

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2008

ROČNÍK IX □ ČÍSLO 89

24 LISTOPAD

**Divize provozní:
Letní období 2008**

**Proces hodnocení
zaměstnanců**

**Rozhovor – Starosti
a stresy kompenzuji
létáním**

**Pozvánka
na společenský večer
na Žofíně**



Propagační tiskoviny ŘLP ČR, s. p.

Kancelář generálního ředitele vydala pro příští rok nástěnný **kalendář**, který si můžete objednat přes CL/MTZ. Vytiskeno je i blahopřání **PF 2009**. V tomto případě své požadavky směrujte na kancelář GŘ.

red



Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V listopadu 2008 dosáhnou kulatého výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP tito zaměstnanci:

Helena Hudečková, specialista LIS NOF, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **40 let**
Jan Drlík, supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Brno **40 let**
Ivan Hubert, ing., ředitel divize podnikového rozvoje a mezinárodní koordinace **35 let**
Jan Ječmínek, supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Brno **35 let**
Jiří Běna, technik II, oddělení bezpečnostních požárních systémů **35 let**

Ivana Borovcová, operátor příjmu dat, oddělení letových dat **30 let**
Josef Pechlát, dispečer FIC, oddělení ASM/FIC **25 let**
Jiří Příbyl, správce objektu, oddělení technicko-provozní služby **25 let**
Ladislav Regent, ing., vedoucí radiolokačního bodu Buchtův kopec **25 let**
Zdeňka Nejedlá, strážná, oddělení správy majetku **20 let**
Eva Pelikánová, specialista LIS NOF, oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM **15 let**
Jiřina Červenková, účetní II, oddělení účetních operací **15 let**

Blahopřejeme!

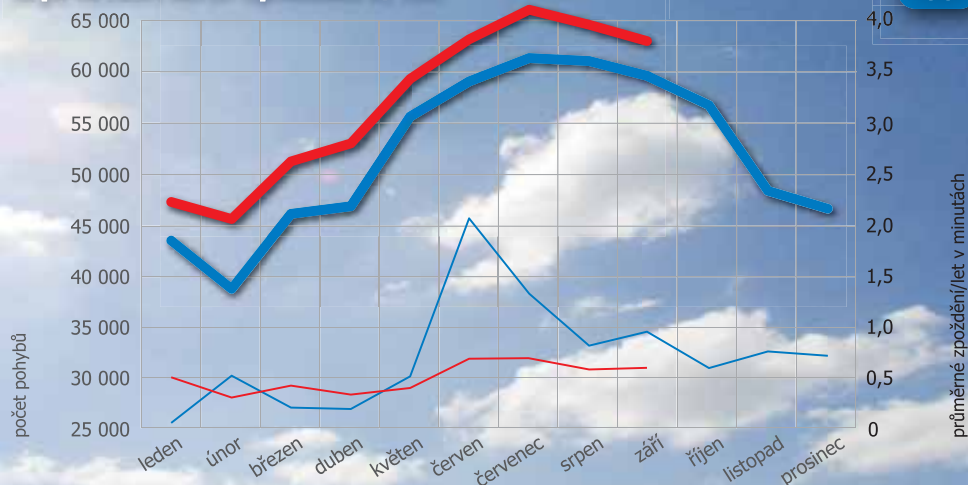
Film o perspektivách IATCC

Nejen připomenutí historie výstavby Národního integrovaného střediska řízení letového provozu České republiky, ale i například zhodnocení jeho významu pro integraci celého evropského systému, nebo informace o dalších aktivitách při rozvoji nových technologií přináší 15minutový záznam na DVD. Českou nebo anglickou verzi lze získat prostřednictvím kanceláře generálního ředitele.

red



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



Zdroj: AI, STATFOR

Počet pohybů na letišti Praha

ZÁŘÍ 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
15 243	16 176
nejvyšší počet/den (20. 9.) (18. 9.)	
580	600
nejvyšší počet/hod. (20. 9.) (25. 9.)	
52	49

Počet pohybů ve FIR Praha

ZÁŘÍ 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
59 125	62 633
nejvyšší počet/den (20. 9.) (18. 9.)	
2 124	2 231
nejvyšší počet/hod. (6. 9.) (25. 9.)	
156	154

Statistika provozu

září 2007/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ /ACFT v min.	
	2007	2008	07/08 v %	2007	2008
září	59 125	62 633	+ 5.9	0.92	0.65

Počet pohybů v evropském regionu			
	2007	2008	v %
září	916 804	948 664	+ 3,6

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
září	15 243	16 176	+ 6,1	3 101	3 301	+ 6,4	1 793	1 802	+ 0,5	866	661	– 23,7

Starosti a stresy kompenzují létáním

Organizací, které s naším podnikem spolupracují při poskytování služeb, je celá řada. Na následujících řádcích máte možnost jedné z nich nahlédnout pod pokličku (nebo spíš do hangáru) a mimo jiné se dovíte, jak je možné, že ředitele Policie ČR letecké služby plk. JUDr. Vladimíra Panenku najdete ve službě i o víkendu.

Je sobota, asi 9 hodin ráno, vám služba začala už v 7 hodin a končíte v 7 večer – to je poněkud zvláštní pracovní doba pro top manažera, nemyslíte?

Já sice mám manažerskou funkci, ale také jsem pilot, a upřímně řečeno, bez létání bych tu manažerskou funkci snad ani nechtěl. Ale to by asi řekl každý, kdo se někdy rozhodl profesionálně létat. Jinak si samozřejmě moc vážím toho, že jsem mohl vést akce jako zásahy při povodních, které naši lidé skvěle zvládli i přes omezený počet vrtulníků, podílet se na modernizaci letecké techniky a spoustě jiných věcí. Takže i „ředitelování“ má cosi do sebe. (☺)

Kolik máte měsíčně služeb mimo kancelář?

