

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2008

ROČNÍK IX □ ČÍSLO 90

PROSINEC

*Mnoho pracovních úspěchů,
zdraví a spokojenosti v osobním životě
všem zaměstnancům
přeje do roku 2009
redakce*



CEATS/FAB CE

Komise PRC Eurocontrolu vydala dne 26. 11. 2008 dokument, jež hodnotí všechny evropské iniciativy, které směřují k vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB), a jejich příspěvek ke zlepšení výkonnosti evropského systému ATM. V současné době je zahájeno a v různém stupni rozpracování devět iniciativ FAB.

Jaký je stav projektu FAB CE (FAB Central Europe) a jak je v tomto porovnání hodnocen?

Poté co CCG/20 v březnu tr. schválil výstupy studie proveditelnosti FAB CE a rozhodl o dalších krocích realizace projektu a postupu v otázce ukončení projektu CEATS, byla na úrovni poskytovatelů, na základě memoranda o spolupráci z 30. 5. 2008, vytvořena nezbytná projektová struktura, která zahájila činnosti na tzv. přípravné fázi projektu, jejímž výstupem by měl být plán implementace FAB CE. Následně byla v rámci jednání rady ministrů v Lucemburku dne 12. června podepsána na úrovni ministrů dopravy států FAB CE deklarace, kterou je vyjádřena politická podpora vytvoření FAB CE a postupnému ukončení původního projektu CEATS. Jedním z klíčových dokumentů, které podmiňují vytvoření a následné provozování FAB, je mezistátní dohoda FAB CE. Formálně by příprava a vyjednávání o této dohodě mělo probíhat v rámci Memoranda o porozumění mezi zúčastněnými státy.

Dne 14. 11. 2008 proběhlo jednání CCG/21, které rozhodlo, že pro záležitosti FAB CE bude tato skupina transformována do tzv. Prozatímní koordinační rady FAB CE (Provisional FAB CE Coordination Council), a vyzvalo státy k nominaci svých zástupců do pracovní skupiny pro zpracování výše uvedeného Memoranda.

Projekt FAB CE k dnešnímu dni vypracoval Chartu projektu, schválenou na úrovni ředitelů jednotlivých národních poskytovatelů služeb, a dále **Projektový manažerský plán (PMP)** pro činnosti v jednotlivých pracovních skupinách včetně dalších standardních náležitostí projektu.

Základní „hrubé“ hodnocení FAB uváděné ve zprávě PRC vychází z porovnání úrovně harmonizace/integrace dosažené implementací FAB ve čtyřech klíčových oblastech: Vzdušný prostor, Poskytování služeb, ATM systém a Dohled/Supervize a jejich dílčích částech. Hodnocení každé části má tři úrovně, tj. 0/0,5/1 v závislosti na míře dosažené harmonizace. FAB CE je v tomto porovnání velmi pokročilý, pouze z pohledu jednotnosti systému ATM a podpůrných služeb je hodnocen minimální hodnotou. To vychází zejména z omezení daných principy distribuovaného řešení FAB CE. Další společný vývoj ATM systému a podpůrných služeb bude součástí následných kroků projektu.

IVAN HUBERT, ŘDPRM

Ve dnech 3. až 5. 11. 2008 proběhla ve Washingtonu pravidelná výroční konference sdružení ATCA (Air Traffic Control Association) spojená s výstavou produktů a služeb v oblasti ATM. Vzhledem k tomu, že ve stejném období žily celé Spojené státy volbou nového prezidenta a jedním z ústředních hesel prezidentské kampaně bylo „Změna, kterou potřebujeme“ nebo „Změna, které můžeme věřit“, nebylo žádným překvapením, že organizátoři, kteří se ukázali být i dobrými politickými analytiky, nazvali konferenci „Wings of Change“.

