

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2008

ROČNÍK IX □ ČÍSLO 88

ŘÍJEN

**Generální ředitel
odpovídá na dotazy**

**Kritéria hodnocení
zaměstnanců**

Duxford – Flying Legends

**Tenisové kurty
v IATCC**

**Reportáž:
CIAF 2008
v Brně-Tuřanech**



Nepřehlédněte

Letošní **setkání zaměstnanců** Řízení letového provozu, s. p., se bude konat v paláci Žofín **19. prosince 2008.** **red**

Od pondělí 6. října 2008 probíhá **očkování proti chřipce** u MUDr. Matouška na letišti Praha-Ruzyně. Ordinační hodiny jsou od pondělí do pátku 8.00–12.00 hod. a v pondělí a ve středu také 12.30–15.00 hod. **DPER**

Druhý ročník výstavy amatérských fotografií. Pořadatelem výstavy je knihovna Sekce letecké školy Řízení letového provozu ČR, s. p., pod patronací náměstkyně ředitele DPLR Sekce letecké školy a časopisu Strip. Výstava amatérské fotografie žáků, lektorů, instruktorů, zaměstnanců letecké školy a členů knihovny bude otevřena v hale recepce letecké školy od 10. prosince 2008 do 9. ledna 2009. Podrobné informace budou na intranetu ŘLP ČR, s. p. **SLŠ**

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Seznam zaměstnanců, kteří dosáhnou kulatého výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP v říjnu 2008:

Pavel Prošek, inspektor ATS, oddělení auditu **40 let**
Ota Kříkán, vřlp II – SC, oddělení ASM/FIC **40 let**
Miroslav Maulis, řídící odbavovací plochy, oddělení SMC Praha **40 let**
Ivan Klůž, vedoucí oddělení LPS Karlovy Vary **35 let**
Jiří Řehoř, pedagogický pracovník LNS, ekonomicko správní referát DPRO **30 let**
Miroslav Pechanec, vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**
Miroslav Rosa, vřlp II – WS, oddělení IFR **30 let**
Pavel Attl, ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Jaroslav Humpal, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**

Stanislav Křováček, vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Vlastimil Brotánek, ing., vedoucí oddělení automatizovaných systémů Praha **30 let**
Ladislav Čermák, metodický pracovník LNS, oddělení postupů LNS **30 let**
Jiří Folprecht, ing., vřlp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Radovan Kubík, ing., vedoucí SLNS, ekonomicko správní referát SLNS Ostrava **30 let**
Vladimír Štěpánek, ing., vřlp II – WS, oddělení IFR **25 let**
Stanislav Kocián, supervizor na TS II, oddělení datových sítí **25 let**
Mojmír Doubek, vřlp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Jan Jiroušek, ing., vřlp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Roman Kural, ing., sřlp II, oddělení IFR **20 let**

Roman Řehák, ing., instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **20 let**
Richard Tauchen, vřlp II – WS, oddělení IFR **20 let**
Radomil Cimfl, ing., pracovník údržby ZLT II, oddělení radiolokační bod Buchtův kopec **20 let**
Romana Nainarová, specialista LIS AIP, oddělení leteckých publikací **20 let**
Danuše Pavlátová, skladník, oddělení materiálně technického zásob. **20 let**
Martin Kříkán, vedoucí oddělení simulátor E2000 **15 let**
Pavel Kopecký, mgr., řídící odbavovací plochy, oddělení SMC Praha **15 let**
Petr Turek, specialista LIS NOF – VS, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **15 let**
Miroslav Tykal, ing., metodický pracovník LNS, oddělení postupů LNS **15 let**
Blahopřejeme!

Ad: Minuta a dvacet vteřin na jeden pohyb

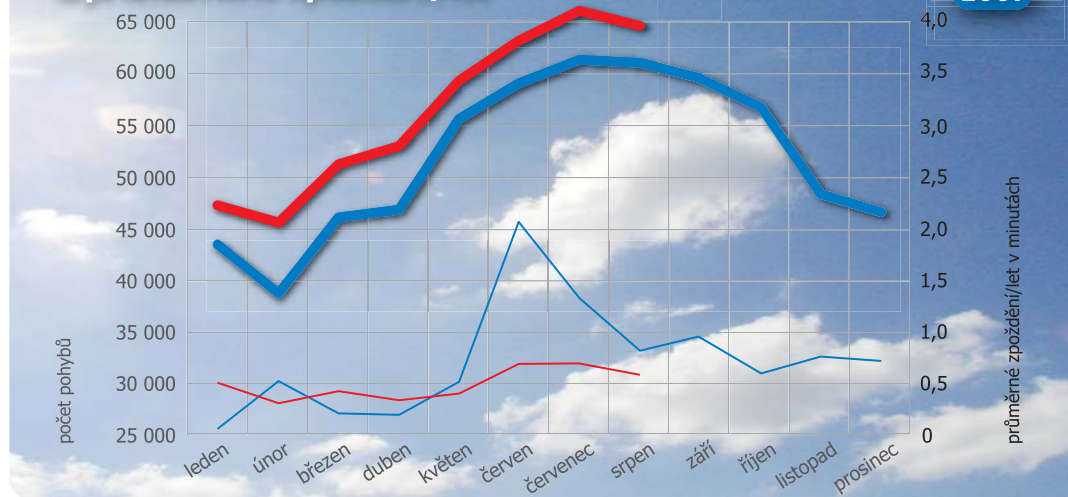
Redakce Stripu dostala vyčíněno od instruktora letecké školy ŘLP ČR, s. p., že plete žákům hlavy a v odborném textu používá pro jednotku času vteřinu. Ve škole jsou žáci vedeni k důslednému používání jednotek soustavy SI, tedy pro čas jednotka sekunda. A teď vteřina, a ještě v titulku. Nezbyvá než mu dát za pravdu. Částečnou omlu-

vou může být jen to, že když v textu hovoří odborník Vladimír Boháč, správně používá pro míru času sekundu. To jen my, redaktori, jsme pak v zápalu honby za libivějším titulkem sáhli po vteřinách, za což se omlouváme. Mimochodem, víte jak název sekunda vlastně vznikl? Název jednotky je odvozen od toho, že se jedná

po **minutách** o druhé dělení hodiny – **latinsky** pars minuta secunda. (Minuta tak byla pars minuta prima – první malá část.)