Běžné je mít zhruba třináct dvanáctihodinových služeb včetně jednoho, spíše dvou víkendů měsíčně. Já jich mám o něco méně právě kvůli té manažerské části práce. Často si беру služby právě o víkendech, rodina mi už vyrostla, takže to není takový problém.

Taková kumulace funkcí jako u vás je u Letky spíše výjimkou nebo je to pro ni naopak typické?

Velmi typické, jako asi obecně v letectví, nejenom u policie, ale např. ekonomové nebo právníci u nás dělají jenom tu svoji „papírovou“ práci. Zato třeba takový letový šéf je i letový inspektor a pilot. **Pokud jde o létání, slyšela jsem o vašem novém přírůstku. Pochlubte se?**

Rád. Druhý týden v říjnu dorazil osmý a zároveň poslední plánovaný vrtulník, Eurocopter EC 135 T2. Tím skončila modernizace lehkých vrtulníků pro ministerstvo vnitra, která začala v roce 2003 a stála 1,4 mld. Kč. Ta investice se bohužel tak dlouho odkládala, že když jsme museli odstavit 9 starých vrtulníků Mi 2 a ukončit provoz dvou poškozených BO 105, neměli jsme od roku 1997 žádný lehký vrtulník. Na všechno jsme používali střední a těžké. To je podobně ekonomické řešení jako vozit v jumbu pět lidí. To už je na-

štěstí za námi. Pokud jde o EC 135, létá za poloviční náklady než naše středně těžké vrtulníky Bell 412, je velmi příjemný na ovládání a dá se využít pro policejní činnosti, leteckou záchrannou službu i pro hasiče. Zkrátka je malý, ale šikovný. **Záchranných akcí si bohužel moc neužije. Přitom ještě v roce 2006 jste zřídili základnu pro leteckou záchrannou službu v Brně a rok poté začala příprava základny v Českých Budějovicích a Ostravě. Letos ale vyprší smlouvy soukromých provozovatelů LZS s ministerstvem zdravotnictví a nové vypadají tak, že soukromé vrtulníky obsadí osm základen, armádní jednu a vám zůstane pouze jediná. Z ostatních budete létat pro potřeby policie a hasičů. Je to pro vás nečekaný výsledek mezirezortní spolupráce nebo je v tom skrytá logika?**

Soukromí provozovatelé mají za to, že by záchrannou službu měly poskytovat pouze soukromé subjekty, tedy oni. Dokonce kvůli tomu žalovali stát. Na základě tohoto sporu vznikla dohoda o novém rozdělení základen, která s naší původní koncepcí opravdu dost zatřásla. Dokonce budeme tři lehké vrtulníky prodávat. Já ten názor soukromých provozovatelů nesdílím, ve většině států je provoz smíšený, státní i nestátní, což je podle mě neefektivnější. A v žádném státě není záchranná služba tak stoprocentně závislá na státním rozpočtu, resp. rozpočtu ministerstva zdravotnictví, jako u nás. Naše zdravotní pojišťovny totiž platí jen výkon zdravotnického personálu ve vrtulníku, náklady na let už nikoliv. Navíc když pro ministerstvo zdravotnictví letíme my, děje se to na základě dohod o spolupráci a za provozní náklady. Soukromí provozovatelé ale mají s ministerstvem zdravotnictví uzavřeny obchodní smlouvy a pochopitelně potřebují kromě pokrytí nákladů vytvořit určitý zisk. **Takže termín, kterým jste před lety označil český způsob financování letecké záchranné služby – lukrativní státní za-**



curriculum vitae

plk. JUDr. VLADIMÍR PANENKA

Narozen: 1955

Rodina: 1 manželka, 2 dcery, 2 Toníkové (vnouček a zeťák)

Co mě baví: kroužení kolem Kladna (a občerstvovací zastávky) na kole, sjízdně řeč s dobrou partou, brnkání country muziky, motorka, na kterou stále není čas, jídlo (svíčková, steak na víně) a Dobrý voják Švejk – film i kniha

Nejvíce mi vadí: když někdo bourá dobrou věc nebo se jen veze a kritizuje

Nejvíce si cením: opaku předchozího

Nejoblíbenější vrtulník: každý, který létá, super jsou naše „Éččka“ a Belly

kázka – je dnes více než aktuální. A co dál? Má na mysli vaše ostatní aktivity. Vykazují podobně turbulentní vývoj?

Naštěstí ne. Každopádně se určitě nebojím, že bychom měli málo práce, pokud jde o činnosti pro policii a hasiče. Teď je např. stěžejní prevence kriminality, zlepšení dopravní situace, dost zaostrujeme na dálnici. Provádíme pátrání po osobách a mnoho dalších úkolů. Díky špičkově vybaveným vrtulníkům a neméně špičkově vycvičeným posádkám jsme navíc schopni tyto úkoly zajišťovat i v noci.

Jednou z vašich činností je i poskytování služby pátrání a záchrany, kterou koordinuje náš podnik. Jaká je spolupráce s řídicími letového provozu?

Výborná. Známe se, občas se navštívíme a případné problémy tak hned vyřešíme. Obě strany ví, co od protějšku můžou chtít, co je schopen zajistit. Ještě lepší to bude, až začneme stejnou službu poskytovat i z Brna. S tím bychom měli začít od příštího roku, zatím pro to nemáme dost personálu.

Jak vypadá, aspoň v kostce, vaše nová koncepce?