53. konference ATCA

Konference byla organizována ve formě plenárních jednání zaměřených na tato klíčová témata: **1. Jaký lze očekávat nejbližší vývoj leteckého průmyslu** se zaměřením na otázky klíčových faktorů, které trvale ovlivňují rozvoj letectví, jako je cena ropy nebo ochrana životního prostředí, **2. Síťové ATM funkce** a jejich základní koncepční elementy, které zajistí, že správné informace jsou předávány na správná místa ve správném čase, **3. Letiště** s prezentacemi nejlepších praktik a iniciativ, jejichž cílem je zefektivnění služeb při současném zvyšování bezpečnosti, **4. Životní prostředí** z pohledu ATM, výrobců letadel a leteckých společností a jejich možnostmi a programy pro minimalizaci dopadu na životní prostředí při zachování rentability, **5. Nová US Administrativa** – toto velmi pro USA specifické téma bylo diskutováno z pohledu dopadu změny vlády na FAA, zejména na rozpočet, personální zajištění a rozvojové projekty, a zvláště program NexGen, který je obdobou evropského projektu SESAR, se kterým též úzce spolupracuje. I přesto, že diskutovaná témata byla v řadě případů velmi specifická pro americké prostředí, je stále více zřejmá nutnost spolupráce USA a Evropy, a to zejména na společném přístupu k vývoji ATM systému a pro podporu výměny informací.

IVAN HUBERT, ŘDPRM

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

Kulaté výročí nepřerušovaného pracovního poměru u ŘLP oslaví v prosinci 2008 následující zaměstnanci:

Markéta Žaludová, kontrolorka traťové přípravy, oddělení ARO Praha **40 let**
Anna Kořínková, supervizor AFTN/CIDIN, oddělení datových sítí **40 let**

Josef Müller, řidič, oddělení technicko-provozní služby **25 let**

Milan Komárek, technik II, oddělení bezpečnostních požárních systémů **25 let**

Drahomíra Hrkalová, referentka, oddělení radiolokační bod Písek **20 let**
Blahopřejeme!

Počet pohybů na letišti Praha

ŘÍJEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
14 899	15 167
nejvyšší počet/den (11. 10.) (2. 10.)	
570	604
nejvyšší počet/hod. (26. 10.) (25. 10.)	
50	50

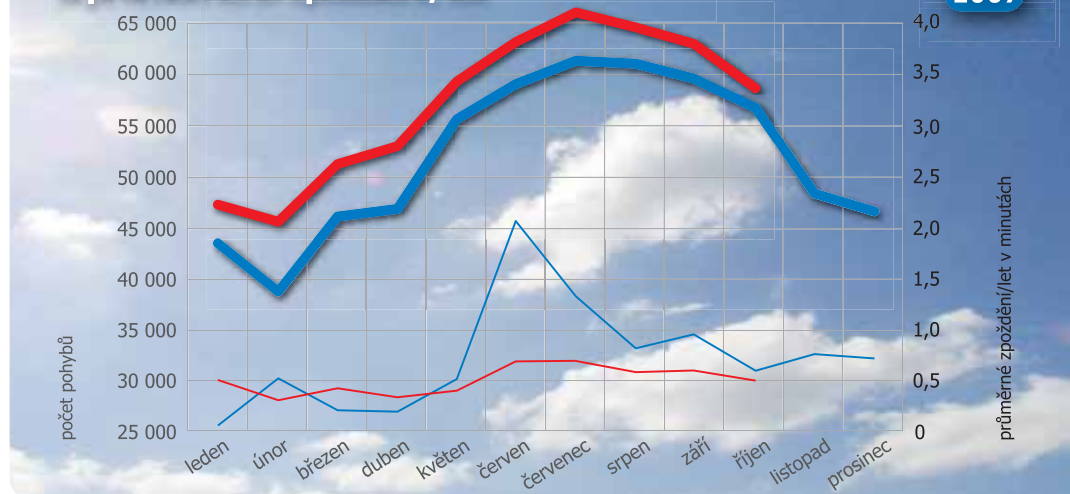
Počet pohybů ve FIR Praha

ŘÍJEN 2007/2008 (IFR)

Zdroj: AI

2007	2008
celkový počet	
56 344	58 024
nejvyšší počet/den (19. 10.) (2. 10.)	
1 988	2 056
nejvyšší počet/hod. (21. 10.) (1., 2., 4., 11. 10.)	
148	138

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



Zdroj: AI, STATFOR

Statistika provozu

říjen 2007/2008

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2007	2008	07/08 v %	2007	2008
říjen	56 344	58 024	+ 3,0	0,60	0,50