Stejná je i etymologie českého slova **vteřina**, jen je místo latiny odvozena z **ruštiny**, ze slova *vtoroj* – druhý. **REDAKCE**

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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

SRPEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
15 675	16 443
nejvyšší počet/den (30. 8.)	
584	604
nejvyšší počet/hod. (30. 8.)	
57	46

Počet pohybů ve FIR Praha

SRPEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
60 896	64 468
nejvyšší počet/den (30. 8.)	
2 118	2 215
nejvyšší počet/hod. (17. 8.)	
145	157

Statistika provozu

srpen 2007/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2007	2008	07/08 v %	2007	2008
srpen	60 896	64 468	+ 5.9	0.77	0.60

Počet pohybů v evropském regionu			
	2007	2008	v %
srpen	916 804	953 214	+ 4,0

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
srpen	15 675	16 443	+ 4,9	3 298	3 917	+ 18,8	1 758	1 961	+ 11,5	1 434	855	– 40,4

Flying Legends 2008 – Duxford, UK

Nejen o návštěvě britské letecké show, ale třeba i o získávání poznatků o poskytování letových navigačních služeb všeobecnému letectví jednotlivými služebnami vypráví reportáž ing. Alexandra Dudy, vedoucího směny na APP/TWR Praha.

Pokud uslyšíte ohlušující, v duru ladící, tarokující a kouřící přepřítňované 27litrové dvanáctiválcové Rolls-Royce/Packard Merlin a 36litrové Rolls-Royce Griffon, ucítíte závan spálené směsi vysokootoktanového leteckého benzínu a oleje a pohled na dokonale aerodynamické křivky letadel automaticky zvýší váš srdeční tep, věřte, že se nacházíte mezi „Flying Legends“ na letišti Duxford ve východní Anglii. Tato s anglickou nostalgicitou a úctou hýčkaná letecká show vysoce profesionálně zrestaurovaných a do letuschopného stavu uvedených letadel zejména anglické a americké proveniencie převážně z druhé světové války se koná s historickou pravidelností každoročně druhý červencový víkend, přičemž ve vás podvědomě vytvoří neovladatelný pocit nutnosti se sem alespoň ještě jednou vrátit. Typickou ostrovní atmosféru rozmanitého počasí jsem se rozhodl nasát již po šesté, tentokrát letounem DA-40 Diamond Star a společně s dalším *eproučnickem* panem Otakarem Radou. Cílem mise nebyla pouze návštěva leteckého dne či muzea, ale také sběr poznatků poskytování letových navigačních služeb všeobecnému letectví jednotlivými ANSP's na trati letu. Vzhledem k tomu, že s ohledem na pozdní plánování letu již nebylo možné získat slot pro přilet na základnu Duxford, bylo cílovou destinací Marshallovo letiště v Cambridge.

Čtyřmístný letoun DA-40 registrační značky OK-IMC, patříci do flotily společnosti Alfa Air a dosahující cestovní rychlosti 120 KIAS, dokáže při průměrné spotřebě méně než 5 US galonů tryskového paliva za hodinu nabídnout vytrvalost letu až 7 hodin. Stroj je vybaven 2x COM/NAV GPS, VOR, ILS Garmin 430, stormscomem a autopilotem, tedy slušně na to, aby let jako takový nabídl prožití a nikoliv vyžadoval sportovní výkon či dokonce

zápas. První část trati letu byla naplánovaná z jihočeského Hosína do Liege via zhruba frankfurtský VOR METRO a belgický OLNO. K plánování byl využit SW Jeppesen FlightMap s on-line počasovým kanálem, který společně s dobrou GPS a PC tablet funguje jako další komfortní palubní navigační nástroj. Po přeletu FIR BDRY EDMM přibližně v 6 hodin ráno byla snaha navázat spojení s FIC Mnichov na kmitočtu dle instrukcí reprodukováných na příslušném informačním kanále. Kmitočet určený pro lety VFR v našem prostoru byl ve skutečnosti kmitočtem sektoru IFR, na kterém pravděpodobně službu končí říp utrousil cosi o nezájmu o náš let. Takhle to vydrželo až do přeletu hranic prostoru odpovědnosti FIC Langen. Zde službu konající madam odvedla naprosto špičkový profesionální výkon, navíc nad rámec služebních povinností, protože studená fronta se silnými projevy bouřek postupující od západu rychleji, než se očekávalo, nás zastavila po 3 hodinách letu 15 NM před Liege. Její aktivita v předávání navigačních výstrah, zjišťování informací o možných diverzních letištích a aktuálního stavu počasí na nich, včetně příslušné části trati letu byl školským příkladem toho, jak má tato služba vypadat. To vše společně s účinnými informacemi o provozu. Vysazení autopilota a falešná indikace nouzového stavu paliva nás nakonec svedla na letiště Kolín nad Rýnem/Bonn, čehož jsme využili k návštěvě TWR a diskusi s bývalými říp APP Düsseldorf na téma integrace v podmínkách DFS (získané informace jsou s ohledem na dobré mravy nepublikovatelné).

Po přechodu fronty jsme pokračovali do destinace v hezkém letním počasí, doprovázeném typickou kupovitou oblačností, přes FIR Brusel, který jakožto od-

strašující příklad airspace managementu bez dobré znalosti letecké profese snad ani není možné bezproblémově proletět. Pořekadlo o líné hubě a holém neštěstí zde platí dvojnásob. Nad Severním mořem jsme vyslechli R/T fráze jako „report midchannel“ nebo „coasting in“, jejichž význam bylo potřeba si domyslet.