Po uvolnění kapacit kvůli redukci naší záchranné služby nám zůstane 12 vrtulníků. Koncepce zahrnuje i personální a organizační reformu. Už jsme zavedli změnu v odpovědnostech, hlavně za ekonomické procesy, další procesy jsou na řadě. Sníží se množství řídicích funkcí, a to o 50 procent. Začne se řídit jakost, změní se způsob mého zastupování. Bude se řešit právní úprava provozu policejních letadel, tak aby se podmínky jejich provozu sblížovaly s civilními. Zatím tomu tak u nás nebylo, na rozdíl od okolních států EU. Jsme také před personálním auditem, který bude posuzovat tabulkové stavy. Ještě máme nějakou neobsazenost u letových posádek, která možná vezme za své při snížení počtu vrtulníků, rozhodně ale nebudeme propouštět. Navíc je tu reálné riziko, že nám někdo po novém roce odejde do soukromé sféry. A tady by mohl být problém. Nábor a výcvik pilotů probíhá pomalu. V podstatě potřebujeme vysokoškoláky, kteří někde aspoň sportovně létají. Hotového pilota vrtulníků policie nesežene. Nestátní sféra na tom s personálním zajištěním není lépe, takže to vypadá, že si budeme piloty přetahovat. I když je otázka, čím piloty ke službě ve státní sféře motivovat. Odměnou? **Létáním, třeba.**

To je pravda, u nás je to létání tak rozmanité, že se dá s létáním kdekoliv jinde těžko srovnávat. Ale to zase nevedí piloty, kteří u nás nikdy nelétali...

Co přitáhlo k práci v letecké službě vás? Změnil se během let váš pohled na ni a existuje něco, proč byste svoji práci třeba za nic nevyměnili?

Začínal jsem jako dispečer letového provozu u vládní letky, časem si udělal vysokou školu, pak začal létat. Býval jsem vášnivý modelář, ale do vzduchu se dostal až u letky. Během let se hlavně změnila služba sama. A já mám rád nové věci. Vždycky jsme zaváděli novinky – leteckou záchrannou, například. Jako první jsme vyzkoušeli noční provoz. Díky speciálním brýlím můžeme v noci přistát i do terénu, když to dovolí podmínky a pilot. Konečné rozhodnutí je, a vždycky bude na něm. První jsme také zapojili do služby moderní vrtulníky. Pokud jde o moji práci, mám hroznou radost, když se podaří prosadit něco důležitého. Třeba teď je konečně rozhodnuto o rekonstrukci našeho hangáru. Ale největší radost mám z létání. Někdy všechno nejde, jak by si člověk představoval, pak ale vlezte do vrtulníku, z manažera je rázem pilot, a když je let příjemný, tak je to prostě nádherná. Starosti a stresy zkrátka kompenzují létáním. A to bych opravdu neměnil.

Děkuji za rozhovor.

MARIE BORTLÍKOVÁ, SLŠ



Objektiv



Parlamentní návštěva. V rámci jednání X. meziparlamentní konference pro letectví a vesmír, která se konala ve dnech 12.–14. října 2008 v Praze, navštívili její účastníci také IATCC Praha. Členům více než 28 parlamentů z Evropy, Asie, Afriky a Severní Ameriky byly prezentovány základní informace o cílech a poslání ŘLP ČR, s. p. Značný zájem a velké množství doplňujících otázek vyvolala i následná návštěva provozních částí IATCC Praha.

rkl, foto: mis



Řízení letového provozu České republiky

Řízení letového provozu České republiky věnuje Konto BARIÉRY

600 000 Kč

Jan Klas
generální ředitel
Řízení letového provozu ČR

Božena Jirků
výkonná ředitelka nadace
Nadace Charty 77 – Konto BARIÉRY

V Praze dne 28. 10. 2008



Generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Jan Klas předal v průběhu benefičního **Večera konta BARIÉRY** tomuto sdružení šek na 600 000 korun. Pořad v přímém přenosu vysílala 28. října Česká televize. Večerem provázela Lucie Bílá, která uvedla mimo jiné vystoupení Marty Kubišové, Lubomíra Brabce nebo Petra Hapky. Celkový finanční výnos charitativního koncertu se vyšplhal k 10 milionům korun.

mis



Letištní objekt v letošních proměnách.

mis

Zeptali jsme se ...



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

S blížícím se koncem roku je tradičně připravováno předvánoční setkání zaměstnanců podniku. Kdy a kde se bude konat a jaký program nás čeká?

Vánoční večírek je v životě podniku vnímán jako jedinečná příležitost, při které se mohou všichni jeho zaměstnanci sejit a současně si v příjemné atmosféře odpočinout v době vrcholících vánočních příprav. KGŘ proto připravě program a pojetí celého večera věnuje velkou pozornost a snaží se i vyjít vstříc vašim přáním, se kterými se v průběhu roku setkává.

Uvidíme se tedy **19. prosince od 19 hodin** na pražském Žofíně, který z hlediska svého umístění i z hlediska kapacitního vyhovuje našim potřebám nejlépe. Po dvou letech, kdy večery elegantně moderoval Ray Koranteng, nás tentokrát uvítá Mahulena Bočanová. Po klasickém předtančení bude následovat oficiální část večera, kde generální ředitel předá ocenění nejlepším zaměstnancům podniku a nově i v kategoriích partner v oblasti společenské odpovědnosti firmy a podpora mladým talentům. Pak již se o vaši zábavu postará skupina Boom!Band, která patří mezi nejlépe hodnocené v ČR a často doprovází špičkové zpěváky jako je Lucie Bílá nebo Karel Gott. Chybět nebudou ani tematické vstupy, nejdříve vystoupení „české Edith Piaf“ Radky Fišarové a následně exkluzivní fashion show společenských šatů přední české návrhářky Beáty Rajské. Závěr večera bude patřit diskotéce ve stylu 70.–90. let a definitivní tečku za programem učiní po velkém úspěchu z loňského roku Vítkovo kvarteto.