	Počet pohybů v evropském regionu		
	2007	2008	v %
říjen	889 254	927 521	+ 4,2

Počet pohybů na letištích – Česká republika												
Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary			
	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %	2007	2008	v %
říjen	14 899	15 167	+ 1,8	2 421	2 613	+ 7,9	1 141	1 288	+ 12,9	610	556	- 8,9

Metoděj Lengál – osmdesátiletý benjamínek

V různých sportovních odvětvích se čas od času vyskytne výjimečně schopný mladý jedinec, který svými výkony předčí nejen své vrstevníky, ale i starší konkurenty. Na televizních obrazovkách pak vidíme a na stránkách časopisů čteme, kterak ten a ten osmnáctiletý fotbalista zazářil na mistrovství světa a zcela zastínil starší hvězdy nebo jak šestnáctiletý skokan na lyžích létá o pět metrů dále než jeho soupeři. Méně častým protipólem jsou sportovci, kteří vynikají ve svém oboru v pokročilejším věku. Ale existují – vezměme si třeba výkony čtyřicátníků Železného nebo Haška. Osmdesátiletým reprezentantem se ale může pochlubit málokdo. Český reprezentační tým v ultralehkém létání takového reprezentanta má – je jím Metoděj Lengál, který se společně se svým synovcem Ivo Lengálem kvalifikoval na mistrovství světa v ultralehkém létání 2007. Metoděj Lengál oslavil 15. srpna 2007 své 80. narozeniny.

Metoděj Lengál plní v posádce Lengál-Lengál úlohu navigátora. O tom, že v navigaci vyniká, jsem se mohl přesvědčit, už když jsem za ním přijížděl do Plzně, kde bydlí, pořádit tento rozhovor. S hands free sadou na uších mě pan Metoděj po telefonu provedl Plzní s takovou jistotou, že jsem se nemohl ubránit pocitu, že sedí vedle mě. Poté, co mě uvítal ve svém bytě, jsme u kávy strávili příjemné dvě hodiny povídáním o létání, ale nejen o něm. Ještě než jsme začali s „natáčením“ rozhovoru, prozradil mi pan Metoděj, že kromě létání má ještě další vášeň – včely. Obor včelařství je i jeho obživou, protože dodnes podniká v oblasti včelařských etiket. Důchod, jak sám říká, poctivě odevdává státu v podobě daní.

nepřijali. Přihlásil jsem se ale k dělostřelectvu a po dvou letech jsem se dostal k dělostřeleckému leteckému průzkumu. V roce 1952 jsem přišel na letiště v Plzni, kde jsem jako navigátor a dělostřelecký pozorovatel sloužil až do roku 1969. V tomto roce moje vojenská kariéra skončila – nesouhlasil jsem se vstupem sovětských vojsk na naše území – proto jsem odešel do civilu. Odchodem z armády byla moje jakákoliv letecká činnost až do roku 1989 nemyslitelná.

A po roce 1989?

Po revoluci v roce 1989 byl založen Svaz letců, kterého jsem se stal členem. Začali jsme navštěvovat různé letecké akce a na jedné z nich – v Chuchli – jsem poprvé

si ho půjčovat. V Plešnici na půjčování letadla neměli, tak jsem začal létat v Letkově, kde byla k dispozici Cora. V té době se ale shodou okolností zabilo v letadlech několik starších pilotů, takže mi přestali chtít letadlo půjčovat. Nezbylo tedy než si koupit vlastní. Koupil jsem si Coru. Tu jsem posléze prodal a nechal jsem si u Podešvů postavit moje současné letadlo – Chico. A létám – mám nalétáno nějakých 260 hodin.

Jak vznikla posádka strýce a synovce Lengálových?

Můj synovec Ivo Lengál začal létat navigační soutěže někdy kolem roku 1995 na „dospělých“ aeroplánech a zaznamenal i některé úspěchy. Pak měl několik let

lehkých letounů a druží v aerodynamicky řízených ultralehkých letounech. Tento výsledek vám přinesl i nominaci do reprezentace České republiky. Jak jste tuto skutečnost přijali?