Letiště Duxford, jež je situováno 8 mil jihozápadně od Cambridge, má dlouhou a výjimečnou operační historii. Za druhé světové války sloužilo společně se sousedící bází Fowlmere jako sector airfield legendární bitvy u Británie, během níž měla německá Luftwaffe získat kontrolu nad stíhacím letectvem RAF. Letos slaví 90 let svého vzniku. Na letové stojánce bylo možné spatřit vedle v letošním roce prezentovaných devíti válečných a poválečných letounů Spitfire a Seafire různých variant, dvou Hawker Hurricane a Sea Hurricane taktéž 6 P-51 Mustang, dva P-40 Warhawk/Kittyhawk, dva B-25 Mitchell, A-26 Invader, BF 109 Hispano Aviación Buchon, kočky od Grummana a mnoho dalších, zejména z majetku the Fighter Collection, Aircraft Restoration Co či Spitfire Ltd. Skutečným tahákem byly letové ukázky B-17G Flying

Fortress „Liberty Belle“, jež byla *přeletěna* ze své homebase v americké Georgii přes Kanadu, Grónsko, Island a Skotsko, a francouzské „Pink Lady“, pyšníci se šesti válečnými misemi nad Německem, eskortované ve formaci letouny Mustang. Třetí B-17 „Sally B“ nebyla bohužel z důvodu závady na motoru č.1 uschopněna.

Zpáteční cesta vedla opět via jižní část Severního moře (40 minut nad vodou, B737 klesajícímu v protisměru z FIX KOKSY na VOR CLN do EGSS stačí 10) přes Koksijde nedaleko belgického Ostende s mezipřistáním v ELLX. Přilet po VFR trati v publikované výšce zhruba 100 m nad ardenskými smrkovými hvozdy obklopujícími letiště od západu, s kategoričným zákazem letištního řídicího letů o něco výše než *košer* zážitek. Naproti tomu přistávací poplatek činil 6 eur, odvoz na handling, ARO a MET zbrusu novým Audi A8 v kůži samozřejmě zdarma. Pro srovnání, poplatek v LKPR pro letadla o MTOW do 9 tun je 1674 CZK. Hnání silným zádo- vým větrem a trekovanou traťovou rychlostí 140 uzlů jsme dolétli asi po 3 hodinách onu studenou frontu na letišti Hosín s přistáním v podmínkách dozrívajícího deště. V prostoru Nýrska po přeletu státní hranice přibližně v 3500 ft AMSL nebylo možné navázat spojení s FIC Praha, proto se závěrečná část letu odbyla spojením s MTWR Lině a Praha Terén.

Vzhledem k podobnosti v použitých technologiích a technikách užívaných při poskytování letových navigačních služeb závisí jejich kvalita víceméně na člověku, který příslušnou službu poskytuje, přičemž je lhostejné institucionální uspořádání inter a intrapodnikových struktur či diverzita licencování výkonného personálu.

Akce vznikla za velkorysé podpory podniku ŘLP ČR, s. p.

Foto: OTAKAR RADA, APP/TWR Praha

curriculum vitae

Ing. ALEXANDR DUDA
je zaměstnán u ŘLP ČR, s. p., od roku 1984, a prošel zde několika funkcemi. V současné době pracuje jako vedoucí směny a examinátor říp na APP/TWR Praha. Má nalétáno 250 hodin na typech C150, C172, Z142, Z43, DA20, DA40 a L200. K letištnímu hobby patří stavba rodinných domů



Po přistání v Cambridge

Objektiv



Aeronále 2008 na letišti Ruzyně. Terminály 1 a 2 i externí prostory kolem nich se do konce letošního roku proměnilý v galerii výtvarného umění. Tento unikátní projekt byl uspořádán pod záštitou ministra kultury ČR Václava Jehličky. Dá se říct, že výtvarné umění má na pražském letišti tradici, protože již v jeho počátcích byli k výzdobě přizváni přední umělci své doby – Mikuláš Medek a Jan Koblása. Současná expozice umožní jak cestujícím, tak široké veřejnosti seznámit se se současnou výtvarnou scénou. V té souvislosti připomínáme, že nástěnné malby ve vestibulu budovy IATCC jsou od Zdeňka Sýkory, jednoho z celosvětově nejuznávanějších současných umělců. **mis**



Skyguide: prezentace Überlingen 2002. S prezentací o příčinách a důsledcích tragické nehody letadel Boeing 757 společnosti DHL a TU-154 Baškířských aerolinií nad Bodamským jezerem v červenci 2002 vystoupil v rámci programu gremiální porady ředitel pro korporátní záležitosti švýcarské společnosti Skyguide pan Francis Schubert (foto).

Ve svém vystoupení se pan Schubert zaměřil na analýzu bezpečnostních, provozních a systémových chyb na straně švýcarského poskytovatele služeb řízení letového provozu. Tato pochybení ve vzájemné souvislosti vyústila ve srážku obou strojů, při které zahynulo 71 osob. V rámci prezentace byli účastníci grémia dále informováni o způsobu krizového řízení a komunikace, který byl aplikován ihned po nehodě. Mezi složité problémy, které byly v této souvislosti řešeny (některé z nich dosud nejsou uzavřeny), patřilo nejen vypořádání finančních náhrad rodinám obětí, ale i přijetí společenské odpovědnosti za nehodu a s tím související trestní odpovědnost některých provozních zaměstnanců a členů vedení Skyguide.

Společnost Skyguide aplikovala bez výjimky všechna doporučení, která obsahovala závěrečná vyšetřovací zpráva, a v oblasti safety splňuje všechny požadavky na národní i mezinárodní úrovni. V závěru svého vystoupení pan Schubert zdůraznil, že nehoda se stala součástí historie firmy a i v budoucnu bude ovlivňovat jednání a uvažování zaměstnanců v oblasti bezpečnosti. Další informace a materiály o celém případu – www.skyguide.ch. **rkl, foto: mis**

Zeptali jsme se ...