Společnost Gastro Žofín Vám nabídne klasické české i středomořské speciality, nebude chybět ani degustace vybraných českých a moravských vín. Na památku si bude možné odnést barevné i dobové fotografie inspirované historií létání.

Pozvánky obdrží zaměstnanci na začátku prosince, oproti předchozím rokům však budou nepřenositelné a vstup bude umožněn pouze zaměstnanci podniku a jeho doprovodu. Toto opatření přijímáme jenom z toho důvodu, aby na večírek přišli pouze naši zaměstnanci, nikoliv lidé, kteří se k pozvánce dostali jiným způsobem a s podnikem nemají žádnou vazbu.

Za tým KGŘ věřím, že předvánoční setkání se po všech stránkách vydaří, bude se vám líbit a přispěje k pohodové atmosféře Vánoc a konce úspěšného roku 2008.

RICHARD KLÍMA

Hospodaření ŘLP k 30. 9. 2008

Hospodaření podniku je téma, které ke konci každého roku nabývá na aktuálnosti. Proto bychom rádi zaměstnance podniku a další čtenáře Stripu **informovali o jeho vývoji**. Tato první informace je pouze stručná.

Zisk podniku k 30. 9. 2008 je 256,9 mil. Kč. Vývoj hospodaření podniku v průběhu letošního roku je však odlišný od vývoje v letech minulých. Průběh čerpání nákladů je významně ovlivněn reformou veřejných financí platnou od letošního roku, konkrétně částí nově upravující oblast odvodů zdravotního a sociálního pojištění zaměstnanců. Z těchto důvodů podnik vykazoval zisk až od druhého pololetí roku. Výnosy se totiž oproti nákladům vyvíjely rovnoměrně. Tento vývoj byl očekávaný a v následujících letech bude obdobný.

Dalším faktorem ovlivňujícím hospodářský výsledek podniku je vývoj letového provozu ve FIR Praha a na určených letištích. Provoz se za prvních devět měsíců letošního roku vyvíjel slibně, konkrétně vzrostl o 6,55 % v oblasti traťových služeb řízení (vyjádřeno v přeletových jednotkách) a o 7,46 % v letištní a přibližovací službě řízení (vyjádřeno v přibližovacích jednotkách). Vývoj od začátku platnosti zimního letového řádu spolu s dostupnými informacemi však indikuje zlom trendu těchto nárůstů.

Další, podrobnější informace k vývoji hospodaření, k jednotlivým faktorům, které ho ovlivňují, a k vývoji jednotkových cen za LPS připravíme pro některé z následujících vydání Stripu.

DFIN

Rozloučení



Dne 15.10. 2008 ve věku nedožitých 89 let navždy odešel **generál-major STANISLAV HLUČKA**. S operačním létáním začal u 313. stíhací perutě RAF ve Velké Británii. Byl jedním z dobrovolníků, kteří na počátku roku 1944 odjeli bojovat na východní frontu. Bojoval na Slovensku pod vedením Františka Fajtla. Byl předsedou Sdružení československých zahraničních letců 1939–1945. Za svoji činnost byl mnohokrát vyznamenán našimi i zahraničními vyznamenáními a řády, naposledy byl v roce 2005 vyznamenán Řádem T. G. Masaryka I. třídy. Čest jeho památce.

STANISLAV ČERNÝ

DPRO: Letní období 2008

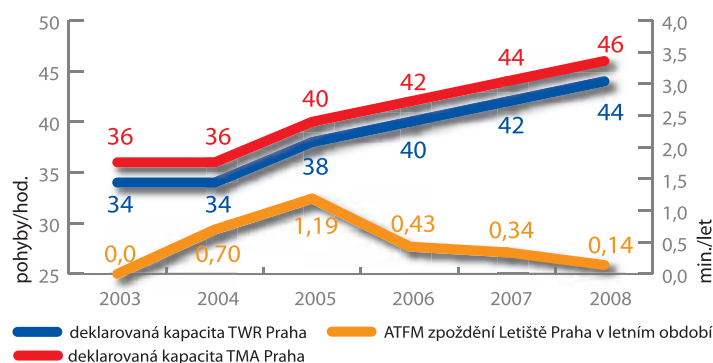
Tak jako každý rok přišla s prvními závany studeného větru, který honí po zahradě IATCC zlatohnědé listí okolních stromů, již obligátní otázka šéfredaktora Stripu: „Tak jak vám to „šlo“ v létě, Jardo?“

Dobrá, jednoduchá otázka, trochu složitější odpověď. Navíc, pro nás na DPRO ještě to „naše léto“ neskončilo a hodnotit se má zásadně až úplně na konci. To aby se to nezakřiklo ...! Hlavních ukazatelů naší efektivity je celá řada, ale z některých lze již nyní alespoň částečně odhadnout úspěšnost našeho letního snažení. V oblasti poskytování letových provozních služeb předběžná čísla naznačují