Samozřejmě jsme měli velkou radost, hlavně Ivo, který to prožívá přeci jen o poznání více. Vystal nám ale také problém, s jakým letadlem mistrovství světa poleťme, protože můj Chico by hmotností nevyhověl mezinárodním pravidlům. Nakonec jsem sehnal v Plešnici od pana Davida Pszczolky KitFoxe III, se kterým se do limitů bez problémů vejde. Překvapilo mě a potěšilo, s jakou ochotou nám pan Pszczolka letoun zapůjčil – za to mu velice děkujeme.

Jak funguje spolupráce posádky Lengál-Lengál na palubě?

Největší zásluhu na výsledcích má Ivoš, který má nadání pro létání a pro navigaci dané od boha. Já se snažím přispět svými zkušenostmi, navigováním jsem se konečnou zabýval velkou část svého života i profesně, takže se snažím Ivošovi pomoci – při přípravě trati, během letu hlídám směr, čas, někdy se i třeba trochu pohádáme a společně samozřejmě hledáme fotografie a znaky.

S jakými ambicemi poletíte mistrovství světa?

Každopádně jsme rozhodnutí zabojet. Když máme příležitost, musíme ji využít. Říkal jsem to už na mistrovství České republiky mladému kolegovi Ondrovi Šilhanovi: „Počítejte s tím, že vám polezeme na záda!“ A on odpověděl: „My to víme!“

Na osmdesát let rozhodně nevypadáte. Myslíte, že na tom má určitý vliv i létání?

Určitě ano. Pocit, že můžu létat a že to dokážu, mi dodává sebevědomí a psychicky mě stimuluje. Celý život se řídím heslem: „Když můžu, tak musím.“ A když můžu létat a zdravotně na to mám, tak létat musím!

Co byste popřál organizátorům mistrovství a také svým soupeřům?

Myslím, že v organizačním týmu se sešla parta zapálených lidí, takže jim přeji, ať jim ten zápal vydrží a vše vyjde podle jejich představ. Hlavně, ať vše klapě s lehkostí a v přátelské atmosféře. A soupeřům – budeme soutěžit a tvrdě se mezi sebou rvát, ale ne přes mrtvolu. Všem dohromady, abychom se létáním i na té nejvyšší úrovni především bavili.

Děkuji za rozhovor!

Text a foto MIROSLAV OROS,
Časopis Pilot LAA ČR



Půjde Ivoš ve stopách svého strýce?

Po úspěšném vystoupení na letošním mistrovství republiky jste se společně se svým synovcem Ivo Lengálem kvalifikovali na mistrovství světa. Stal jste se tak podle všeho nejstarším leteckým reprezentantem v historii ultralehkého létání. Jaká byla vaše cesta k létání a letadlům?

Naše generace byla létáním ovlivněna už od malička. Jako osmiletý kluk jsem poprvé viděl na vlastní oči letadlo, které nouzově přistálo za naší vesnicí v polích. Běžel jsem tam tři kilometry a dodnes si pamatuji, že šlo o žlutý letoun s červeným lemováním s poznávací značkou OK-MON.

V roce 1938 při mobilizaci se na letišti blízko naší vesnice sletěla valná většina našeho vojenského letectva a od rána do večera cvičila. My jsme celé dny leželi na kraji letiště a se zatajeným dechem dění pozorovali.

Vážně jsem o létání začal uvažovat v roce 1950, kdy jsem šel na vojnu a přihlásil jsem se k letectvu. Bohužel mě tam

viděl přistávat ultralighty. Smutně jsem na ně koukal a říkal si: „Na to jsem starý, tohle už pro mě bohužel není.“ Asi v roce 1993 jsme ale se Svazem letců vyrazili na letiště do Klatov, kde jsme měli domluvené vyhlídkové lety. Dostal jsem se do dvoumístného letadla Z-42, a když jsme odstartovali, zjistil jsem, že pilot sloužil ve stejném pluku jako já. Pak z jeho úst zazněla otázka: „Nechcete si to půjčit?“ Neodmítl jsem, zkusil jsem jednu dvě zatáčky, přistáli jsme a domů jsem přijel se slovy: „Budu si dělat piloták!“ Bylo mi 67 let, manželka k tomu měla několik dní připomínky, ale v Klatovech jsem při lékařské prohlídce zdravotně vyhověl a začal jsem se učit létat v Českých Budějovicích na Hosině, kde jsem v roce 1994 získal pilotní průkaz.