... generálního ředitele ŘLP ČR, s. p.

V rámci tradičního předvánočního setkání zaměstnanců podniku jsou připravovány změny systému oceňování zaměstnanců. Můžete přiblížit, o jaké změny se bude jednat?

Předvánoční setkání a oceňování zaměstnanců podniku má svoji dlouhou tradici a své pevné místo v rámci interní komunikace ŘLP ČR, s. p. Nicméně i zde jsou možnosti a prostor pro to, jak celý systém změnit, rozšířit o další kategorie a současně také inovovat proces výběru nominovaných zaměstnanců. Nový a transparentní přístup k systému oceňování by měl odrážet nejenom vnitřní život podniku, ale zároveň také přispět k budování jeho dobrého jména při vytváření kulturního podnikatelského prostředí v České republice.

Zásadní změnou je proto rozdělení systému oceňování do tří kategorií:

kategorie zaměstnanci ŘLP ČR, s. p.

kategorie partner v oblasti společenské odpovědnosti firmy

kategorie podpory vzdělávání

V případě první kategorie – zaměstnanci ŘLP ČR, s. p., – bude základním kritériem pro ocenění práce a příspěvek nominovaného zaměstnance v daném kalendářním roce, a to jak jeho individuální činnost anebo jeho činnost např. v rámci určitého projektového týmu. Nejedná se tedy o udělení ocenění za dlouhodobý přínos zaměstnance založený na délce trvání jeho pracovního poměru u podniku, ale především za konkrétní úspěšný počín v daném časovém úseku, kterým zaměstnanec přispěl k rozvoji a zkvalitnění služeb poskytovaných podnikem (bezpečnost, technologická inovace, úspěšné dokončení rozvojového projektu, změny vedoucí ke zvýšení efektivnosti, úspory nákladů, posílení dobrého jména podniku na domácí i mezinárodní úrovni, ale například i jeho morální a osobnostní kvality atd.) Výrazně se také změnil i způsob nominace – kromě návrhu příslušného vedoucího základního organizačního útvaru budou mít stejnou možnost i všichni zaměstnanci podniku, kteří mohou nominovat svého kolegu nebo kolegyni. Dovolují si vás proto touto cestou vyzvat, abyste na speciálně zřízenou emailovou adresu oceneni2008@ans.cz až do 31. října 2008 zaslali svoje nominační návrhy, a to včetně příslušného odůvodnění. Všechny nominační návrhy budou následně posouzeny a vyhodnoceny výběrovou komisí.

Druhá kategorie bude zaměřena na ocenění našich dlouhodobých partnerů v oblasti realizace sponzorského programu podniku – především v rámci podpory charity, školství a péče o mládež, kde ŘLP ČR, s. p., dlouhodobě patří mezi významné a uznávané subjekty. Ocenění budou představitelé těchto nadací a občanských sdružení, kteří se významně podílejí na rozvoji nových projektů s cílem pomáhat potřebným.

Třetí kategorie má za cíl podpořit vzdělání a další rozvoj studentů a talentů, kteří se ve svém studiu věnují problematice civilního letectví nebo přímo oblasti výzkumu a rozvoje služeb řízení letového provozu. Formou odborných stáží nebo i dlouhodobou spoluprací s možností uzavření pracovního poměru tak bude vytvořeno vhodné zázemí pro získávání kvalifikovaných lidských zdrojů pro podnik a jeho činnost v budoucnosti.

Doufám, že nový způsob a systém oceňování najde v řadách zaměstnanců podniku příznivou odezvu a přispěje také k posílení vnitropodnikové kultury a komunikace. V této souvislosti mi dovoluji, aby vás s předstihem informoval, že předvánoční setkání zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., se na pražském Žofíně bude konat 19. prosince 2008. O programu a dalších detailech vánočního setkání budete informováni prostřednictvím Stripu. **JAN KLAS**

Opět Lamanšský průliv

Švýcarský pilot **Yves Rossy** (49) přeletěl **26. září 2008** Lamanšský průliv pomocí uhlíkových křidel, která ovládal jen pohybem těla a hlavy, podobně jako to dělají ptáci. K pohybu mu sloužily čtyři raketové motory. Pětaticetkilometrovou vzdálenost z francouzského Calais do britského Doveru překonal za necelých deset minut poté, co s křídly vyskočil z malého letadla ve výšce dva a půl kilometru a pak rychlostí přes 200 kilometrů za hodinu kopíroval trasu, kterou 25. července 1909 Lamanšský průliv jako první překonal



Louis Blériot se svým jednoplošníkem X125 lehké dřevěné konstrukce s látkovým potahem.

Foto repro: **yves-rossy-photo-gallery-of-the-flying-man** **mis**

Tenisové kurty v areálu IATCC

Kdo jen chvíli nevěnoval pozornost výhledu z budovy IATCC západním směrem k objektu vysílacího ústředí asi se nestačil divit. Ještě před prázdninami mohl spatřit skupinky stromů a podrost s mohutnými keři a počátkem září již se na stejném místě prohánějí borci s tenisovými raketami.

Je nutné říci, že dva tenisové kurty, které našly své místo právě mezi vzrostlými stromy, částečně vystříhanými keři a terénními vlnami působí, jako kdyby se s nimi počítalo již od samého počátku výstavby areálu IATCC a přitom jde o myšlenku starou pouze několik měsíců.