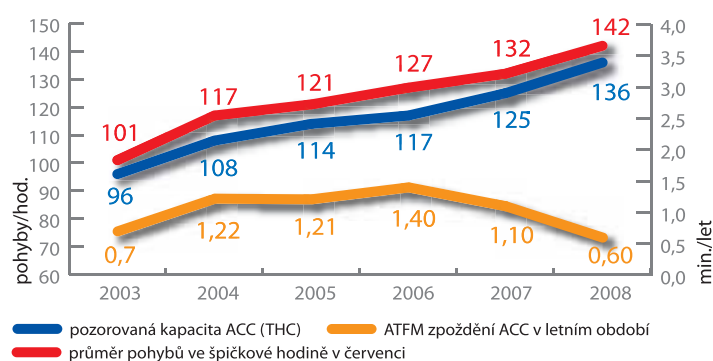
Handling Capability). Údaj THC vyjadřuje kapacitu systému poskytovaných služeb ATS v daném vzdušném prostoru – je v podstatě vyjádřením poměru počtu skutečných letů a objemu zpoždění. Tento údaj se zvýšil u ACC Praha o celých 9 % na 136 pohybů za hodinu. Obdobným vyjádřením kapacity poskytovaných služeb je u APP deklarovaný počet 46 pohybů za hodinu v prostoru CTR Ruzyně a TMA Praha

kteřou se všechna tři letiště vydala, je ale určitě cestou tím správným směrem. V Ostravě v současné době finišují kompletní zkoušky všech systémů, které umožní přistání za podmínek CAT II. a následně po doplnění některých technologií i CAT III.A. v Karlových Varech již stojí hrubá stavba nového terminálu, který v příštím roce zvýší kapacitu odbavených cestujících a podstatně zkvalitní celý odbavovací proces na letišti v Olšových Vratech. Vedení DPRO i středisek SLNS zahájilo proces, jehož cílem je efektivní využívání provozního i technického personálu středisek k zajištění hlavních činností spojených s poskytováním služeb ATS, při zachování rozsahu i kvality poskytovaných služeb.

Kapacita a zpoždění APP/TWR Praha v letním období – trend



Kapacita a zpoždění ACC v letním období – trend



ji, že poptávka po našich službách jak ve vzdušném prostoru ČR, tak i na letišti Praha Ruzyně trvá. Na ACC Praha v období od dubna do konce září poskytli své služby 322 825 letadlům, na APP a TWR v Praze 98 141 letadlům.

Kapacita letiště Praha

Výraznější nárůst letového provozu na letišti v Praze je již několik let limitován uspořádáním provozní plochy letiště a celou řadou hlukových omezení. Kapacita letiště je v některých denních obdobích již vyčerpána a nezbývá než věřit, že se celý proces výstavby nové paralelní dráhy 06R/24L urychlí.

ACC a APP/TWR

Čím se ale personál ACC a APP/TWR Praha může určitě pochlubit je, že již zmíněný nárůst objemu provozu je současně doprovázen poklesem vykázaných zpoždění a absencí závažnějších událostí v letovém provozu zavinených personálem obou stanovišť. Jako názorný doklad o výkonnosti stanoviště ACC slouží údaj THC (Traffic

Kapacita letiště Praha, která je 44 pohybů za hodinu, vyjadřuje i kapacitu stanoviště TWR. I přes vrozenou skromnost je možno konstatovat, že se podařilo naplňovat základní poslání letových provozních služeb – poskytovat své služby na vysokém stupni bezpečnosti a současně i efektivně.

Regionální letiště

Nárůst objemu provozu na regionálních letištích stále ještě není v souladu s provozními prognózami, a bohužel ani hmotnost letadel přistávajících v Brně, Ostravě a Karlových Varech zatím nedosahuje hodnot, které by výrazněji zlepšily poměr mezi náklady a výnosy středisek SLNS. Cesta,

ATM systémy

Stejně jako počty pohybů a minuty zpoždění jsou hlavním ukazatelem úspěšnosti řídicích, údaje o počtu poruch a závad ATM systémů jsou referenčními údaji o úspěšnosti našich technických specialistů. Statistika takových událostí jasně vypovídá o vysokém stupni provozuschopnosti klíčových radarových, komunikačních i navigačních systémů a zařízení. Je nutno připomenout, že mimo zajišťování chodu stávajících technologií se zástupci ATMS podíleli i na instalaci celé řady těch zcela nových. Jednalo se zejména o záložní a testovací systém VCS, který umožní bezpečné testování SW změn před jejich instalací do provozního systému.

Radarový simulátor

Určitě stojí za zmínku zcela zásadní změna na radarovém simulátoru v IATCC, který v letních měsících podstoupil rozdělení na dvě samostatné části APP a ACC tak, aby výcvik na obou mohl být prováděn zcela nezávisle. Operace oddělení těchto radarových siamských dvojčat se zdařila a byla završena získáním OPZ (osvědčení provozní způsobilosti) od ÚCL. V důsledku tohoto kroku bude možno plánovat i organizovat pokračovací a udržovací výcvik ACC a APP Praha daleko pružněji než dosud, neboť se obě stanoviště musela na simulátoru střídát.

Většina lidí má konec léta a začátek podzimu spojený s nostalgií a depesemi. Lidé na provozní divizi RLP se na tohle období tak trochu těší ...

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO
Grafy: mis

Squashová liga

Vítězem 3. kola 0. ročníku se stal **Tomáš Pištěk**, druhý skončil Robert Jamrich a třetí byl Radek Procháška. Zatím v průběžném pořadí vede Robert Jamrich/ACC se ziskem 143 bodů ze 144 možných před Tomášem Pištěkem/RIS se 142 a na třetím místě je Michal Čadil/FIC, který nasbíral celkem 134 bodů.

