

Nová úroveň spolupráce

Memorandum o spolupráci v oblasti optimalizace provozní efektivity a ochrany životního prostředí podepsali 5. září 2008 nejvyšší představitelé tří nejvýznamnějších subjektů českého civilního letectví – Řízení letového provozu ČR, Správy Letiště Praha a Českých aerolinií. České civilní letectví tak v době globální krize letecké dopravy vyvolané vysokými cenami ropy a zpomalením světové ekonomiky aktivně reaguje na požadavek úzké partnerské spolupráce v rámci letectví. Jedná se o otevřenou iniciativu klíčových subjektů a zlepšení dosažená na základě vzájemné spolupráce budou poskytnuta dalším partnerům v letectví, kteří projeví o jejich využití zájem.

Cílem memoranda je společně přispět k zajištění trvalého rozvoje civilní letecké dopravy v ČR a udržení její široké dostupnosti pro cestující veřejnost. Dohodnuté oblasti spolupráce zajistí požadovanou bezpečnost, kapacitu a ekonomickou efektivnost leteckého provozu pro všechny uživatele českého vzdušného prostoru i Letiště Praha. ŘLP ČR a SLP v úzké koordinaci s ČSA, jako největším leteckým dopravcem v ČR s nezbytným výcvikovým a zkušebním zázemím, budou společně aplikovat a vyhodnocovat optimální provozní a technologické postupy. Ty vytvoří podmínky pro maxi-

málně efektivní provoz letadel ve všech fázích letu, pohybu na letištní ploše i v průběhu pozemního odbavení.

Význam spolupráce a společný postup při naplňování memoranda zdůraznili při podpisu i představitelé jednotlivých společností. „Trvalé posilování principů zákaznické orientace podniku a podpora leteckých dopravců v době enormně rostoucích nákladů na palivo jsou důkazem odpovědnosti a soudržnosti s našimi partnery v civilním letectví,“ řekl Ing. Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR. „Přínos této iniciativy pro cestující veřejnost spočívá zejména v podpoře dalšího rozvoje

letecké dopravy. Letiště se zaměřuje především na zefektivnění provozu a na koordinaci pobídkových programů určených pro letecké dopravce,“ upřesnil Ing. Miroslav Dvořák, generální ředitel SLP, a doplnil: „Ve spolupráci s ŘLP ČR jsme například sjednotili pobídku na využití časů i mimo špičku tak, abychom rovnoměrněji rozložili provoz na letišti během dne.“ Ing. Radomír Lašák, prezident ČSA, v této souvislosti uvedl: „Pro letecké dopravce je úzká spolupráce s poskytovateli služeb letového provozu a letišť klíčová. Jakoukoli snahu, která umožní další zefektivnění provozních postupů

a nabídne ekologičtější řešení letového provozu vítáme.“

Důležitým prvkem memoranda reflektujícím aktuální požadavky EU je i oblast ochrany životního prostředí. Prostřednictvím společné aplikace optimálních provozních postupů a procesů dojde také ke zmenšení hlukové zátěže obyvatelstva v okolí Letiště Praha i na souvisejících příletových tratích.

Naplňování memoranda je vymezeno koordinovanými aktivitami a společným postupem zúčastněných stran v následujících oblastech:

(dokončení na str. 2) ➔



Miroslav Dvořák

Jan Klas

Radomír Lašák

Nová úroveň spolupráce

→ (dokončení ze str. 1)

Provozně - technické

■ aplikace nejlepších příkladů a současných znalostí z oboru vedoucí ke snížení spotřeby paliva ve všech fázích letu,
■ zavedení kontinuálního klesání a stoupání letadel a minimalizace neproduktivních letových časů na letišti Praha pro odlety i přilety.

Procesní

■ systematicky zlepšovat realizaci procesů rozhodování na společném základě (sdílení provozních informací),
■ uplatňování konceptu flexibilního využití českého vzdušného prostoru s cílem optimalizovat vedení letových tratí.

Marketingové a rozvojové

■ podpora při realizaci incentivních programů pro letecké dopravce na letišti Praha a zvyšování jeho atraktivity pro stávající i nové letecké dopravce,
■ konzultace a koordinovaný výběr technologií zvyšujících provozní efektivnost a následně zmírňujících negativní dopad na životní prostředí.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Zaměstnanci, kteří dosáhnou kulatého výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP v září letošního roku:

Václav Jakouš, automechanik, oddělení technicko provozní služby **45 let**

Jiřina Brůnová, supervizor na TS II, oddělení telekomunikací **40 let**

Jaroslav Kolář, supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **40 let**

Stanislav Dvořák, technický dohled II, oddělení datových sítí **40 let**

Bohumil Šplíchal, vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**

Rudolf Prokeš, technický dohled II, oddělení automatizovaných systémů Praha **30 let**

Zdeněk Martinec, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**

Ondřej Křivánek, ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **25 let**

Helena Vaňatová, kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO Praha **25 let**

Miroslav Šubrt, supervizor na TS II,

oddělení automatizovaných systémů Praha **25 let**

Marie Pospíšilová, samostatný odborný referent, oddělení technicko provozní služby **25 let**

Zdeňka Hlaváčková, referent, oddělení správy majetku **25 let**

Radoslava Blaháková, PhDr., metodik, oddělení rozvoje lidských zdrojů **25 let**

Jaroslav Beňa, ing., náměstek ředitele divize plánování a rozvoje letových navigačních služeb, sekce realizace projektů a investic **25 let**

Ivan Doležal, vřlp I, oddělení LPS Brno **25 let**

Štefan Valenta, pracovník údržby ZLT II, oddělení radiolokační bod Písek **20 let**

Zdeněk Váňa, ing., instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **15 let**

Zdeněk Proske, RNDr., vřlp I, oddělení LPS Ostrava **15 let**

Ladislava Štefková, administrátor LIS, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **15 let**

Blahopřejeme!

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ČERVEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
15 436	16 435
nejvyšší počet/den (28. 6.)	
593	637
nejvyšší počet/hod. (14. 6.)	
54	48

ČERVENEC 2007/2008 (IFR)

2007	2008
celkový počet	
15 704	16 592
nejvyšší počet/den (19. 7.)	
573	603
nejvyšší počet/hod. (19. 7.)	
50	49

Počet pohybů ve FIR Praha

ČERVEN 2007/2008 (IFR)