Takže jste začal v 67 letech létat sám. Kde a na čem?

Nejprve jsem létal v Plzni na Borech, odtud se létání přesunulo do Plešnice. Vlastní letadlo jsem neměl, musel jsem

soutěžní přestávku, a až asi před šesti lety začal s jedním svým kamarádem opět soutěžit, tentokrát již s ultralehkou Sovou. Oba ale byli ambiciózní a chtěli se osamostatnit. Rozdělili se a Ivo neměl s kým létat. V té době jsem mu nabídl: „Ivoš, kdybys nepohrdl, já bych s tebou lítal.“ Vydali jsme se společně dvakrát, třikrát na soutěž do Kotvrdovic, jednou jsme byli na Aerotour na Sazeně a všude jsme se docela slušně umístili.

Letos jsme se vypravili opět do Kotvrdovic a shodou okolností se v rámci této soutěže letělo 3. kolo českého poháru v ultralehkém létání – Poháru Petra Tučka. Řediteli soutěže Jiřímu Prokopovi se náš předvedený výkon natolik líbil – skončili jsme sedmí – že nás vyzval, abychom se zúčastnili i dalších kol. My jsme tu výzvu přijali. Na další soutěži jsme byli čtvrtí a páté kolo jsme dokonce vyhráli.

Páté kolo se letělo v rámci mistrovství České republiky, kde jste skončili čtvrtí v kategorii dvousedadlových ultra-

Objektiv



Dne 22. listopadu 2008 navštívila středisko IATCC Praha **vládní delegace Sýrie**, vedená místopředsedou vlády Abdulahem Al Dardarím a ministrem dopravy Mohammedem Baderem. V rámci jednání s generálním ředitelem ing. Klasem byla diskutována zejména možnost využití zkušeností podniku v oblasti projektového managementu, výcviku řídicích letového provozu a technických specialistů, včetně možné spolupráce při budování potřebné infrastruktury pro poskytování letových provozních služeb v Sýrii. **rkl, foto: L. HAVRÁNKOVÁ**



Po loňském úspěchu **společného semináře Aeroklubu ČR a ŘLP ČR, s. p.**, se v sobotu 6. prosince sešli v IATCC opět zástupci pilotů, řídicích z ACC Praha i ze všech APP/TWR a zástupci metodických orgánů ŘLP ČR, s. p. Společná akce za přítomnosti zástupců AČR, ÚCL a ÚZPLN svým zaměřením i obsahem jednotlivých vystoupení vytváří potřebnou komunikaci mezi všemi složkami, které se na provozu všeobecného letectví podílí. Přibližně 130 účastníků semináře, kteří opouštěli Jeneč po celodenním jednání až po páté hodině odpolední, je důkazem, že se již akce stala předvánoční tradicí. **JV**



Slavnostní vernisáž výstavy s předáním cen za **vítězné snímky ve fotosoutěži „3L“** se uskutečnila 10. listopadu 2008. Ve druhém podlaží administrativní budovy si můžete na panelech prohlédnout všechny ostatní snímky přihlášené do VII. ročníku soutěže. Uzávěrka dalšího, již VIII. ročníku bude 30. dubna 2009.

mis, foto: T. TRŽICKÝ

Personálie

Paní **Milena Ujková, DiS**, vykonává od 1. 12. 2008 funkci vedoucí oddělení evidence staveb na divizi plánování a rozvoje letových navigačních služeb / sekce realizace projektů a investic. **red**

Aktuálně

V soutěži **Českých 100 Nejlepších 2008**, pořádanou Pan-Evropskou společností pro kulturu, vzdělávání a vědecko-technickou spolupráci, získal 28. listopadu státní podnik Řízení letového provozu v kategorii **Dynamický růst** jedno ze sedmi udělených ocenění. **red**



Druhý ročník výstavy amatérských fotografií. Ve středu dne 10. prosince 2008 byla otevřena výstava prací žáků, lektorů, instruktorů, čtenářů knihovny a zaměstnanců letecké školy. Výstavu je možno zhlédnout v hale recepce letecké školy do 9. ledna 2009. **JL**

Žádáme všechny zaměstnance, kteří využívají parkoviště v areálu IATCC, aby striktně dodržovali „Dopravně provozní řád ŘLP ČR, s. p.“ (Směrnice č.01/08/CL/020) a řídili se dopravními značením, zvláště svislými dopravními značkami „**Parkoviště vyhrazeno pouze pro služební vozidla ŘLP ČR, s. p.**“ **MARTIN KRÍŽ, CL/TPS-autoprovoz**

5 let CISM týmu

Program CISM byl v ŘLP ČR, s. p., implementován na základě dohody vedení podniku a CZATCA v roce 2003.