V současné době je rozehráno poslední letošní, 4. kolo, které skončí 23. prosince 2008. Více na <http://info.ans.cz/squash>.
MARTIN ŠTĚPÁNEK

Inspiromat

„Ztratíte-li polovinu z jednoho procenta výnosných klientů na předních sedadlech, totálně se změní ekonomická výtěžnost letu.“

Kevin Mitchell, předseda americké Business Travel Coalition

„Problém evropského letectví je, že většina aerolinek je zralá na bankrot.“

Michael O'Leary, šéf Ryanair

„Zatímco jinde v Evropě už od července počet přepravených cestujících klesá, my počítáme s tím, že v zimě dosáhneme zhruba stejných výsledků jako loni.“

Jiří Pos, vrchní ředitel Správy Letiště Praha pro obchod, provoz a řízení majetku

„Řekli jsme si, že právě teď je ideální šance ukrojit si z koláče o něco více, proto budeme do Brna a Ostravy létat častěji a úplně rušíme autobusy, které stejně často stály v zácpě na D1.“

Petr Pištělák, viceprezident ČSA pro marketing, o tom, že ČSA chtějí využít krize k dalšímu růstu a i na zimní sezonu posílají spoje

„Realizovat tento projekt bylo důležité zejména pro možnost zajišťování pravidelné mezikontinentální letecké cargo přepravy velkokapacitními letouny pro průmyslové zóny Nošovice, Mošnov a další, stejně tak pro rozvoj pravidelných linkových a charterových letů.“

Pavol Lukša, náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje, hovoří o novém světelném a navigačním systému

„Nemůžeme letiště odmítat. Pardubice ho potřebují. Kdyby se stejně chovali občané Pardubic v historii a odmítli třeba železnici, jak by dnes město vypadalo? Letiště určitě našim dětem přinese klady, tak se na to dnes musíme dívat.“

Občan Starých Jesenčan, který se představil jako **Kadeřávek**, je jedním z těch, kteří podporují rozšíření pardubického letiště

„Přerov je důležitým dopravním uzlem a přebudováním letiště by se mohl stát největším překladištěm nejen v Česku, ale díky své výhodné poloze také v celé střední Evropě.“

Jiří Lajtoch, primátor Přerova, o plánech na stavbu největšího nákladního letiště

„Každý člověk by měl umět plavat, jezdit na kole, řídit automobil a brzy i letadlo.“

Roland Garros, francouzský aviatik
Připravila: NWT

Co se děje na ruzyňském letišti?

Tak kdy už otevřou?

V březnovém čísle Stripu jsme vás poněkud záhadně informovali o zahájení stavby outletu u ruzyňského letiště a údaje o jeho poloze jsme trošku zamlžili. Kdo už zapomněl důvody, může si je v březnovém čísle osvěžit. Při jízdě po R7 nyní už stavbu nelze přehlédnout, a dokonce už bylo několikrát oznamováno a pak odloženo datum otevření. Důvodem odkladu je však zpoždění při výstavbě přípojky nové silnice od outletového centra na rychlostní komunikaci R7 směrem na Kladno. Kdyby byl outlet otevřen před dokončením této spojky, výrazně by se zvýšil provoz v oblasti letiště a tomu se chce italský investor vyhnout.

Galleria Moda, jak se největší outletové centrum v Česku jmenuje, bude prestižní outlet na evropské úrovni. Budou zde nabízeny nejvýznamnější mezinárodní módní značky. Galleria Moda nebude nabízet výprodeje starších kolekcí, ale nabídne levnější zboží přímo od výrobců. Slevy budou dosahovat nejméně 30 % oproti běžným cenám. Několik značek se na českém trhu objeví vůbec poprvé. Například Valentino Fashion Group, nabízející luxusní večerní róby a oblečení se značkou Marlboro Classic, dále Missoni, Marzotto, Calvin Klein. Vedle nich tu bude celá řada oděvů, obuvi či kabelek ze střední cenové kategorie. Nebude chybět ani zastoupení sportovních značek jako Benetton, Adidas, Nike, Puma, Reebok i zastoupení džínové módy Diesel a Rifle.

Více než 90 obchodů s módním zbožím na 30 000 m² kryté plochy a zábavní komplex na 4000 m² bude nabízet návštěvníkům stylovou nákupní galerii propojenou s místem k odpočinku, zábavě i občerstvení.



přes letiště, ze Zličína a Dejvické. Pro automobily bude k dispozici 2000 krytých a 500 nekrytých parkovacích míst. Automobilisté mohou použít sjezdu na terminal Sever/Přední Kopanina, dále jet směrem na Přední Kopaninu, nezahnout však na most, ale jet rovně. Na následném kruhovém objezdu jsou už ukazatele na Galleria Moda. Dá se též použít výjezdu Tuchoměřice, Kněžves, dát se směrem na Tuchoměřice a pak na Přední Kopaninu. Hned za vesnicí je již vidět budova Galleria Moda. A samozřejmě také bude možno využít nový přívaděč, který bude na R7 napojen přibližně v místě současného výjezdu terminál Sever/Přední Kopanina. A tak jediné, co vám ještě nemůžeme přesně říci, je, kdy otevřou. Když šéfredaktor Stripu pořizoval snímek, hnala ho ochranka budovy pryč a byla skoupá na slovo. Ale ten termín bude každým dnem, vždyť se nesmí propást předvánoční čas, kdy se otvírají penženky a nevnímá se vítr, který je čistí. Tak nezbývá než sledovat zprávy a pak neváhat a vyrazit.

Z údajů na www.pripripravil OLDŘICH STANĚK, AI, foto: mis

Hodnocení zam

V předcházejících číslech Stripu jste se již dozvěděli, proč zavádíme systém hodnocení zaměstnanců, co by mohlo být obsahem konkrétního hodnotícího rozhovoru a co jsou hodnotící kritéria. V tomto pokračování cyklu článků o systému hodnocení zaměstnanců Řízení letového provozu České republiky, s. p., se podrobněji zaměříme na popis procesu samotného hodnocení.

