do schengenského prostoru, kdy hraniční kontroly na Rozvadově skončily v předstihu

„Velmi mě těší, že Valašské království Bolka Polívky bude zase bez hranic.“

Robert Kaliňák, ministr vnitra SR, při symbolickém přejíždění hraniční závory mezi ČR a SR při vstupu do schengenského prostoru

„Doba, kdy nákladní doprava byla ve strategických rozvojových plánech i každodenním provozu odsunuta hluboko za dopravdu osobní, je definitivně za námi.“

Walter Vil, finanční ředitel FMG, k otevření nového spedičního a logistického terminálu na mezinárodním mnichovském letišti

„Říkáme tomu „heads down“. Vidíte oba piloty se skloněnou hlavou a letadlo nikdo neřídí.“

Greg Darrow, ředitel prodeje, Pan Am International Flight Academy, o TAA (=technically advanced aircraft)

„Technologie se změnila, ale piloti nikoliv.“

Bruce Landsberg, výkonný ředitel AOPA Air Safety Foundation

„Motor je srdcem každého letadla, ale pilot je jeho duší.“

Sir Walter Raleigh

„Každý, kdo se kdy podíval do vesmíru, bude ten okamžik milovat do konce svého života. Já jsem si splnila svůj dětský sen.“

Valentina Těškovová

„Corporate Angel Network umožňuje proměnit neobsazené sedadlo v letadle v ojedinělé humanitární gesto. Je to skvělá příležitost pro jakoukoliv organizaci disponující letadlem a srdcem na správném místě.“

Steve Reinemund, bývalý výkonný ředitel PepsiCo, o charitativní organizaci, která poskytuje zdarma volná sedadla v letadlech pacientům nemocným rakovinou za účelem jejich dopravy do léčebných center po celé USA

Připravila NWT

Kolektivní vyjednávání pro rok 2008

Vážení čtenáři,

dovolte mi, abych vás prostřednictvím podnikového časopisu stručně informoval o výsledcích kolektivního vyjednávání pro rok 2008.

Dne 14. 12. 2007 bylo uzavřeno kolektivní vyjednávání o mzdovém předpise pro kategorii B, C, D a S zaměstnanců s PV OSD (změna názvu z VVOO OSD na PV OSD). Dnem 20. 12. 2007 došlo k dohodě s CZATCA o mzdových podmínkách pro kategorii A a S zaměstnanců v roce 2008. Nejdůležitější změny spočívají v nárůstu základních mzdových tarifů o 2 % od 1. ledna 2008 pro kategorii A

na stanovištích II (SONS a SPLS Praha), pro kategorii B (s výjimkou sts – žák) na ATMS. Pro zaměstnance podkategorie 22d, 22e a 22i a kategorie S na pracovištích v Praze a Jenči byl dojednáán nárůst objemu mzdových prostředků o 2 %. Dále bylo navýšeno mzdové zvýhodnění za hodinu práce v noci z 25 % na 35 % průměrného výdělku, a navýšeny některé příplatky. Rovněž tak v obou mzdových předpisech došlo k ujednání o motivační odměně a podmínkách pro její výplatu v roce 2008. Dále byly uzavřeny dodatky č. 1 k platným kolektivním smlouvám s oběma odborovými organizacemi.

Oběma dodatky je umožněno rozvrhovat pracovní dobu nerovnoměrně až na 52 týdnů, dále je sjednána možnost uzavírat s řlp – žáky nebo sts – žáky pracovní poměr na dobu určitou delší než 2 roky, je v nich rovněž tak zakotvena výše příspěvku zaměstnavatele na penzijní připojištění, a to ve výši 3 % z hrubé mzdy. Pro kategorii B zaměstnanců byly nově sjednány podmínky pro možnost výplaty odstupného při rozvázání pracovního poměru z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti. S CZATCA byl uzavřen dodatek č. 4 k sociálnímu programu, kdy nejdůležitější je ujednání o nové výši doplatku ke mzdě při jednostranném převedení na jinou práci v důsledku ztráty zdravotní způsobilosti k výkonu práce řídicího letového provozu. Dále byla podepsána příloha č. 6 obou kolektivních smluv o soukromém životním pojištění, která musela být upravena v důsledku přijetí zákona č. 261/2007 Sb. o stabilizaci veřejných rozpočtů. Tyto i všechny další informace najdete na podnikovém INTRANETU včetně tzv. úplných znění kolektivních smluv a sociálního programu pro řlp ve znění přijatých dodatků. Na základě dohody s CZATCA bude přepracován sociální program pro řlp. Zaměstnavatel již zpracoval základní principy, které byly výkonně radě CZATCA prezentovány. V nadcházejícím období bude probíhat jednání o konečné podobě nového sociálního programu pro řídicí letového provozu.