Také v letošním roce proběhl v souladu s podnikovou směrnicí výcvik CISM týmu, tentokrát v Kurdějově na jižní Moravě. Za pět let se v týmu vystřídal řada peer-debrieferů, ale pevné jádro zůstává. Letos byl tým posílen o nové tváře a vypadá to, že budou přínosem. Práce peer-debrieferů je dobrovolná a patří jim

poděkování a uznání za to, že jsou připraveni a ochotni pomáhat v psychicky náročných situacích.

Tým je vycvičen podle mezinárodní metodiky a je připraven pomáhat v případě potřeby nejen při mimořádných a kritických událostech, ale i při zdánlivě drobných problémech.

Více informací můžete najít na nástěnce podnikového intranetu pod titulkem Zvládání stresu (CISM).

MICHAL WALTER,
koordinátor CISM týmu



Rozpočet na rok 2009 a jednotkové ceny poskytovaných služeb

Tak jako každý rok, je i závěr roku 2008 na divizi finanční ve znamení sestavy rozpočtu na rok následující. Tento článek tedy bude především o tvorbě rozpočtu podniku na následující rok a o procesu sestavování jednotkových cen letových navigačních služeb na rok 2009.

Zahájíme čísly. Náklady dosáhnu maximálně 2 990 mil. Kč, výnosy očekáváme ve výši 3 073 mil. Kč a hrubý zisk ve výši 83 mil. Kč. Tato čísla vypadají na první pohled stroze a nezajímavě, ale jejich sestavení bylo velmi komplikované a probíhalo za podmínek, které se od předchozích let v mnohém lišily.

Změněné podmínky samozřejmě souvisely s tolikrát v médiích zmiňovanou krizí civilního letectví. Bezprecedentní zvyšování cen paliv, zejména v prvním pololetí letošního roku, kdy cena ropy vyšplhala ke 147 \$ za barel, si začalo vybírat i svou daň v oblasti letecké dopravy. Mnohé kapitálově nepříliš silné letecké společnosti byly nuceny ukončit svoji činnost. Přestože tato skutečnost neměla signifikantní vliv na objem letového provozu nad územím ČR, byla zaznamenána nižší dynamika vývoje letového provozu za první tři čtvrtletí roku 2008.

Ve druhé polovině roku 2008, kdy naplno propukla celosvětová finanční krize, která se mimo jiné promítla i snížením poptávky cestujících po letecké dopravě, se zásadně změnila obchodní politika mnohých leteckých dopravců ve snaze vyhnout se propadu do červených čísel. V průběhu zimního letového řádu se významně redukovaly frekvence na leteckých linkách a ukončují se mnohá nerentabilních spojení, což se promítlo do výkonů letového provozu dosud nevídaným způ-

sobem. Objem traťového provozu v listopadu meziročně poklesl o tři procenta a výkony letištního provozu se propadly dokonce o deset procent.

Během této nepříznivé ekonomické situace očekávají zákazníci od podniků poskytujících letové navigační služby nezvyšování cen a maximální hospodárnost. Na druhé straně však snižování výkonů letového provozu staví poskytovatele letových navigačních služeb do obtížné situace z důvodu poklesu příjmů za poskytované služby. Možností, jak se vymanit z tohoto začarovaného kruhu, však není mnoho.

V kontextu těchto podmínek probíhala i každoroční bilaterální konzultace s IATA, jež zastupovala zájmy uživatelů námi poskytovaných služeb. Během této konzultace byly představeny požadavky týkající se problematiky nákladových bází. IATA očekává od ŘLP ČR, s. p., optimalizaci rozpočtovaných nákladů na rok 2009, přezkoumání výše odpisů majetku zahrnutého do nákladových bází, v rámci kalkulace kapitálových nákladů doporučuje vycházet z vlastního jmění očištěného od finančního majetku a v neposlední řadě založit kalkulaci jednotkových cen na méně konzervativní prognóze vývoje letového provozu.