Trochu z historie

První kroky k vybudování kurtů byly učiněny letos na jaře, když jsme počátkem května navštívili několik referenčních staveb, abychom si společně ujasnili naše představy a požadavky na použité materiály, vybavení, technologii výstavby atd. V této fázi bylo třeba vedle názorů budoucích uživatelů zapojit do hry i odborníky, kteří se výstavbou kurtů a hřišť dlouhodobě zabývají. Ti nám dali velmi cenné rady a informace, abychom mohli dále uplatnit své požadavky, a to i na zdánlivě drobnosti, které u správně navrženého a realizovaného kurtu hráč ani nepostřehne, ale jejichž nevhodné provedení dokáže samotnou hru velmi znepříjemnit. Mám na mysli např. orientaci kurtů vůči světovým stranám, počet a umístění vstupních branek, dělicích sítí mezi kurty, vhodnost a umístění mobiliáře, ale i způsob odvodnění kurtů, uspořádání z hlediska jejich snadné a rychlé údržby nebo druh, počet a umístění osvětlovacích těles.

Který povrch bude ideální?

Každý však jistě uzná, že vedle nezbytných „maličkostí“, je třeba soustředit po-

zornost zejména na výběr povrchu, na němž se bude hrát. Zadání bylo v tomto bodě poměrně jednoznačné: bude se jednat o umělý povrch vlastnostmi co nejblíží dvorci antukovému. Proto se náš zájem soustředil nejen na firmy dlouhodobě pracující v oboru výstavby sportovních hřišť, ale také nabízejících odpovídající druh umělého povrchu. Výběr nebyl snadný, protože každý z nabízených druhů má své přednosti, nakonec však padla volba na australský povrch Classic Clay. Tomuto typu povrchu se někdy říká i australská antuka nebo umělá antuka a svými vlastnostmi se skutečně téměř dokonale shoduje se skutečnou antukou. Nejen podle vyjádření výrobce, ale i podle zkušeností předních hráčů je odraz míčku na povrchu Classic Clay dokonalý a velmi vhodný pro tenis hraný na světové úrovni. Povrch také umožňuje dobrý skluz, čímž se opět přibližuje k vlastnostem antuky. Na upraveném kurtu jsou zřetelné stopy po dopadu míčku stejně jako na dvorci antukovém. Šíře vřitých čar umožňuje jejich snadnou viditelnost přes celou délku kurtu. Na rozdíl od klasické antuky lze na povrchu s umělou antukou hrát prakticky bezprostředně po deštivé přehánce, takže se odstraní dlouhodobá přerušování hry a zvyšuje se doba využití kurtů. Životnost kurtu se při správné údržbě pohybuje mezi 10 a 15 lety. Pouze jednu vlastnost od opravdové antuky nepřevzal. Na tomto povrchu se totiž rozhodně nezamazete, a tak ani po usi-

lovném boji na kurtu nebudete doma z oblečení, bot a nakonec i tašky vysypávat hromádky červené antuky.

Po výběru vhodného povrchu byla již situace „jednoduchá“. Stačilo vypořádat se s nezbytnou administrativou, která ke každé výstavbě neodmyslitelně patří, začít stavět a počátkem září přivítat první hráče. Podle záznamů v rezervační knize to byli pánové Novotný a Fabián, ale myslím, že někteří z nás nevydrželi pohled na hotové kurty za krásného letního počasí, které panovalo na přelomu srpna a září, a stali se tak vlastně takovými předskokany.

Poslední úpravy

V současné době jsou na kurty ještě umísťovány lavičky pro hráče i rozhodčí, koše a počítadla, a tak už žádnému z nás nic nebrání jít si protáhnout tělo na čerstvém vzduchu a třeba právě dnes začít s tréninkem. Vřek squash již má rozehranou svoji ligu a možná nebude dlouho trvat a mnoho z nás uvízne v sítích nějakého toho tenisového pavouka ...

Rezervace kurtu

Každý, kdo má zájem kurty využít, by si měl svůj čas předem zarezervovat na recepci IATCC, a to buď telefonicky, osobně, nebo e-mailem. V rezervovaný čas se zde nahlásí a případně obdrží klíček od satní skříňky v suterénu. Obdobný postup platí i po skončení hry. Podrobná pravidla, jak se na kurtech chovat, nejsou předmětem tohoto krátkého příspěvku, ale seznámit se s nimi je možné na nástěnce na intranetu v rubrice Rehabilitační centrum IATCC.

A protože naše relaxační centrum nabízí již značný rozsah služeb, čeká nás v brzké době jedna velice příjemná změna rezervačního systému, ale o tom zase až někdy příště.

MILAN ZDERADIČKA, CL



Inspiromat

„Zástupci společností, které mají zájem o koupi letiště, při setkáních velmi oceňují to, že zvyšujeme jeho potenciál i úroveň kvality.“

Miroslav Dvořák, ředitel letiště Praha-Ruzyně

„V konečném součtu to znamená, že budeme schopni odbavit 400 až 500 tisíc cestujících ročně. Zároveň zde bude 8 přepážek na odbavování. Celkově se zvýší kapacita letiště o 940 metrů čtverečných.“

Jan Zborník, náměstek hejtmána Karlovarského kraje, k zlepšení služeb a zvýšení kapacity nové odbavovací haly karlovarského letiště

„Situace zůstává deprimující. Smrtící kombinace drahé ropy a klesající poptávky nakazila ziskovost odvětví.“

Giovanni Bisignani, šéf mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA

„Komise však povede i nadále intenzivní dialog se státy, jejich orgány civilního letectví a aeroliniemi, aby zjistila, že dosáhnou přijatelné úrovně letecké bezpečnosti na udržitelném základě. Pokud nebudou účinně řešit bezpečnostní nedostatky, budou okamžitě zařazeny na seznam.“

Jacques Barrot, místopředseda Evropské komise, komentuje stoupající počet leteckých nehod, a proto jsou pravidla zařazení na černou listinu leteckých dopravců Evropské unie přísná

„V souvislosti s těmito událostmi jsme dospěli k závěru, že by bylo vhodné prakticky seznámit naše zaměstnance s leteckou technikou, která se nejčastěji pohybuje v našem letištním prostoru. Domníváme se, že je v zájmu všech mít na letišti dobře připravené profesionály, kteří dokážou zvládnout složité situace.“

Ladislav Ondřích, ředitel společnosti Jihočeské letiště, reaguje na nedávné nehody ultralightů, které vzlétly právě z Plané u Českých Budějovic

„Když už jste se jednou naučili létat, poznáte, že je to daleko méně únavné než řídit auto. Nemusíte každou vteřinu dávat pozor na kočky, psy, děti, semaforey, dopravní značky, matky s dětskými kočárky a občany, kteří vjedou doprostřed křižovatky na červenou... Nikdo, kdo nezažil ten skvělý pocit po ránu v oblacích, si nedokáže představit, jak volně se může cítit pilot.“

William T. Piper, prezident Piper Aircraft Corporation

Připravila: NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Tak kdopak to vlastně létá?