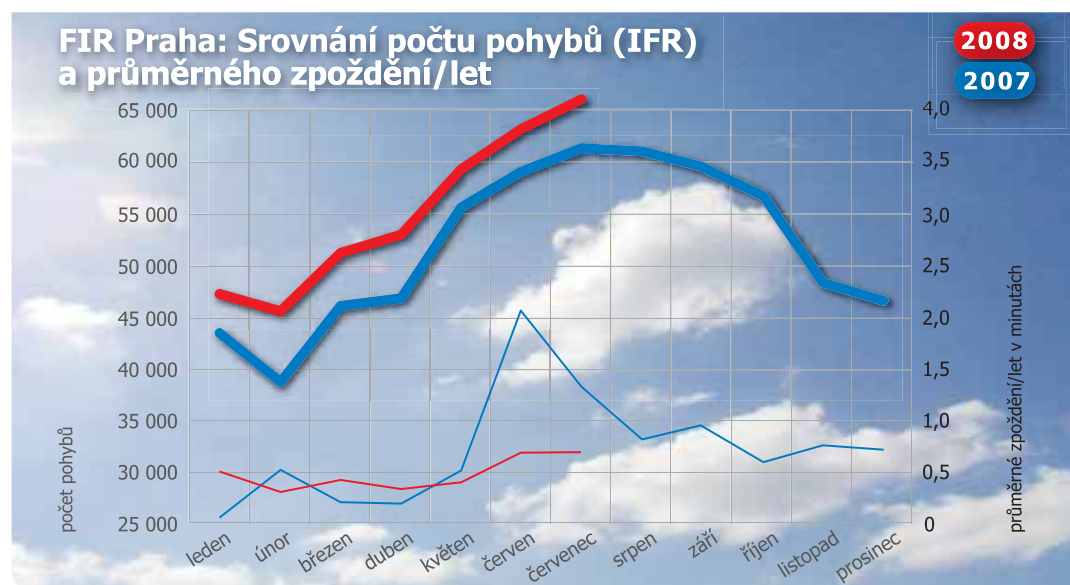
Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
58 515	62 637
nejvyšší počet/den (28. 6.)	
2 175	2 234
nejvyšší počet/hod. (19. 6.)	
142	163

ČERVENEC 2007/2008 (IFR)

2007	2008
celkový počet	
61 569	65 803
nejvyšší počet/den (12. 7.)	
2 142	2 258
nejvyšší počet/hod. (12. 7.)	
154	168

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



Zdroj: AI, STATFOR

Statistiky provozu

červen, červenec 2007/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2007	2008	07/08 v %	2007	2008
červen	58 515	62 637	+ 7,0	2,13	0,70
červenec	61 569	65 803	+ 6,9	1,31	0,68

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2007	2008	v %
červen	881 912	925 598	+ 4,9
červenec	912 258	944 251	+ 3,5

Počet pohybů (IFR) na letištích – Česká republika												
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
červen	15 436	16 435	+ 6,5	3 225	3 838	+ 19,0	1 701	1 962	+ 15,3	859	730	- 15,0
červenec	15 704	16 592	+ 5,6	2 901	3 863	+ 33,2	1 735	1 695	- 2,3	845	729	- 13,7

Kapacita dráhového systému pražského ruzyňského letiště je stanovena na 44 příletů a odletů za hodinu

Minuta a dvacet vteřin na jeden pohyb

Zájem o létání do Prahy v některých časových obdobích převyšuje reálné kapacity stávajícího dráhového systému pražského letiště. Jediným řešením je výstavba nové paralelní dráhy. RLP ČR, s. p., se proto aktivně zapojilo do informační kampaně, kterou vede Správa letiště Praha, aby získala souhlas s její výstavbou. Vladimír Boháč, vedoucí střediska přiblížovacích a letištních služeb Praha, poskytl zpravodaji Spolu, jež vydává Správa Letiště Praha pro obyvatele žijící v blízkosti letiště, rozhovor pod titulkem Paralelní dráha zklidní vzdušný prostor nad Prahou. Rozšířený o graf jej přinášíme i čtenářům Stripu.

Více než 600 letů denně odbaví letištní řídicí věž v Praze-Ruzyni. Hlavním úkolem tohoto pracoviště je zajištění bezpečného a plynulého provozu na provozní ploše letiště (runway a pojezdové dráhy) a v jeho blízkosti (vzdušný prostor do vzdálenosti asi 15–20 kilometrů od letiště, od země do výšky 1000 metrů). A právě na toto téma jsme si povídali s Vladimírem Boháčem.

Jak zvládáte tak intenzivní provoz?

Na řídicí věži je práce rozdělena mezi několik pracovišť. „Delivery“ vydává povolení ke spouštění motorů a předává odletová povolení, tzn. stanovuje tratě, po kterých letadla z Prahy odletějí. Pracoviště „Ground“ řídí pohyb letadel na pojezdových drahách. Pracoviště „Tower“ odpovídá za provoz na drahách a ve vzdušném prostoru v blízkosti letiště. Pracoviště „Asistent“ pomáhá pracovišti „Tower“ a současně řídí pohyb vozidel po pojezdových drahách. Pátým pracovištěm je vedoucí směny.

Letiště z hlukových důvodů preferuje používání hlavní dráhy RWY 06/24. Na základě jakých kritérií se rozhodujete, kterým směrem se bude létat?

Hlavním kritériem je aktuální stav počasí, zejména směr a rychlost přízemního větru na letišti a stav oblačnosti v blízkosti letiště. Pokud je možný výběr mezi dvěma směry, jsou dalšími kritérii provozuschopnost radionavigačních zařízení, omezení v navazujícím vzdušném prostoru a omezení na letišti, např. uzavření některé pojezdové dráhy. Pokud nejsme nuceni využívat jiný směr, preferujeme provoz na dráhu 24, tedy přistání od Horoměřic a vzlety směrem na Jeneč. Tento směr je nejvýhodnější z kapacitního hlediska a má velmi dobrý systém standardních odletových a příletových tratí. Také navazující vzdušný prostor umožňuje neoptimálnější řazení provozu.

Kapacita dráhového systému pražského letiště je stanovena na 44 příletů a odletů za hodinu. Jak lze dosáhnout tak vysokého čísla na jedné dráze?

Hlavně je to díky vysoké profesionální úrovni našich lidí a aktivní součinnosti se spolupracujícími organizacemi. Provoz na pražském letišti vzrostl od roku 2003 o 61 %, a proto hledáme se Správou Letiště Praha a dalšími partnery cesty, jak teoretickou kapacitu dráhového systému maximálně využívat. Výsledkem jsou úpravy infrastruktury letiště, zvláště pak nové pojezdové dráhy a odbavovací plochy, změněné příletové a odletové tratě,



curriculum vitae

Ing. VLADIMÍR BOHÁČ

narozen: 13. 5. 1966

rodina: ženatý, 2 děti

zaměstnání: do roku 1994 u AČR

volný čas: sport – fotbal, lyže,

cyklistika

oblíbená hudba: rock

nové provozní postupy, modernizace technického vybavení a v neposlední řadě informační kampaň pro piloty. To vše nám umožnilo navýšit kapacitu letiště z původních 34 na současných 44 pohybů za hodinu. Tato hodnota řadí Prahu na přední místo mezi letišti, která využívají pouze jednu dráhu. Vedlejší dráha 13/31 se totiž používá jen tehdy, když není k dispozici hlavní dráha.

V průměru tedy máte na jeden pohyb něco přes minutu. Je možný další růst provozu v budoucnu?