Aby hodnocení zaměstnanců probíhalo korektně a bylo spravedlivé pro všechny zúčastněné, musíme respektovat a dodržovat následující pravidla a zásady:

hodnocení provádí vyškolený hodnotitel, **hodnotící rozhovor** musí probíhat uceleně, bez rušivých vlivů a bez přítomnosti dalších osob, které nejsou oprávněny se ho účastnit (hodnocení se zúčastní pouze hodnotitel a hodnocený zaměstnanec), **zabýváme se výkonem** za celé hodnocené období, a to na základě relevantních informací, **hodnocení a jeho závěry** se zaznamenávají do formuláře „Záznam hodnocení zaměstnance“ (formulář „Záznam hodnocení zaměstnance“ je sestava č. 5076 - Hodnocení zaměstnance modulu AVE v PIS Odyssea), **obsah hodnocení** a údaje uvedené ve formuláři „Záznam hodnocení zaměstnance“ zůstávají důvěrné (přístup k těmto informacím má pouze hodnocený zaměstnanec, hodnotitel a v případě potřeby nadřízení zaměstnanci hodnoceného zaměstnance).

Seriál pohled

33

(pokračování z minulého čísla)

Ve službách řízení letového provozu se stále více prosazovala snaha aplikovat mezinárodní před-

pisy a postupy podle ICAO, což značně usnadňovalo zejména provoz západních leteckých dopravců ve vzdušném prostoru a na letištích v Československu. Složky řízení letového provozu v té době již plně využívaly kvalitní radionavigační zařízení odpovídající normám ICAO, představované zejména přístávacím systémem ILS a kromě rozšířených nesměrových radiomajáků NDB též všesměrovými radiomajáky VOR, kterými byla vybavena všechna tuzemská mezinárodní letiště, respektive letové cesty a okrsky letišť.

V důsledku rozvoje civilního leteckého provozu, a tím i nárůstu činnosti Státní letecké správy, bylo nutno v polovině šedesátých let přistoupit k nezbytným organizačním úpravám. Na základě znění § 4, odst. 2 zákona č. 203/1964 Sb. o úpravě některých úkolů státní správy v civilním letectví a podle §§ 67 a 68 zákona č. 47/1956 Sb. o civilním letectví byla na základě vyhlášky č. 209/1964 Sb., vydané ministrem dopravy s účinností od 1. ledna 1965, rozdělena Státní letecká správa na dvě samostatné organizace, a to Správu dopravních letišť (SDL) a Státní leteckou inspekci (SLI), obě s celostátní působností. Důvodem k uvedené reorganizaci byla především snaha vytvořit státní inspekční orgán nezávislý na jakékoli provozní činnosti.

Hlavní úkoly Správy dopravních letišť spočívaly především v:

řízení a zabezpečování civilního leteckého provozu na území Československa,

žestnanců ŘLP ČR, s. p. – proces hodnocení

Samotný proces hodnocení zaměstnanců tvoří **příprava obou účastnických stran** na hodnotící rozhovor a jeho následná **realizace**.

Průběh hodnotícího rozhovoru vypovídá o tom, jaký význam má pro hodnotitele hodnocený zaměstnanec a jeho práce. Proto je tak důležitá příprava hodnotícího rozhovoru. Ta představuje:

důkladné seznámení se systémem hodnocení a se související dokumentací,

upřesnění osnovy – přehled hlavních bodů a kritérií k projednání,

rekapitulace podkladů k hodnocení – zpracování informací o pracovním výkonu hodnoceného získaných průběžně v hodnoceném období, vyhodnocení úkolů plněných v daném období,

organizaci samotného hodnotícího rozhovoru – termíny a místo provedení konkrétních hodnotících rozhovorů s hodnocenými, a to tak, aby bylo zajištěno vytvoření dostatečného časového prostoru hodnoceným pro jejich osobní přípravu na hodnotící rozhovor (tj. minimálně jeden týden),

příprava a předvyplnění formuláře „Záznam hodnocení zaměstnance“.

Hodnotící rozhovor představuje nejdůležitější fázi procesu hodnocení. Jedná se o předem naplánovaný a připravený dialog hodnoceného zaměstnance a hodnotitele. Hodnotící rozhovor vede k objektivnímu a vyváženému

posouzení výkonu, potenciálu a chování hodnoceného podle zvolených kritérií a k dohodě na krocích dalšího rozvoje.

V průběhu rozhovoru hodnotitel a hodnocený zaměstnanec:

hodnotí období z hlediska výkonu, pracovního chování, odborného i osobního rozvoje,

prezentují fakta,

společně vyhodnocují úspěch / neúspěch

společně hledají příčiny a oblasti vedoucí ke zlepšení.

Důležitým prvkem hodnotícího rozhovoru je klima rozhovoru. Pozitivní přístup obou účastníků dialogu vede k navození a udržení dobré atmosféry, k vyváženému, otevřenému a upřímnému výměně názorů, k zvýšení vnitřní motivace a radosti ze spolupráce.

Hodnotící rozhovor je strukturovaný. To pomáhá vést dialog od sebehodnocení hodnoceného, přes zpětnou vazbu hodnotitele k vyváženému pohledu na pracovní výkon hodnoceného a potenciál jeho osobního rozvoje.

V závěru hodnotícího rozhovoru hodnotitel na základě výsledku hodnotícího rozhovoru:

stanoví cíle a pracovní úkoly na další období,

posoudí a s hodnoceným projedná potřeby dalšího vzdělávání a rozvoje,

předvolí volitelná kritéria na příští hodnotící rozhovor,

aby hodnocený věděl, na co se má, kromě stanovených cílů a úkolů, prioritně soustředit po celé další období.