Letiště Praha si objednalo rozsáhlý a dlouhodobý průzkum. Nezajímá se pouze o spokojenost lidí se stávajícími službami, ale vyhodnocují se i údaje o národnosti, věku, pohlaví, zaměstnání, důvodu letu, frekvence používání letecké dopravy a další sociodemografické údaje. Na základě rozboru těchto údajů je možno vyprofilovat typického zákazníka letiště a pak zacílit nabízené služby přesně na jeho potřeby a požadavky.

Ve světě takovéto kontinuální průzkumy jsou standardní praxí, a tak Letiště Praha, které se řadí mezi evropskou top dvacítku, musí vykročit stejnou cestou.

Výzkumná agentura STEM/MARK připravila v patnácti jazycích dotazník, který má dát odpovědi na otázky, co zlepšit, co chybí a co je třeba zavést a jak se přesně trefit do očekávání zákazníků letiště. Vyplnění dotazníku zabere zhruba 10 minut a většina dotazovaných může pracovat s jazykovou mutací ve svém rodném jazyce.

V historii pražského letiště se jedná o první průzkum takového rozsahu a formátu. Průzkum probíhá od února 2008 do konce roku 2009. Letos bude shromážděno 17 tisíc dotazníků, příští rok ještě o sedm tisíc dotazníků víc.



A co dosavadní průzkumy prozradily?

Muži i ženy létá zhruba stejně, ale na jaře a na podzim se počet mužů zvyšuje, protože se létá za byznysem, a ne na dovolené. Obchodníci však tvoří jen třetinu cestujících. Osm a půl milionu lidí z celkových 12,5 milionu přilétá do Prahy soukromě. Na cestu do centra nejraději volí taxík, méně už využívají městskou hromadnou dopravu a ještě méně osobní auto. (Proto tak ostré boje o taxislužby na letišti – to jsou ohromující peníze.)

Třetinu pasažérů tvoří Češi, do Prahy nejvíce cestují lidé ve věku od 15 do 44 let. 12 procent cestujících jsou studenti, ale jen 7 procent senioři.

V letadlech roste podíl byznysmenů, na letišti přibývá lidí, kteří v Praze jen přestupují. Letiště se profiluje jako přestupní bod pro cestující z východu na západ.

A právě lidé, kteří musí čekat v hale delší dobu na další spoj, nejvíce postrádají prostory na odpočinek, možnost wi-fi připojení na internet a maminkám chybějí místnosti s přebalovacími pulty pro péči o mimina. Příznivě jsou hodnoceny čistota letiště a hladký průběh odbavovací služby a pasové kontroly. Kupodivu 3 procenta tázaných by uvítalo možnost kouření na letišti, ale toto přání zákazníků vyslyšeno nebude.

Statistický přehled:

Češi	29,3 %
Britové	7,8 %
Rusové	5,8 %
Francouzi	5,5 %
ženy	48 %
muži	52 %
řadoví zaměstnanci	39 %
manažeri	19 %
podnikatelé	12 %
studenti	12 %
senioři	7 %
soukromé cesty	66 %
pracovní cesty	34 %

Z tiskových zpráv vybral OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis

Hodnocení zam

V předcházejícím čísle Stripu jste se dozvěděli, proč zavádíme systém hodnocení zaměstnanců a co by mohlo být obsahem konkrétního rozhovoru. Kromě uvedených okruhů hodnotícího rozhovoru jsme psali také o hodnotících kritériích. V tomto pokračování cyklu článků o systému hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., se tedy podrobněji zaměříme na kritéria, podle kterých bude váš pracovní výkon hodnocen.

Jestliže chceme posuzovat výkon zaměstnance, musíme nejdříve určit ukazatele, kterými budeme výkon hodnotit a které budou přiměřené daným činností. Správná volba ukazatelů odpovídající charakteru činnosti je jedním ze základních předpokladů pro úspěšnost průběhu a využití výsledků hodnocení zaměstnanců. Tyto ukazatele představují **hodnotící kritéria**, tj. kombinace znalostí, dovedností, schopností a chování, které zaměstnanec používá při výkonu své práce a jsou nezbytné k dosažení cílů v souladu se strategickými záměry podniku.

Hodnotící kritéria systému hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., se člení na **základní a volitelná**. Tato kritéria znamenají standard výkonu a chování hodnoceného zaměstnance, pomocí kterých měříme, zda zaměstnanec splňuje očekávání, zda vyhovuje požadavkům a zda jeho pracovní výkon a chování je vyhovující.

Níže uvedená kritéria zpracovala pracovní skupina, která byla vytvořena pro účely implementace systému hod-

Seriál pohled

32

(pokračování z minulého čísla)

Zahrnovala výstavbu odbavovacího terminálu, technického bloku vyhrazeného zejména služ-

bám a prostředkům řízení a zabezpečování leteckého provozu a kontrole zabezpečovací letecké techniky, objektů přípravy posádek, technické požární a zásahové služby, nové VPD 07/25 v délce 3100 m a šířce 45 m, nového velkokapacitního hangáru ČSA (hangár F) a dalších přidružených objektů a staveb.