Teoreticky máme na letadlo minutu a 20 sekund. Prakticky je to ale pouze jedna minuta. Naše základní pravidlo je, že na dráze se v daném okamžiku může nacházet vždy jen jedno letadlo. Potom nám zbývá dvacetisekundová rezerva, která je nutná z bezpečnostních důvodů. Dále zvyšovat kapacitu stávajícího dráhového systému lze pouze v jednotkách pohybů a v roce 2010 budou možnosti zcela vyčerpány. Další zvýšení bude možné až po dostavbě paralelní dráhy.

Co konkrétně děláte v případech, kdy je kapacita dráhy vyčerpána a ve vzduchu čekají letadla na přistání a na zemi na vzlet?

Naším primárním cílem je těmto situacím předcházet. Při určování reálných kapacit letiště za časovou jednotku spolupracujeme se Správou Letiště Praha. Ta letům přiděluje tzv. letištní sloty – tedy časy, kdy má letadlo na letišti přiletět nebo z něj odletět. Letištní sloty brání přetížení letiště a mají za cíl co nejrov-

noměrněji rozložit provoz v průběhu dne. Pokud i přesto dojde k překročení kapacity letiště, můžeme zahájit regulaci provozu. K tomu existuje v rámci Evropy mechanismus založený na stanovení časové mezery pro odlet letadla z předcházejícího letiště tak, aby na letišti, které má kapacitní problémy, přiletělo v určeném čase.

Letadla odletějí po standardních odletových tratích. Existují výjimky, kdy povolíte letadlu, aby se od této tratě odchýlilo?

Odletové tratě jsou zřízeny za účelem standardizace odletů z daného letiště. Mají za cíl i snížení provozní zátěže posádek a řídicích letového provozu. Nejsou to ale silnice, po nichž se letadlo vždy musí pohybovat. Jsou stanoveny přesné podmínky, za nichž se letadlo může od standardní odletové tratě odchýlit. Hlavní podmínkou je dosažení určené výšky. Ta byla stanovena „Hlukovou studií“ letiště tak, aby letadlo mimo standardní odletovou trať nepřekročilo hlukové limity. Kapacita pražského letiště je v provozních špičkách zcela vyčerpána a v těchto obdobích již „hrajeme o vteřiny“. Navíc asi 30 % provozu představují turbovrtulová letadla, jejichž výkony po vzletu jsou nižší než u proudových letadel. Někdy rychlejší proudové letadlo dohání ve stoupání pomalejší turbovrtulové. A to je pak nutné „uhnout rychlejšímu letadlu z cesty“ už po dosažení minimální možné výšky. Proto se někdy letadla dostávají do míst, kde se normálně nevyskytují.

Nemůžete prostě změnit pořadí na vzlet?

V rámci možností se o to snažíme, pomalejší letadla ale vždy nemohou čekat, dokud neodletí všechny rychlejší stroje. Zdržování rychlejších letadel na dráze navíc znamená pokles kapacity a nárůst zpoždění. Je třeba si uvědomit, že v současnosti používáme jenom jednu dráhu. Odletávající letadla se proto musí vejít do mezer mezi přílety. Tento stav vyřeší až paralelní dráha.

Jak se změní řízení letištního provozu po zprovoznění paralelní dráhy?

Hlavní a zásadní změnou bude rozdělení provozu z jedné na dvě dráhy. Rozdělením drah na příletovou a odletovou se provoz na letišti a v přilehlém vzdušném prostoru „zklidní“. Budeme si moci dovolit řadit letadla do sledu na přistání ve větší vzdálenosti od letiště, odletávající letadlo bude moci na dráze počkat třeba minutu, protože mu nebude současně přistávat „na záda“ jiné letadlo. Navíc budeme schopni lépe využívat postupy, které redukuje hluk a emise letadel, např. koncept plynulého klesání na přistání.

Bude i pak nutné povolovat letadlům odchylky od standardních odletových tratí?

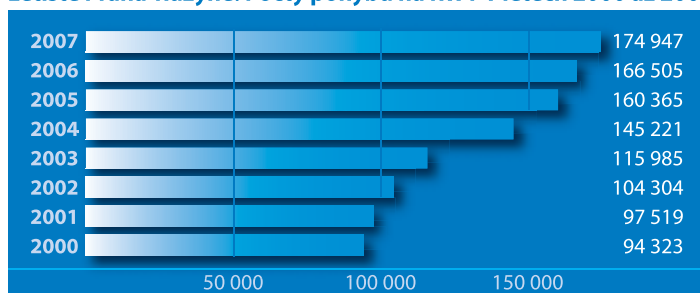
Odchylky od standardních odletových tratí z kapacitních důvodů při provozu paralelních drah zmizí úplně. Jedinou výjimkou budou bezpečnostní důvody. Například situace, kdy je letiště doslova obklopeno bouřkovou oblačností a jediným způsobem, jak z Prahy odletět, je odklonit letadlo od standardní odletové tratě ihned po vzletu mimo bouřkovou oblast.

Letiště slíbilo, že po zprovoznění paralelní dráhy výrazně utlumí provoz na vedlejší dráze 13/31. Nehrozí, že si přesto ve špičkách budete pomáhat převedením části provozu právě na tuto dráhu?

Používání dráhy 13/31 je již nyní z hlukových důvodů velmi omezeno. Ve dne používáme dráhu 13 pouze pro odlety vrtulových a malých proudových letadel se směrem odletu na jihovýchod, a to z kapacitních důvodů. Po otevření paralelní dráhy tyto důvody pomínou. Používání dráhy 13/31 by navíc při provozu na paralelních dráhách bylo významnou komplikací. Tato dráha bude totiž křížovat obě paralelní dráhy. Současné používání paralelních a křížující dráhy by kapacitu nezvýšilo, ale naopak výrazně snížilo. Odpověď tedy zní ne.

Graf a foto: mis

Letiště Praha-Ruzyně: Počty pohybů na RWY v letech 2000 až 2007



Objektiv



Novináři na TWR Praha. Vysoký zájem novinářů provázal společnou tiskovou konferenci ŘLP ČR, s. p., a Správy Letiště Praha, s. p., na téma letního provozu a dráhové kapacity letiště Praha. Setkání se konalo v budově Technického bloku s možností navštívit prostory starého stanoviště TWR, což byla pro většinu novinářů první příležitost vidět letiště i všechny provozní aktivity z tohoto místa.

Při prezentacích vedoucího SPLS Praha ing. Vladimíra Boháče a provozního ředitele Letiště Praha ing. Hlouška získali novináři informace o historii a vývoji dráhového systému LKPR, jeho současném stavu a především o kapacitních požadavcích leteckých dopravců na využití letiště. Dále byl demonstrován společný zájem na vybudování paralelní dráhy, která je jediným řešením jak z hlediska kapacitního, tak i z hlediska optimalizace provozu, a rozložení hlukové zátěže na okolní sídelní celky.