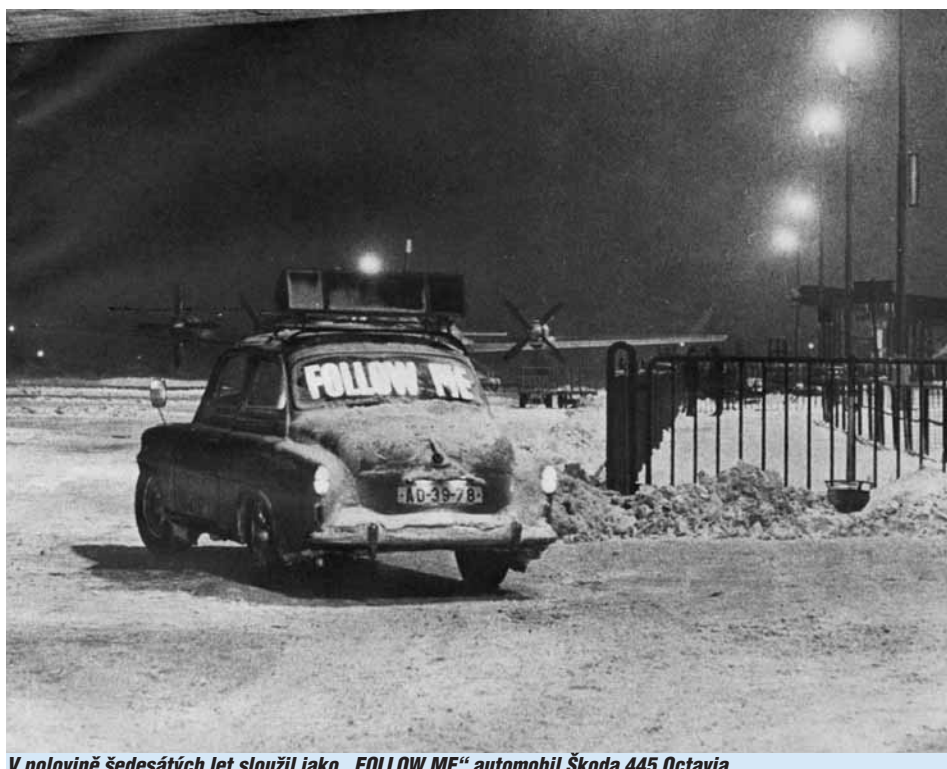
Tyto závěry hodnotitel zaznamená do formuláře hodnocení. V případě souhlasu s výsledky hodnocení pak obě strany formulář podepíší. V případě rozdílného názoru na výsledky hodnocení, které hodnotitel s hodnoceným nedokázali řešit, hodnotitel požádá o vyjádření supervizora (rozhodce/arbitra). Supervizor v rámci svých pozorování a znalostí hodnoceného vede hodnocení ke smírnému řešení, závěru. Své vyjádření pak uvede do formuláře a podepsaný ho vrátí hodnotiteli. Hodnotitel seznámí hodnoceného s vyjádřením supervizora.

Následně pak hodnotitel vyhotoví dvě kopie formuláře – jednu kopii si ponechá on a druhou předá hodnocenému. Originál formuláře pak hodnotitel zašle v uzavřené obálce vnitropodnikovou poštou ŘDPER, kde formulář bude uložen za účelem archivace.

Podrobnější popis procesu hodnocení, pokyny pro hodnotitele a hodnoceného zaměstnance a popis práce s formulářem hodnocení jsou popsány ve směrnici č. 01/08/DPER/026 – Hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., nebo v samostatných letácích. Veškeré informace v elektronické podobě naleznete na první straně intranetu našeho podniku v sekci „Novinky“ (http://www.4mis.ans.cz/units/dper/SHZ/SHZ_00.htm).

DPER

ů do historie řízení letového provozu



V polovině šedesátých let sloužil jako „FOLLOW ME“ automobil Škoda 445 Octavia

stanovení a vyhlášení letových postupů pro provádění letů nad územím Československa,

vydávání povolení ke zřízení nebo podstatné změně pozemních leteckých zařízení,

zajišťování výstavby veřejných letišť pro pravidelnou leteckou dopravu a pozemních leteckých zařízení,

výkonu správy a provádění údržby letišť a leteckých pozemních zařízení,

zpracovávání koncepcí dlouhodobého a krátkodobého rozvoje, výstavby veřejných letišť, zabezpečovací letecké techniky a leteckých provozních služeb,

zajišťování a zpracovávání přípravné a projektové dokumentace,

výkonu funkce přímého investora.

Rozhodnutím ministra dopravy ze dne 31. května 1965 byla SDL zmocněna i k výkonu funkce stavebního úřadu. V praxi to organizaci umožňovalo povolovat stavby a pozemní letecká zařízení na základě zákona č. 47/1956 Sb. (Zákon o civilním letectví), respektive podle vládního nařízení č. 8/1956 Sb. uvádět tyto stavby do trvalého provozního používání s výjimkou takových případů, pro něž si ministerstvo dopravy toto právo vyhradilo. V roce 1967 byl v souladu s rozhodnutím ministerstva dopravy zřízen v rámci SDL odbor rozvoje vědy a techniky, jehož hlavní náplní byl výkon funkce oborového výzkumného střediska v provádění, zajišťování a koordinaci výzkumných a vývojových úkolů státních, oborových a podnikových.

Ing. MILAN CVRKAL, foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)

Žofín 2008

*Setkání zaměstnanců Řízení letového provozu ČR, s. p.,
se bude konat*

*19. prosince od 19.00 hodin
v pražském paláci Žofín*