Za tým pro kolektivní vyjednávání

PETR FAJTL, ŘDPLR

INZERCE

Prodáváte byt, dům, chatu

nebo pozemek?

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



Ing. Libuše Humplová

libuse.humplova@remax-czech.cz

731 618 384

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

Co se děje na ruzyňském letišti?

Rok 2008 – změna změn?

Zdá se, že v letošním roce skutečně dojde k tomu, že stát svůj klenot prodá. Po 40 letech, protože v roce 1968 bylo uvedeno do provozu nové ruzyňské letiště, anebo 71 letech od roku 1937, kdy naši dědové otevřeli na ruzyňské planině původní tzv. staré letiště.

Ten klenot, který se pod vedením českých letišťářů začíná tak lesknout, že zastínil všechny letiště z bývalého východního bloku a začíná nepříjemně svítit do očí takovým západním konkurentům, ke kterým jsme dříve vzhlíželi s téměř nábožnou úctou.

Vláda potřebuje finance na rozvíjení dopravní infrastruktury a zejména na zahájení penzijní reformy.

Privatizace letiště Praha má šanci se stát nejvýznamnější transakcí tohoto roku. Předpokládaná cena by se mohla pohybovat mezi 2,8 – 3 mld. EUR, tedy přesáhnout 80 mld. Kč.



Praha je výborný vstup do Evropy. Poloha ve středu kontinentu přímo předurčuje pražskému letišti, aby se stalo transferovým. Má s dostatečnou rezervou vybudované odbavovací kapacity a má i možnost dalšího rozšíření kapacity přistávacích ploch. K prodeji se přistupuje také v nevyhodnější dobu, kdy letecká doprava zaznamenává nepřetržitý růst.

Letiště Praha je největším vzdušným přístavem v české republice a druhým největším ve střední Evropě. Jeho branami prošlo v roce 2007 okolo 12,5 mil. cestujících. S čistým ziskem jedné miliardy korun v roce 2006 je letiště Praha jedním z nejúspěšnějších podniků, které dosud patří státu. Na základě vládního rozhodnutí se nyní státní podnik přemění na akciovou společnost, kterou stát následně prodá. O přesném způsobu privatizace se bude teprve rozhodovat, protože do konce března má firma Credit Suisse Securities, vybraná Ministerstvem financí, předložit návrh na nejvhodnější způsob privatizace (buď prodej přes burzu, anebo přímý prodej strategickému investorovi). Není vyloučena ani varianta pronájmu.

Zájem o pražské letiště již projevil více než 30 uchazečů. Jedná se o velké finanční skupiny a fondy, ale zájem mají i někteří operátoři velkých letišť. Logické by se zdálo propojení finančního investora se společností, která už má zkušenosti s provozováním velkého letiště. Zde je ale třeba si ohlídat konkurenci. Za přímou konkurenci je možno považovat zejména letiště Vídeň s provozovatelem Flughafen Wien, který také samozřejmě projevuje zájem. Pokud by uspěli s koupí, mohlo by se stát, že uslyšíme palubní hlášení: „Připravte se na přistání na letišti Vídeň – terminál Praha“. Rovněž provozovatel letiště Budapešť skupina Hochtief AirPort se živě zajímá o zajímavý obchod. O letiště Praha se interesují i české a slovenské finanční skupiny. Vzhledem k vysoké ceně by se však tyto skupiny pravděpodobně snažily o partnerství v mezinárodním konsorciu.