Při této příležitosti byl uveden i krátký film o významu paralelní dráhy a plánech dalšího rozvoje letiště Praha. Film společně s vydanou tiskovou zprávou je možné si stáhnout na www.rlp.cz – tiskové centrum. **rkl**

Zaměřeno na komunikaci

V souladu s prioritami podniku pro rok 2008 připravuje kancelář generálního ředitele novou Komunikační strategii podniku a Manuál krizové komunikace pro roky 2009–2011. Komunikační strategie podniku je základním koncepčním dokumentem, který stanoví základní cíle externí a interní komunikace podniku ve stanoveném období.

Prioritou v této oblasti je prezentovat ŘLP ČR, s. p., jako prestižní českou společnost působící v civilním letectví, vybavenou nejmodernějším technologickým zázemím a vysoce kvalifikovanými lidskými zdroji. K tomu nově přistupují rozvojové a komerční ambice podniku na trhu v rámci České republiky i na mezinárodní úrovni. Jedná se především o oblast nekmenových činností a využití technologického know – how, spojeného se zkušenostmi s realizací projektu IATCC Praha. Realizace strategie je založena na zpracování ročních komunikačních plánů, obsahujících řadu komunikačních akcí, zaměřených na definované cílové skupiny (zaměstnanci, novináři, zákazníci, státní správa, odborná letecká veřejnost, zahraniční poskytovatelé ANS, široká veřejnost, zájmová sdružení a další). Pro propagaci činnosti podniku je již v současnosti zpracováván scénář profilového (korporátního) filmu a ve spolupráci s DPER bude připraven i náborový film pro zájemce o profesi řídicího letového provozu.

Manuál krizové komunikace je naopak dokument identifikující potenciální situace, které negativně ovlivňují vnímání podniku a výsledky jeho činnosti. Ve spolupráci s experty na tento druh komunikace a na základě zkušeností některých zahraničních poskytovatelů služeb bude vytvořen komplexní systém aktivit a postupů, vhodně reagujících na příslušnou situaci a minimalizujících dopady krizového stavu.

V oblasti interní komunikace posílí také přímý vliv generálního ředitele podniku. Pro vytváření silnějších komunikačních kanálů mezi vrcholovým vedením a zaměstnanci budou ještě v posledním čtvrtletí roku 2008 zavedeny některé novinky.

Jedná se například o novou rubriku Stripu „Zeptali jsme se ...“, kde bude generální ředitel odpovídat na aktuální otázky zájímavých zaměstnanců.

Ve vymezený čas bude zavedena možnost osobního setkání, „Den otevřených dveří“, v jakémkoliv záležitosti a podle potřeby zaměstnance bez formálních postupů, které jsou jinak uplatňovány.

Na druhé straně bude možné setkat se s ředitelem i přímo ve vašich kancelářích v akci „Ředitel mezi námi“, a to jak v IATCC Praha, nebo na Letecké škole.

Posílení komunikace se bude týkat i regionálních středisek, kde bude „Den v regionu“ představovat kombinaci předchozích dvou aktivit.

O detailech těchto novinek vás budeme informovat prostřednictvím Stripu a podnikového intranetu v nejbližší době. **KGŘ**

Zeptali jsme se ...



... generálního ředitele ŘLP ČR, s. p.
Na červnovém grémiu GŘ jste hovořil o racionalizaci tvorby vnitropodnikových norem. Co přesně bude tento proces znamenat?

Jedná se o velmi dobrý a konkrétní případ, kdy se často zmiňovaný zákaznický přístup může aplikovat i interně, tj. v rámci jedné organizace. Jednoduše řečeno, tvůrce normy by neměl vidět jako svůj cíl jen hromadu textu, která mechanickým způsobem odráží veškeré poznatky a zdroje autora o dané problematice, ale měl by zvažovat každou větu v kontextu kritérií jako např.:

Je text srozumitelný a pochopitelný pro cílovou skupinu?

Není už obdobná problematika předmětem jiné normy či obecného zákona?

Je rozsah informací pro danou cílovou skupinu ještě stále „stravitelný“?

Není nová norma v rozporu, nebo nepřekrývá se s některou jinou stále platnou normou?

Jsou vytvořeny podmínky pro to, aby bylo možné zajistit budoucí aktualizaci, a to i ve vztahu k navazujícím normám?

Existuje prostor a možnosti pro zjednodušení a racionalizaci struktury norem pro danou cílovou skupinu?

Velice důležitou pozici při zajišťování tohoto cíle musí mít kromě autora i příslušný vedoucí útvaru, který normu doporučuje ke schválení a má proto povinnost posoudit kvalitu normy i z hlediska výše uvedených kritérií.

Racionalizovat je zapotřebí i vlastní informační „povědomí“ o existenci a obsahu normy. Jistě není vzácností, že v rámci prokazatelného seznámení dojde pouze k rychlému nahlédnutí do normy, zejména v případě, že se jedná o problematiku, která se minimálně týká činnosti určitého útvaru. Pro zajištění lepší informovanosti o předpisu bude pro každou normu zpracováno tzv. „informační minimum normy“ a to formou jednoho listu, který podá z pohledu zpracovatele stručné shrnutí nejdůležitějších ustanovení a cílů normy a umožní každému zaměstnanci, bez ohledu na jeho zařazení, rychle získání povědomí o normě a o požadavcích, které předpis zakládá.

Dalším racionalizačním opatřením je modernizace oběhu dokumentace a procesu prokazatelného seznámení s normou. Tištěná dokumentace, její množství a vysoká spotřeba papíru není v podniku, který patří mezi technologicky nejvyspělejší v ČR dlouhodobě udržitelná. Elektronická forma a oběh dokumentace tak významně přispěje k urychlení a zefektivnění celého procesu.

Celý proces samozřejmě bude dlouhodobější, protože si uvědomuji, že se jedná spíše o změnu kultury než o jednorázovou akci, kterou je možné centrálně nařídit. Přesto pevně věřím, že tato iniciativa bude pozitivně přijata jak na straně uživatelů, kterým umožní lepší orientaci v podnikové dokumentaci, tak i na straně autorů, pro které se novou výzvou stane schopnost třídit a strukturovat informace „optikou“ jejich budoucích uživatelů. **JAN KLAS**

Aktuálně

Kancelář GŘ vydala v srpnu **anglickou verzi** knihy o realizaci projektu IATCC Praha v letech 2003–2007. Objednat ji lze přes CL/MTZ. **red**

Očkování proti chřipce v letošním roce

Zcela spolehlivý recept, jak se často podceňované chřipce vyhnout, neexistuje. Jednou z možností je očkování. Vzhledem k tomu, že virus mutuje, je třeba nechat se naočkovat každý rok na podzim znovu. Příznivců této prevence v boji proti chřipce nabízí náš podnik možnost nechat se zdarma očkovat.