Z hlediska činnosti dispečerských složek řízení leteckého provozu šlo především o zavedení jednotných postupů platných pro všechny členské země RVHP. Další organizační úpravy v oblasti československého civilního letectví probíhaly následně v souladu s postupujícím rozvojem leteckého provozu, respektive s prohlubováním činnosti Státní letecké správy. Prakticky na všech existujících dopravních letištích (Praha, Bratislava, Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Holešov, Mariánské lázně, Liberec, Piešťany, Sliač, Poprad a Košice) byla provedena rekonstrukce dispečerských pracovišť, aby v rámci dostupných technických možností byly pro tyto služby vytvořeny co nejvýhodnější podmínky.

Na letištích bylo instalováno moderní radiové i světelné zabezpečovací a radionavigační zařízení. V daleko širší míře se při řízení leteckého provozu začaly využívat radiolokátory československé výroby. Podle mezinárodních požadavků byla zahájena činnost různých provozních složek a útvarů, jako například letecká informační služba (LIS), technická požární a zásahová služba (TPZS), letecká pátrací služba (Search and Rescue –

Ěstnanců ŘLP ČR, s. p., – hodnotící kritéria

nocení do našeho podniku, ve spolupráci s vybranými hodnotiteli.

Základní a volitelná kritéria

Základní kritéria bezprostředně popisují výkon sjednaného druhu práce zaměstnance na daném pracovním místě. Tato kritéria se budou u všech hodnocených zaměstnanců hodnotit povinně. To znamená, že u každého zaměstnance se bude posuzovat **plnění úkolů**, jeho **pracovní úsilí**, **spolehlivost a vytrvalost**.

Volitelná kritéria jsou kritéria, která blíže popisují výkon sjednaného druhu práce zaměstnance. Hodnotitel v rámci přípravy na hodnotící rozhovor vybere minimálně 4, maximálně 7 hodnotících kritérií a pak s nimi seznámí hodnoceného zaměstnance. Samotná volba těchto kritérií je na hodnotiteli a měla by sledovat určité cíle hodnocení. Jejich výběr však musí být svázán s pracovní náplní, kterou hodnocený zaměstnanec zastává. Nelze ho posuzovat podle kritérií, která nejsou v relaci s jeho popisem pracovního místa. Mezi volitelná kritéria patří:

Schopnost řešení krizových, záležitých situací

vedení lidí

kommunikace

strategické myšlení

týmová spolupráce

vlastní iniciativa a tvořivost

osobní rozvoj

samosťatnost (schopnost rozhodovat se nezávisle)

flexibilita

organizace práce

schopnost učení se

analytické myšlení

rozvoj jiných (schopnost vyučovat)

psaný projev a mluvený projev

orientace na zákazníka

Každé z těchto kritérií je dále rozvedeno do několika bodů, které uvádí pozorovatelné chování, tj. jak se hodnocená znalost, dovednost či schopnost projevuje a pozná. To usnadňuje jak vlastní proces hodnocení, tak stanovování cílů a kroků pro další osobní rozvoj.

Pět hodnotících stupňů

Škála pro hodnocení pracovního výkonu a pracovního chování nabízí pět hodnotících stupňů v rozmezí od „vynikající“ až po „nevyhovující“. Každému stupni hodnocení je přiřazen piktogram a charakteristika odpovídajícího pracovního výkonu a chování. Pro hodnocení se budou používat následující stupně:



vynikající, excelentní

Zaměstnanec výrazně překračuje standardní úroveň výkonu.



velmi dobrý, nadstandardní

Zaměstnanec překračuje očekávání, překračuje standardní úroveň výkonu.



standardní

Zaměstnanec splňuje očekávání, vyhovuje standardním požadavkům, vyhovující pracovní výkon.



dobrý s výhradami

Zaměstnanec odvádí téměř standardní výkon, v některých oblastech je nutné zlepšení.



nevyhovující

Zaměstnanec výrazně nesplňuje požadavky, pracovní výkon není vyhovující.

U volitelných hodnotících kritérií se bude dále určovat také i jejich význam, a to pomocí tří úrovní. Jednotlivé úrovně reprezentují význam daného hodnotícího kritéria na výkon zaměstnance, případně jejich rozsah.

Rozlišujeme tyto úrovně významu:

VV (velký význam) = dané kritérium hodnocení má velký význam pro výkon práce na této pracovní funkci.

NV (normální význam) = dané kritérium hodnocení je důležité pro výkon práce na této pracovní funkci.

MV (malý význam) = dané kritérium hodnocení má malý význam pro výkon práce na této pracovní funkci.

Podrobnější charakteristika a definice jednotlivých kritérií jsou popsány v dokumentaci systému hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., která bude postupně zveřejňována na intranetových stránkách našeho podniku.

V dalším článku o systému hodnocení zaměstnanců v našem podniku se budeme věnovat popisu procesu samotného hodnocení.

DPER

Ů do historie řízení letového provozu

SAR) apod. V rámci SLS byla zřízena vývojová pracoviště, která zajišťovala výrobu speciálního zařízení zabezpečovací letecké techniky, respektive technického provozu letišť. Tím se vytvořila možnost vybavit letiště jednoúčelovým elektronickým zařízením a mechanizačními prostředky, které nebyly běžně dostupné.

K letovému ověřování a seřizování radionavigačních a zabezpečovacích zařízení, zejména přístávacích, byla využívána letadla vybavená speciálními měřicími a kalibračními zařízeními. Předtím tuto činnost vykonávaly letouny používané též k běžné dopravě osob. Od roku 1960 byla k tomuto účelu používána Avia Av-14-32 poznávací značky OK-LCE, výrobní číslo 703113, svého času velmi populární „Emil“, který tuto činnost vykonával až do svého vyřazení v červnu 1977. Pak byl, jakožto vůbec poslední civilní „Čtrnáctka“ zapsaná v československém leteckém rejstříku, prodán do SSSR a „ve funkci“ plně nahrazen proudovým Jakem 40 OK-DHA (později OK-DYA).