Každopádně – rok 2008 bude pro letiště Praha rokem změn. Přejme si všichni, aby to byly změny jen a jen pozitivní.

Ochutnavač „Emili“

Letiště Praha se možná zapíše do dějin. Od prosince se zde testuje unikátní přístroj Emili1, který za vteřinu rozpozná pomocí mikrovlnného záření druh tekutiny, kterou si chcete vzít na palubu. V současné době platí přísná omezení vzhledem k možnosti zneužití obalů nápojů pro přepravu kapalných substancí vhodných k přípravě výbušnin.

Stačí vložit obal s tekutinou do přístroje a na displeji se objeví, zda obsah může být nebezpečný či nikoliv.

Otcem přístroje je německý vynálezce Norbert Klein, který spolupracuje s českými vědci z Fyzikálního ústavu Akademie věd. O testování přístroje má zájem také Dubaj a Tel Aviv.

Pokud by se prokázala bezchybná a rychlá funkce přístroje, mohl by to být dobrý krok na cestě ke zrušení stávajících restrikcí.

Z denního tisku, a zejména z názorů Petra Kováče, výkonného ředitele Patria Finance, připravil **OLDŘICH STANĚK**, AI, foto: **www.planes.cz**

Báječní mu

Traduje se, že vždy, když se doma začne horečně uklízet, mají chlapi tendenci si vymyslet něco hodně důležitého, aby se mohli někam ztratit. Počátek prosince je právě takovým obdobím, a tak se nás v sobotu 8. 12. 2007 v IATCC v Jenči sešlo přibližně 140!

Seminář, který společně organizovalo Řízení letového provozu České republiky, s. p., s Aeroklubem ČR, za účasti zástupců MD ČR, ÚCL, ÚZPLN a ŘLP AČR měl jediné téma – letový provoz letadel všeobecného letectví v ČR. V průběhu celodenního jednání byly podrobně analyzovány nejzávažnější události v letovém provozu letošního roku, při kterých figurovali piloti těchto „malých“ letadel, včetně prezentace a detailních rozborů vybraných událostí.

Pro zástupce jednotlivých aeroklubů byla určitě nejzajímavější prezentace vedoucího DPLR/OPLNS ing. M. Smoly. Jeho vystoupení bylo zaměřeno na rozdělení vzdušného prostoru ČR, pravidla pro jednotlivé třídy vzdušného prostoru a povinnosti pilotů při vstupu do řízených vzdušných prostorů. Mirek má díky vlastní činnosti v aeroklubu Brno Slatina schopnost zdůraznit právě ty detaily, které jsou pro piloty důležité a jejichž dodržování má rozhodující vliv na bezpečnost a efektivitu letecké činnosti všech uživatelů vzdušného prostoru. Seminář se zúčastnili rovněž zástupci všech stanovišť, na kterých poskytují služby zaměstnanci ŘLP ČR, s. p.

Seriál pohled

24

(pokračování z minulého čísla)

Byl tu zmíněný radiomaják navádějící letadla na řadu světél ve směru od jihozápadu k severovýchodu. Maják sám byl umístěn 225 m jihozápadně před hranicí letiště, přičemž letadla mohla do tohoto hlavního přistávacího směru nalétávat z kurzu 45° i z kurzu 225°. Při přiblížení od jihozápadu udávala letadlu vzdálenost od letiště dvě návěstidla ve vzdálenosti 3100 a 300 m od hranice přistávací plochy, z opačného směru byla ve vzdálenosti 2900 a 300 m od hranice plochy.

V letních měsících roku 1937, pokud bylo sucho, byl provoz na přistávací ploše ruzyňského letiště o rozměrech 1000 x 900 m bez problémů. Při vytrvalejších deštích však plocha změkla a tu se, možno říci pár týdnů po zahájení provozu, projevila potřeba ihned ve výstavbě letiště pokračovat: Letiště bylo projektováno na počátku třicátých let, jeho vlastní výstavba trvala asi pět let. Při terénních úpravách podle vládní zakázky nesměla být použita mechanizace – nezapomínejme, že letiště se začínalo stavět v době hluboké hospodářské krize a vláda se takto snažila zaměstnat na stavbě co nejvíce lidí. V průběhu výstavby však přišla zcela nová generace dopravních letadel – větších, s větší nosností, ovšem také těžších. A při přistání některých takových letadel – týkalo se to především nejmodernějších typů Douglas DC-2 a DC-3 – na rozměklou půdu se strhávaly drny travnaté plochy a následně se takto obnažená půda rozbahnila, což samozřejmě provoz komplikovalo.