Na rok 2008 nám byla nabídnuta firmou Sanofi Pasteur vakcína Vaxigrip. Tato očkovací látka je na českém trhu již třináct let. Společnost Sanofi Pasteur je největší světová společnost zabývající se výlučně výrobou vakcín již přes sto let. Každý den investuje více než milion euro do oblasti výzkumu a vývoje.

Pokud patříte do sedmi procent české populace, která se v rámci prevence ne-

chává očkovat proti chřipce, a budete mít zájem o očkování zajišťované naším podnikem, přihlaste se co nejdříve. Očkuje se od září po celý podzim a zimu. Očkování musí být ukončeno, pokud je nebezpečí epidemie chřipky.

Přihlásit se můžete na mailovou adresu (prazakova@ans.cz) na divizi personální (PS/Marie Pražáková). Podle zájmu zaměstnanců bude vakcína proti chřipce objednána v dostatečném množství.

V Praze bude očkovat MUDr. Matoušek na letišti Praha-Ruzyně (ulice Jana Kašpara 1069/1), dislokovaná pracoviště si jako každoročně zajistí očkování individuálně podle svých potřeb.

DPER

Příští rok pojedou zase!

Sdělení v titulku je určitě nejvyšší ocenění pro všechny dospělé, kteří se podíleli na provozu letního dětského tábora v Ledči nad Sázavou v roce 2008. Vystřídalo se zde 180 dětí ve čtyřech čtrnáctidenních turnusech.

O zajištění provozu letního dětského tábora se stará několik zaměstnanců našeho podniku celoročně. Ale největší zásluhu na spokojenosti dětí mají samozřejmě lidé, kteří o ně přímo pečují. V současnosti všechny čtyři kolektivy zaměstnanců LDT jezdí na tento tábor již delší dobu a většinou si do svého kolektivu přibírají z dětí odchované praktikanty. Letos v táboře pracovalo 63 nadšenců. Nejedná se ale jen o práci s dětmi. Provoz tábora je průběžně kontrolován několika státními institucemi, které, vyzbrojeny zákony, kontrolují, příkazují, zakazují a udělují pokuty. Největší oblibě se pochopitelně těší kuchyně, kterou navštívili hygienici, ekologové i hasiči. V letošním roce zde pracovali většinou profesionálové, a proto byly všechny zjištěné závady okamžitě odstraněny. Závažné nedostatky nebyly objeveny ani na práci zdravotníků.

Program na táboře se díky přírodním podmínkám asi hodně liší od činností, které děti provozují po zbyvajících část roku. Po překonání stresu po známých lidech i nepřítomných věcech si pak malý člověk docela užívá a u autobusu při loučení pláče, bere si adresy a telefonů, sjednává si schůzky (rande?) a někdy se už hned přihlásí na tábor v příštím roce. Rodiče by měli se svými dětmi o táboře mluvit. Hlavně naslouchat, co se potomků líbilo nebo nelíbilo. Pak je snazší ve spolupráci rodičů a zaměstnanců LDT odstranit příčiny, které by mohly zavinit, že by tábor nebyl podle dětských představ.

MARIE PRAŽÁKOVÁ, DPER

Foto: JAN STACH, ANTONÍN ZAPPE



Inspiromat

„Je to křídlo letounu, který by tu mohl létat za deset let. Jedná se o bezpilotní letadlo, které by mohlo létat i s cestujícími.“

Doc. Ing. Jaroslav Juračka, Ph.D., z Fakulty strojního inženýrství VUT, který s kolegy pro české firmy malá letadla testuje, ale také je vymýšlí

„Výhodou moderních elektronikou přecpaných letounů je i to, že vám počítač přesně ukáže, kde a v čem je problém. My pak zavoláme technika a on jako šikovný operátor udělá přesně to, co je nutné.“

Karel Mündel, kapitán airbusu

„Cestující se stali pěšáky v boji Ryanairu s prodejci.“

Zástupci britské spotřebitelské organizace Which?, která kritizuje Ryanair kvůli způsobu, jakým bojuje se zprostředkovateli prodeje letenek

„Na prvním místě je to ohromný pocit úlevy, že obě letadla vydržela celou cestu.“

Milan Mikulecký, jeden z pilotů historických letounů Avia, který vymyslel celý plán letu do Bruselu, líčí své dojmy

„Před rokem 1989 byly lety zakázány, aby lidi neutíkali na Západ. Teď nám hází klacky pod nohy.“

Karel Mařík z Aeroklubu Plasy se zlobí kvůli rozhodnutí EU přeřadit vyhlídkové lety z kategorie leteckých prací do kolonky letecké dopravy, jejíž provoz vyžaduje řadu drahých opatření, na které aerokluby nemají peníze

„Myslím, že je škoda, že se vytrácí ta romantická stránka létání a jednoduše ho bereme jako běžný způsob dopravy, i když je to vlastně cíl, kterého jsme se zdánlivě snažili všichni dosáhnout.“

Amy Johnson, letkyně „Sky Roads of the World“, 1939

„Jaká to svoboda je v létání, jakou to božskou moc svěřuje do rukou člověka ... Ztrácím své vědomí v tomto nesmrtelném prostoru plném krásy a protkaném nebezpečím.“

Charles A. Lindberg

„Zřejmě se chtěla nadýchat čerstvého vzduchu, a proto se pokusila otevřít dveře. Ty ale pochopitelně nefungovaly.“

Steward letadla mířícího z Řecka do Manchesteru komentuje chování dvou podnapilých Britek, z nichž jedna se pokusila v desetikilometrové výšce otevřít vstupní dveře a donutila tak letadlo k nouzovému přistání

Připravila: NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Střípky z léta

Tentokrát přinášíme průřez událostmi, které se udály během prázdninových měsíců a které považujeme za důležité:

Za první pololetí bylo odbaveno 5,9 milionu cestujících

Pražské letiště v prvním pololetí odbavilo o šest procent více cestujících než loni – rekordních 5,9 milionu. Hranice šesti milionů pasažérů odbavených během jednoho roku padla v roce 2001, letos letišti k jejímu překonání stačilo pouhých šest měsíců, uvedla na konci července tisková mluvčí Správy Letiště Praha Eva Krejčí.

Počet pohybů letadel se přitom meziročně zvýšil jen o 4,3 procenta na 87 408 pohybů. „Znamená to, že v této oblasti se díky cílené aktivitě Správy Letiště Praha podařilo motivovat aerolinie k tomu, aby využívaly letadel s vyšší kapacitou přepravovaných cestujících,“ uvedl Jiří Pos, vrchní ředitel Správy Letiště Praha pro letecký obchod, provoz a řízení majetku. „Potvrzuje to i meziroční nárůst vzletové hmotnosti letadel o osm procent,“ dodal. Dynamicky se v průběhu prvního pololetí rozvíjel zejména segment nízkonákladové dopravy, jehož podíl na celkovém provozu letiště se letos zvýšil již na 23,9 procenta. Síťoví dopravci vykazali zvýšení počtu přepravených cestujících o 7,3 procenta. Význam Letiště Praha jako mezinárodního uzlu podpořilo zvýšení podílu transferových cestujících na 18,5 procenta.