V roce 1962 byl dosavadní radiový telegrafní provoz zcela nahrazen moderními dálkopisy. V radiotelefonii se poprvé ozvalo pravidelné vysílání meteorologických informací VOLMET, které nahradilo původní telegrafické. Složky zabezpečovací letecké techniky se rozšířily o dílnu radiomechaniků. Krátkovlnné kmitočty s typem vysílání A1 a A3 byly postupně zredukovány a jejich další náplní zůstal výlučně přenos provozních zpráv namísto původních, týkajících se přímo řízení leteckého provozu.

Z hlediska radionavigačního zařízení došlo k dalšímu rozšíření sítě nesměrových radiomajáků NDB, případně k modernizaci starších, aby odpovídaly předpisům a požadavkům na letecký provoz.

Po prvních zkušenostech s novými československými

radiolokátory RL-2 a RP-2 se naplno rozeběhla jejich výroba v národním podniku TESLA, což následně umožnilo postupnou instalaci prakticky na všech dopravních letištích v Československu. Během prováděné generální opravy bylo změněno umístění radiolokátoru RL-2 na pražské Ruzyni. Ten byl, společně s RP-2, nově instalován do kontejnerů. V oblastní radiolokaci začal na letišti v Ruzyni sloužit v provozu prototyp radaru OR-2. Signály od radiolokátorů byly přítom na dispečerském pracovišti



Škoda 1201 – první vozidlo FOLLOW ME na pražské Ruzyni

nově přenášeny zemním koaxiálním kabelem, který nahradil původní zvýřelové spoje.

K výraznému zvýšení kvality letového provozu došlo v roce 1963, kdy byl do praxe zaveden Předpis pro řízení civilního leteckého provozu (LS-1). V téže době byly rovněž vydány radiotelefonní postupy a česko-rusko-anglická letecká frazeologie určená pro personál řízení leteckého provozu a personál spojů. Od roku 1963 využívali startéři na letišti v Praze-Ruzyni ve službě poprvé vozidlo (Škoda 1201) označené dobře viditelným nápisem FOLLOW ME, které sloužilo k bezpečnému zavedení letadel z přilehlých pojezdových drah na přidělené stání na letištní ploše a naopak.

Pro bezproblémové zajišťování náročných činností spojených s řízením leteckého provozu byla velmi důležitá těsná spolupráce všech zainteresovaných složek. Nově zaváděná technika samozřejmě vyžadovala i značné finanční náklady a především kvalifikované pracovníky. Pro řízení leteckého provozu i jeho technické zajištění se pokračovalo v průběžném školení nové generace odborníků, kteří se na své budoucí povolání připravovali ve speciálních kurzech ve vlastním školském středisku.

1965 – 1968

Činnost Státní letecké správy ovlivnila zásadním způsobem organizační vztahy a dělbu odpovědnosti mezi podnikovou sférou a výkonnými činnostmi státní správy v oblasti československého civilního letectví. Nárůst leteckého provozu a nové nároky na kvalifikaci leteckých dispečerů vedly k neustálé potřebě zvyšovat jejich počty a z kvalitativně výcvik.

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

CIAF 2008

Letošní, 15. ročník největší prezentace letecké techniky v České republice se uskutečnil již po šesté na letišti v Brně-Tuřanech ve dnech 6. a 7. září 2008.

Program tentokrát nesliboval účast žádné akrobatické superhvězdy, k nudě však návštěvníci sedmihodinového maratónu leteckých vystoupení důvod neměli. Krásné letní počasí přilákalo v sobotu i v neděli kolem 50 tisíc lidí. Organizace leteckého dne v součinnosti organizátora show, armády ČR, policie, MHD i pracovníků firem působících na letišti v Brně byla z pohledu návštěvníků profesionální. Zaměstnanci ŘLP a pozvaní hosté měli možnost sledovat air show z terasy budovy TWR.

Program byl zahájen nízkým průletem letounů armády ČR: L-39, L-159, Mi-24, JAS-39 Gripen, A-319. Poté 2 x L-159 ALCA provedla simulovaný letecký útok za vydatné podpory pyrotechnických efektů. Do té chvíle dobře utajené stádečko srn psychicky nevydrželo a předvedlo překvapeným organizátorům neplánovanou sportovní vložku. Sokolník Pepa vyřešil překerní situaci domluvou. Pro tentokrát.

Na blankytném nebi byly k vidění proudové letouny Alpha Jet z Francie, J-22 Orla ze Srbska, F-16 z Belgie a české gripeny a alky. V poměrně početném zastoupení kategorie skupinových vystoupení defilovaly Srbské hvězdy na strojích 5 x G-2, polské Iskry na 4 x TS-11, v Brně premiérová Krila Oluje na 6 x Pilatus PC-9 z Chorvatska a Očovníci Bačovica ze Slovenska, stálce českých air show, na větroních L-13 Blaník. Do této kategorie patřila také vystoupení 5 x AN-2 i Kindernayův Létající cirkus, který mj. předvedl premiéru historické fresky z posledních okamžiků života slavného letce barona von Richthofena. Vrtulníky W3-A Sokol, Mi-24 a Sea King z Belgie se prezentovaly většinou jednoaktovkami ze života záchranářů.

Pro všeobecné letectví byl provoz na letišti po oba dny omezen zprávou NOTAM, pravidelné linky a chartery létaly bez omezení a tvořily působivou kulisu programu. Řízení na věži zvládla na jedničku nejmladší generace brněnských řídicích letového provozu.

Tečkou za CIAF bývá hangar-party, setkání pilotů a organizátorů po skončení programu v neděli navečer, kde se vyhláší různá ocenění apod. O tom si můžete přečíst na www.airshow.cz.

A taky se tam šušká, kde by asi mohl být CIAF příští rok. Co myslíte, kde bude?

Text a foto: JAN SYNAK, SLNS Brno



Zleva: Vít Novozámský, Bohuš Štrba, Václav Kořínek



Kindernay



F-16



Sea King