A tak již 24. června 1937 vláda odsouhlasila stavbu zpevněných „provozních drah“, v dnešní terminologii

Ži bez létajících strojů v IATCC



Zástupci stanovišť APP a TWR letišť Praha, Ostrava, Brno a Karlovy Vary připomněli zásady pro vstup do prostorů CTR a TMA letišť i koordinační vazby na jed-

notlivá letiště AeČR. Vedoucí oddělení ACC/ASM/FIC Standa Trapp velice vhodnou a populární formou připomněl pilotům hlavní zásady pro lety uvnitř FIR Praha

a také to, jaké služby a informace od pracoviště FIC Praha mohou piloti získat. Současně je ale upozornil i na nejčastější chyby a nedostatky, kterých se při spolupráci s pracovištěm FIC piloti dopouštějí.

Seminář, který se konal v konferenčním sále IATCC, byl i pro organizátory docela slušnou prověřkou, neboť akce takového rozsahu se dosud v konferenčním sále IATCC nikdy nekonala. Příjemné prostředí s dokonalou audio-video technikou vytvořilo skvělý rámec celé akci, jež byla potvrzením vysoké odbornosti a profesionality všech zástupců ŘLP, kteří na akci vystoupili. Fakt, že po skončení jednání byla slyšet pochvalná slova ředitele všeobecného letectví z úřadu civilního letectví ČR ing. Petra Holubinky a letového ředitele AeČR J. Kučery, je potvrzením úspěšnosti akce. I já chci velice poděkovat všem, kteří se na organizaci semináře podíleli. ŘLP touto akcí prokázalo, že naší hlavní činností jsou služby – kvalitní letové provozní služby všem účastníkům letového provozu, bez ohledu na hmotnost jejich letadel.

Zatímco doma zbylí příslušníci rodin myli okna, luxovali a pekli vánoční cukroví, my tady v Jenči udělali další důležitý krok k větší bezpečnosti ve vzdušném prostoru republiky.

To je tak zásadní fakt, že ho musejí pochopit i naše manželky, které možná nelíbě nesly naši neúčast při domácích pracích ...

Text a foto:

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Ú do historie řízení letového provozu

vzletových a přistávacích drah, s asfaltovým povrchem. Přitom bylo současně rozhodnuto rozšířit plochu letiště o dalších 150 ha. Dráhy měly mít šířku 42 m, po stranách měly mít štětované zpevněné pásy široké 5 m. Pojížděcí dráha, která by systém vzletových a přistávacích drah spojovala s odbavovací plochou před budovou nádraží (v tehdejší terminologii „dráha spojovací“), měla být široká 22 m.

Výstavba VPD měla proběhnout hlavně v letech 1938 až 1941, přičemž první přípravné práce byly zadány již v srpnu 1937. V první etapě měly být vybudovány dvě dráhy, jedna ve směru 045° / 225°, druhá ve směru 090° / 270°, obě dlouhé v první fázi asi 450–550 m. Prvně

jmenovaná dráha procházela „hlavním přistávacím směrem“, ležela v úhlopříčce přistávací plochy a navazovala tak přímo na již vybudovanou řadu „osových“ zapuštěných světel v ploše a současně na sestupovou osu vytyčenou přistávacím radiomajákem. Druhá dráha měla být mimo řadu zapuštěných světel v ploše a zřejmě se s ní počítalo především pro provoz za dobré dohlednosti. V konečné podobě měly být dráhy čtyři o celkové délce asi 5000 m.