Pět největších dopravců podle počtu odbavených cestujících: 1. České aerolinie – 2 544 845, 2. SkyEurope – 513 282, 3. EasyJet – 450 364, 4. Travel Service – 366 545, 5. Lufthansa – 260 664.

Privatizace letiště nabírá až půlroční skluz

Privatizace lukrativního státního podniku Letiště Praha, za kterou by vláda ráda utržila až 100 miliard korun, nabírá značný skluz. Šestiměsíční zpoždění však není hrozné. Půjde-li od teď vše dobře, vláda stihne tento podnik prodat do jara 2010, tedy do začátku volební kampaně. Podle původně navrhovaného harmonogramu měl být finanční a právní poradce privatizace vybrán v polovině letošního června. Ministerstvo financí (MF) ale příslušné výběrové řízení vyhlásilo až 25. července. Zájemci mohou předkládat žádosti o účast ve výběrovém řízení do 29. srpna. K podání nabídky pak MF vyzve pět nejlepších firem a poté začne druhé kolo soutěže. V nejlepším případě by mohl být vítěz znám do poloviny listopadu. Jde tedy zhruba o půlroční skluz oproti původnímu harmonogramu, který vládě na jaře doporučovala ve své studii investiční banka Credit Suisse. MF odhaduje, že když vše půjde dobře, mohl by být nový vlastník Letiště Praha vybrán do konce roku 2009.

Letiště chce ukončit jednání o pozemcích do konce roku

Pražské letiště chce dokončit jednání o koupi pozemků pro výstavbu nové vzletové a přistávací dráhy do konce letošního roku, před začátkem privatizace. Podobný záměr prý mají i vlastníci pozemků, včetně finanční skupiny Penta. „Jednání se všemi vlastníky probíhají, našim záměrem je dokončit jednání před zahájením privatizace, které je plánováno na začátek příštího roku,“ řekl ředitel letiště pro letecký obchod Jiří Pos. „Můžeme potvrdit vstřícný přístup všech zúčastněných stran,“ dodal. Pentě patří zhruba 75 hektarů pod plánovanou dráhou; o jejich prodeji se spekuluje již delší dobu. V polovině května přinesla média zprávu, že se stát s Pentou již dohodl na ceně čtyř miliard korun. To však vzápětí popřel ministr dopravy Aleš Rebiček.

Nová dráha za téměř devět miliard korun je klíčová pro další rozvoj letiště a pozemky zvýší hodnotu podniku. Současná hlavní dráha je již na hranici své maximální kapacity, která činí 44 vzletů a přistání za hodinu. Další zvýšení kapacity bude možné až po uvedení paralelní dráhy do provozu. V roce 2006 zaznamenal státní podnik RLP ČR na letišti v Praze přes 166 000 pohybů letadel, loni to bylo téměř 175 000 vzletů a přistání. Po otevření nové dráhy se provoz odhaduje na 217 000 pohybů.

ČSA jsou podle ankety znovu nejlepší aerolinie ve střední Evropě

České aerolinie obhájily v anketě World Airline Awards, kterou každoročně pořádá britská společnost Skytrax, titul nejlepší aerolinie ve střední Evropě. Nejlepší leteckou společností na světě se znovu staly Singapore Airlines. Ankety se účastnilo od loňského srpna do letošního června více než 15 milionů cestujících 95 národností. Na druhém místě za Singapore Airlines se umístily Cathay Pacific, z pátého na třetí místo si polepšila australská společnost Qantas. Cestující hodnotí letecké společnosti v 11 kategoriích podle 35 kritérií, mezi které patří kromě komfortu na palubě letadla například vstřícnost pozemního personálu nebo úroveň webových stránek firmy.

České aerolinie bodovaly kromě regionu střední a východní Evropy i na evropském poli a umístily se na druhém místě v kategorii „nejlepší palubní servis“. Celkově je nejlepší v Evropě německá Lufthansa, na transatlantických letech cestující nejvíce ocenili služby British Airways. Anketa World Airline Awards není jedinou, která hodnotí světové letecké společnosti. Nejlepší aerolinie vybírá i mezinárodní organizace Official Airline Guide (OAG), která ovšem rozhoduje na základě hlasování odborné veřejnosti. V této anketě jsou ČSA vedeny jako nejlepší společnost se sídlem ve střední a východní Evropě již pět let.

Vláda schválila nová pravidla pro výcvik letových dispečerů

Dne 20. 8. 2008 schválila vláda návrh novely zákona o civilním letectví, která má zavést do českého právního řádu jednotná evropská pravidla pro výcvik řídicích letového provozu. Novela přejímá evropské požadavky na celý proces výcviku a licencování řídicích. RLP ČR, s. p., tyto principy už naplňuje na základě členství v agentuře Eurocontrol.

Z hlediska mezinárodního práva je ale nutné příslušná pravidla schválit na úrovni unie i členských zemí. Že čeští dispečeré podmínky nového zákona už splňují, potvrdil i mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Novela dále přisuzuje Úřadu pro civilní letectví dohled nad letišti, zda splňují nové podmínky pro bezproblémový pohyb invalidů. ÚCL bude také kontrolovat dodržování takzvaného blacklistu, tedy seznamu aerolinií, které mají zapovězený vstup na letiště Evropské unie.

Z tiskových zpráv vybral OLDŘICH STANĚK, AI

Proč zavádíme

Zavedení systému hodnocení zaměstnanců je jednou z priorit podniku pro rok 2008. Tato novinka se v zásadě netýká provozních zaměstnanců, ale na základě rozhodnutí vedoucího ZOÚ do hodnocení mohou být zahrnuti i někteří z nich. Obsah i účel tohoto hodnocení jsou většinou zaměstnanců zatím málo známy, a proto vyvolávají zájem, pochybnosti, nejistotu, možná i obavy. To je přirozený průvodní jev každé větší změny. A tak snadno vznikají i různé fámy, které zneklidní ještě víc. Tomu bychom chtěli předejít a pravidelně touto cestou informovat o zaváděném systému hodnocení, odpovídat na otázky, popisovat celý proces z pohledu hodnotitelů i hodnocených.

Základním a nejdůležitějším účelem zaváděného systému hodnocení je sladění úsilí jednotlivců s cíli podniku a vytvoření podmínek pro rozvoj jednotlivců v rámci naplňování těchto cílů.

Cíle podniku jsou pro každý rok jasně stanoveny pro všechny základní organizační útvary včetně priorit. V ZOÚ jsou pak úkoly rozděleny pro pracovní skupiny a jednotlivce. Manažeři jsou povinni nejen úkoly ukládat, ale také monitorovat, kontrolovat a hodnotit jejich plnění. Přitom poskytují jednotlivcům zpětnou vazbu o tom, jak plní uložené úkoly v kvantitě i kvalitě. Jde většinou o operativní zpětnou vazbu, která je součástí denního řízení. Podle potřeby organizuje ještě manažer průběžně různá hodnotící setkání s jednotlivci i skupinami. Operativní zpětná vazba přináší dílčí hodnocení,

Seriál pohled

31

(pokračování z minulého čísla)

Postupující modernizaci pozemního vybavení využívaného pro řízení letového provozu v Česko-

slovensku brzdila z mezinárodního hlediska skutečnost, že instalovaná technika, dovážená především ze SSSR, neodpovídala západním standardům, což s sebou přinášelo v některých případech značné komplikace. Uvedený problém se týkal především již dříve zmíněného přistávacího systému KRM/GRM typ SP 50 (tzv. „Matěřík“), kterým byly zprvu vybaveny VPD na letištích v Praze-Ruzyni a v Bratislavě a následně, v období let 1957 až 1959, i runways dalších československých vzdušných přístavů. Právě z těchto důvodů se usilovalo o nákup přistávacího systému ILS, který by na našich letištích zaručil bezproblémový provoz západních typů letadel.

Nákup tohoto zařízení však byl západními státy embargován, a teprve až po vydatné podpoře Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO se jej podařilo realizovat. Na VPD 22 ruzyňského letiště byl posléze instalován ILS britské firmy PYE Ltd. z Cambridge. Stejně vybavení začalo následně sloužit osádkám při přiblížení na bratislavskou Ivanku. Ze západní zabezpečovací letecké techniky byl dovezen a nainstalován i všesměrový radiomaják VOR firmy Wilcox.

Další z významných událostí z hlediska rozvoje civilního řízení letového provozu, ne-li nejvýznamnější, bylo zahájení provozního využívání prvního československého okružního radiolokátoru RL 1 na letišti v Praze-Ruzyni (a následně v Bratislavě) v roce 1957. Lokátor pra-

system hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

kteřá bývají jak pozitivní, tak negativní. Mohou být poznamenána návaly úkolů, nedostatkem času, někdy i negativními emocemi po nevydařené akci. V systému hodnocení připojíme třetí způsob poskytování individuální zpětné vazby – souhrnné hodnocení, které probíhá zpravidla jednou ročně.

Zde je pro nás novum participace hodnocených. Již před pohovorem budou mít připraveno hodnocení stejných oblastí své činnosti, výkonnosti a pracovního chování jako hodnotitelé (obvykle jejich nadřízení). Při pohovoru budou diskutovat a učit se vnímat pohled druhé strany. Pro hodnoceného i hodnotitele to bude příležitost ocenit úspěchy, řešit problémy, stanovovat budoucí cíle a rozvoj zaměstnance v klidu, v plánovaném čase, uváženou a předem promyšlenou komunikací. Bude hodnoceno roční období, proto výrazně vyrovnanost a dlouhodobá výkonnost zaměstnance.

Co by mělo být konkrétním obsahem rozhovoru?

Jedním z významných cílů, které souhrnným hodnocením sledujeme, je zlepšení úrovně komunikace mezi nadřízeným a podřízeným.

Aby komunikace měla seriózní základ v obsahu projednávaných témat, připraví si obě strany dlouhodobý pohled (hodnocení) na následující oblasti činnosti hodnoceného:

plnění pracovních úkolů, disciplína a úsilí, se kterým se hodnocený úkolů ujmá,

ve kterých činnostech podává velmi dobrý, nebo i vynikající výkon,

co brání hodnocenému podávat maximální výkon i v jiných činnostech, ve kterých potřebuje zlepšení, a jak by se ho dalo dosáhnout,

jak hodnotí úroveň vztahů na pracovišti, jak vnímá styl vedení nadřízeného,

co chce hodnocený udělat pro své pracoviště, pro svůj tým, pro úspěch podniku,

jak se hodnocený podle svého názoru podílí na týmové spolupráci a vytváření týmového ducha, co vnáší do týmu, jak ho tým ovlivňuje,

co se hodnocenému líbí nebo nelíbí na jeho profesi, zastávané pozici, útvaru, týmu, co by navrhoval změnit, **jakou pozici nebo profesi** by vzhledem ke své kvalifikaci zastával raději, případně jak by se rád rekvalifikoval,

do jaké míry se cítí být hodnocený motivován, co by ho motivovalo výrazně více,

existují nějaké překážky spolupráce mezi hodnoceným a hodnotitelem – co by hodnocený mohl udělat pro jejich odstranění a o co by chtěl požádat hodnotitele,

pokud by měl hodnocený zájem o funkční postup, jaké má ambice,

rozvíjel by hodnocený raději svou specializaci místo funkčního postupu,

je kvalifikace hodnoceného dostačující pro zastávanou pozici, nebo se potřebuje zlepšit; v čem a proč, jaké potřeby má v oblasti odborného a osobního rozvoje.

Vedle okruhů rozhovoru by vás asi zajímalo, podle jakých kritérií bude hodnocen váš pracovní výkon, kázeň a usilovnost.

Plnění úkolů, pracovní úsilí, spolehlivost a vytrvalost, to jsou základní kritéria, která budou posuzována povinně. Standardní výkon je popsán a hodnocený i hodnotitel dostanou popis těchto kritérií v manuálu věnovaném této problematice. Hodnocení si k rozhovoru připraví obě strany.

Další kritéria

Dalších 15 kritérií jsou kritéria volitelná, z nichž hodnotitel vybere nejméně čtyři podle jejich vztahu k dané profesi. Se svým výběrem hodnocené předem seznámí a požádá je, aby i podle těchto kritérií připravili sebehodnocení.

Kritéria jsou zaměřena na: schopnost řešení krizových a záťažových situací, vedení lidí, komunikaci, strategické myšlení, týmovou spolupráci, iniciativu a tvořivost, osobní rozvoj, samostatnost, flexibilitu v organizaci práce, schopnost učit se, analytické myšlení, schopnost vyučovat, psaný a mluvený projev, orientaci na zákazníka.

Podrobněji se můžeme kritériím věnovat v dalším čísle Stripu. Zároveň se můžeme zaměřit na popis procesu hodnocení, dokumentaci a způsob přípravy sebehodnocení.

Věříme, že důkladná informovanost o systému hodnocení a hodnocení samotné vás přesvědčí, že nejde o věc, která by motivovaného, iniciativně a odpovědně pracujícího zaměstnance měla vyvést z míry. Vždy půjde o dialog, na který se obě zúčastněné strany budou mít možnost seriózně připravit a budou hrát podle stejných pravidel. **DPER**

Ú do historie řízení letového provozu

coval v pásmu 3 cm s dosahem 25 až 45 km; vyrobila ho pardubická Tesla – ÚVR Opočinek. Nedlouho poté byl provozně ověřován i mobilní přehledový radiolokátor „Pohon A“ pracující v pásmu 10 cm. Ten však postrádal možnost přenosu zobrazení na vzdálené dispečerské pracoviště, a proto nemohl být pro řízení letového provozu prakticky využíván.