1938

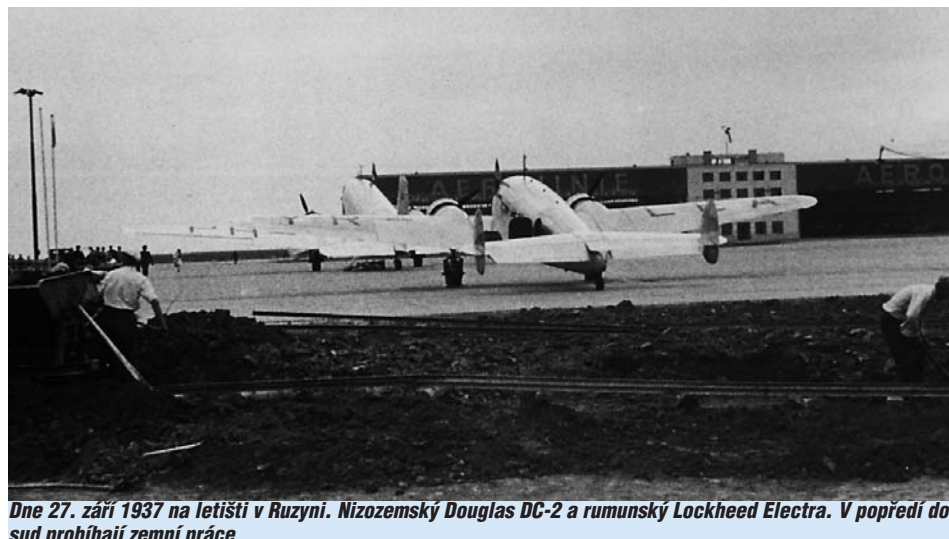
V roce 1938 pokračovala již zmíněná výstavba vzletových a přistávacích drah na letišti Ruzyně. Počítalo se

také se stavbou dalších dvou goniostanic v Ostravě a v Liberci, začínalo se však uvažovat o celkové přestavbě sítě těchto zaměřovacích stanic. Letiště měla dostat pro spojení krátkovlnné radiostanice. Další letiště měla být vybavována přistávacími radiomajáky, neboť použití goniometru pro přistání za špatné dohlednosti bylo nedokonalé. Ruzyňské letiště mělo v tomto roce dostat autocisterny, aby letadla pro tankování nemusela zajíždět k nádrží.

Ještě v červenci toho roku byla vypsána veřejná soutěž na dodávku rozšířeného světelného vybavení ruzyňského letiště. Avšak politická krize, vyvolaná nacistickým Německem, prakticky všechny plány na další budování našeho civilního letectví zhatila. Nerealizován tak zůstal i záměr zlínské firmy Baťa, která chtěla zřídit službu aerotaxi zajišťovanou padesáti dvoumístnými letadly.

Podzimní zábor československého pohraničí Německem, Polskem a Maďarskem byl pro naši leteckou dopravu tragický. Československo přišlo o státní civilní letiště Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Liberec, Košice, o pomocné letiště Břeclav. Ztížena byla situace na letišti Užhorod, v jehož těsné blízkosti vedla nová státní hranice. Ztráta chomutovských železár, které se dostaly do německého záboru, i třineckých železár, které zase připadly do záboru polského, byla ranou i pro náš letecký průmysl. Vše bylo dovršeno rozdělením Československa 14. března 1939 a okupací Čech a Moravy o pouhý den později. Byl zastaven provoz domácích leteckých společností a na dlouhých šest let se na našich vojenských i civilních letištích zabydleli nacističtí okupanti.

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



Dne 27. září 1937 na letišti v Ruzyni. Nizozemský Douglas DC-2 a rumunský Lockheed Electra. V popředí dosud probíhají zemní práce

Slavnostní setkání zaměstnanců na Žofíně



Hlavními moderátory slavnostního večerního setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., 14. prosince 2007 v paláci Žofín byli Rey Koranteng a generální ředitel našeho podniku Jan Klas. Celý večer provázela výborná atmosféra, což, jak je vidět na snímku, se odrazilo na spokojenosti zúčastněných. Taneční kreace standardních i latinskoamerických tanců v podání „dospělých“ i rokenrol „dětských“ mistrů byly vynikajícími částmi kulturního programu. Fotografie z večírku najdete na nástěnce intranetu pod obrázkem Žofín 2007.

Text a foto: mis