V případě zavedení československé radiolokační techniky se přitom jednalo o událost vpravdě historického významu, neboť ještě v polovině padesátých let platilo usnesení ÚV KSČ a Rady obrany státu o likvidaci československého radiolokačního průmyslu. Poté, co byl přenos zobrazení spolehlivě vyřešen, byly instalovány oblastní radiolokátory OR 1 na letišti Praha-Ruzyně (v roce 1958), v Brně-Tuřanech (1959) a v Bratislavě (1960). Na Ruzyni byly provozně ověřovány i oblastní radiolokátor OR 2, okrskový RL 2 a přesný přibližovací RP 2, tzv. PAR (Precision Approach Radar).

Ruku v ruce s vývojem letecké a zabezpečovací techniky byly prováděny i změny v oblasti organizační. V roce 1957 přijala československá vláda zásady ke zvýšení účinnosti řízení národního hospodářství, které se promítly i do sféry civilního letectví formou nezbytných organizačních úprav. Podle stávajícího rozdělení vykonávaly hospodářskou činnost československé aerolinie, správní pak Ústřední správa civilního letectví (ÚSCL). V praxi však tato nepřilíhla šťastná úprava znamenala, že ČSA zajišťovaly i služby řízení letového provozu, výstavbu, správu a údržbu letišť apod. ÚSCL pak zastávala některé výkonné činnosti; prověřovala například způsobilost leteckého personálu, letadel a letecké techniky, vedla letecký rejstřík, leteckou informační službu, šetřila letecké nehody atd.

Aby se zmíněné i další nedostatky odstranily, bylo vládním nařízením č. 53/1958 Sb. ze dne 30. července 1958 rozhodnuto vyčlenit z ČSA všechny činnosti mající povahu státní správy (tedy i zabezpečovací leteckou službu), z činností zajišťovaných ÚSCL naopak vyčlenit ty, které mají povahu výkonné správy. Zajišťováním vyčleněných činností byla nadále pověřena nová rozpočtová organizace s celostátní působností, Státní letecká správa (SLS) se sídlem v Praze. Správa svou činnost prováděla kromě uvedeného vládního nařízení též podle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 146/1958 Ú. l. o působnosti SLS a jejích organizačních složek ze dne 31. července 1958. Pod SLS se tak mj. dostala i služba řízení a zabezpečení civilního leteckého provozu na území československa, školení leteckého personálu, výkon letecké informační služby, vydávání leteckých map atd.

SLS byly podřízeny jednotlivé útvary dispečerských služeb včetně mimoletištních útvarů radionavigační a radiolokační služby.

Zavádění nové techniky a technologií na pracoviště zabezpečovací letecké služby si logicky vyžadovalo zvýšení počtu, a především odbornou přípravu leteckých dispečerů, kterou absolvovali ve výcvikovém středisku zřízeném na letišti v Popradu.

1961 – 1964

S nástupem éry proudových letadel ve druhé polovině padesátých let minulého století celosvětově vzrostly výkony letecké dopravy. S novými podmínkami se zákonitě objevily i dosud nepoznané problémy spojené s provozem a ekonomikou těchto letadel, které ovlivňovaly činnost prakticky všech složek působících v oblasti civilního dopravního letectví. Nejinak tomu bylo i v Československu a v členských státech tehdejší RVHP. Jelikož vzniklá situace vyžadovala co nejrychlejší řešení, byla v roce 1961 v rámci Stálé komise RVHP pro dopravu vytvořena pracovní skupina pro leteckou dopravu, která se v prosinci následujícího roku přetransformovala do podoby samostatné sekce.

Od této doby tedy de facto začalo období mezinárodní spolupráce členských států RVHP v civilním letectví. Činnost komise, respektive sekce, byla různorodá a zasahovala do všech oblastí civilního letectví.

Řešily se úkoly spojené s výstavbou a modernizací letišť, jejich infrastruktury atd. V Československu se z tohoto pohledu jednalo především o podstatnou modernizaci letišť v Praze-Ruzyni, jejíž zadávací projekt byl vládou schválen v roce 1961.

Ing. MILAN CVRKAL, foto: archiv
(pokračování v příštím čísle)



Československé radiolokátory TESLA významně přispěly k rozvoji civilního řízení letového provozu



Ivan Holobradý: Jenečské ráno



Kromě vítězných fotografií vybrala odborná porota z celé stovky do soutěže dodaných snímků dalších patnáct, vysoce kvalitních. Jedná se o fotografie těchto autorů.

Vlastimil Volena: Letadlem nebo autem? **Ladislav Čermák:** Řecké nebe. **Ivan Holobradý:** Ultralight Straton (fotoseriál 1 až 4). **Stanislav Černý:** Doprovod – L39C doprovázející B-737, Lockheed L-1011

Tristar, Big Ben 21.35. **Ondřej Smrka:** Alpská elegance. **Robert Bakalář:** Kanadská scenérie. **Roman Nedbal:** Veronika. **Zbyněk Hadaš:** Lovers, Shadow a fotografie s názvem Na zámku.

Výstavu, sestavenou jak z vítězných, tak i všech zde uvedených fotografií, si budou moci v podzimních měsících prohlédnout zaměstnanci našeho podniku v Jenči, Brně, Ostravě i Karlových Varech. Mohou tuto výstavu pojmout i jako inspiraci a následně se zúčastnit příštího, již VIII. ročníku soutěže. Budou na to mít dostatek času. Uzávěrka je připravena na 30. dubna 2009. **mis**



Roman Nedbal: 2 + 1



Oliver Kňážík: Duha

English Corner

Joke / Cold Water

A man went to visit his 90 – year old grandfather in a very secluded rural area of the state he lived in.

After spending the night, his grandfather prepared breakfast for him consisting of eggs and bacon. He noticed a film like substance on his plate and he questioned his grandfather, „Are these plates clean?“

His grandfather replied, „Those plates are as clean as cold water can get them, so go on and finish your meal.“

That afternoon, while eating the hamburgers his grandfather made for lunch, he noticed tiny specks around the edge of his plate and a substance that looked like dried egg yokes, so he ask again, „Are you sure these plates are clean?“

Without looking up from his hamburger, the grandfather says, „I told you before, those dishes are as clean as cold water can get them. Now don't ask me about it anymore!“

Later that afternoon, he was on his way out to get dinner in a nearby town. As he was leaving, his grandfather's dog started to growl and wouldn't let him pass so he said, „Grandfather, your dog won't let me out“.

Without diverting his attention from the football game he was watching on TV his grandfather shouted, „Cold Water, go lay down!“

Tongue Twisters

Peter Piper picked a peck of pickled peppers. A peck of pickled peppers Peter Piper picked. If Peter Piper pickled a peck of pickled peppers, where's the peck of pickled peppers Peter Piper pickled?

拔!

How much ground would a groundhog hog, if a groundhog could hog ground? A groundhog would hog all the ground he could hog, if a groundhog could hog ground.

Připravila: NWT