Zpracování rozpočtu a sestavování nákladových bází poskytovaných letových navigačních služeb tedy probíhalo za výše uvedených podmínek. Nedostatečně odůvodněné nákladové položky nebo akce, o jejichž realizaci nebylo definitivně rozhodnuto, byly z návrhů rozpočtu jednotlivých organizačních útvarů vyloučeny. Vyloučili jsme i tvorbu střediskových rezerv. Díky tomuto postupu se podařilo sestavit kvalitní rozpočet obsahující mírně čtyřprocentní meziroční navýšení nákladů.

Při sestavování nákladových bází a kalkulací jednotkových cen poskytovaných letových navigačních služeb byl kladen důraz na maximální transparentnost tohoto procesu tak, aby byly naplněny požadavky nařízení Evropské komise č. 550/2004 a 1794/2006. Již v letošním roce byl v našem podniku v měsících květnu až říjnu detailně zkoumán proces cenotvorby za období let 2006 až 2008 a jeho transparentnost. Akci provedla agentura EUROCONTROL na základě pověření Evropské komise. Tímto procesem projdou postupně všichni poskytovatelé letových navigačních služeb členských států EU. Se Španělskem jsme byli první a výsledky jsou pro nás příznivé. Závěrečná zpráva konstatuje, že postupy uplatňované v ČR jsou v souladu s výše uvedenými nařízeními EK.

Jednotkové ceny poskytovaných letových navigačních služeb stanovené pro rok 2009 odrážejí všechny výše uvedené aspekty. Jednotková cena letištní a přibližovací služby řízení je stanovena ve výši 6800,- Kč za přibližovací jednotku, což pro uživatele našich letišť znamená meziroční snížení ceny o více než šest procent. V případě traťové služby řízení dochází k mírnému meziročnímu nárůstu v porovnání s jednotkovou cenou fakturovanou v říjnu tohoto roku, a to o necelá dvě procenta na úroveň 47,43 € za přeletovou jednotku. V rámci srovnání s ostatními členskými státy EUROCONTROL jde o jedno z nejnižších meziročních navýšení a jednotková cena dlouhodobě zůstává i pro rok 2009 pod evropským průměrem tak, jak lze vidět v níže uvedeném grafu.

DIVIZE FINANČNÍ

Inspiromat

„Chceme, aby se letecký provoz v Hradci postupně rozšiřoval. Otázkou je, zda se podaří to dotáhnout do takového stavu jako třeba v Pardubicích. Bude to záležet na městě a na případném investoru, ale rádi bychom tady provozovali i charterové lety.“

Roman Zindulka, předseda představenstva Leteckých služeb Hradec Králové

„Na aktuální poměry v odvětví letecké dopravy máme dnes velmi zdravé vnitřní hospodaření a silnou pozici na trhu.“

Radomír Lašák, prezident ČSA

„Uvítáme to, ale nebude to hned. Nejprve bude nutné, aby zmírnění kontrol a používání detektorů na tekutiny schválila Evropská unie. Potom musí detektory projít národní certifikací. Je to na několik let.“

Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha, hovoří o vývoji nového speciálního detektoru, který by mohl opět umožnit vozit tekutiny v příručních zavazadlech

„Představuje Prahu v celé její rozmanitosti a je v souladu s moderní architekturou pražského letiště, s jehož interiérem vytvoří kompaktní celek.“

Milan Richter, radní pro kulturu a cestovní ruch. Pražští radní potvrdili vítěze veřejné soutěže o vytvoření jednotné vizuální prezentace hlavního města Prahy na ruzyňském letišti

„Nižší cena ropy nenahradí ztráty z nižší poptávky. Ztráta může být ještě vyšší, než jsme předpovídali.“

Giovanni Bisignani, šéf mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA

„Ceny letenek šly celkově dolů, cestující v letošním roce ušetřili. Došlo i ke zvýhodnění některých podmínek, například platnosti letenky či změny a storna.“

Věra Janičinová, obchodní ředitelka pro prodej letenek, Student Agency

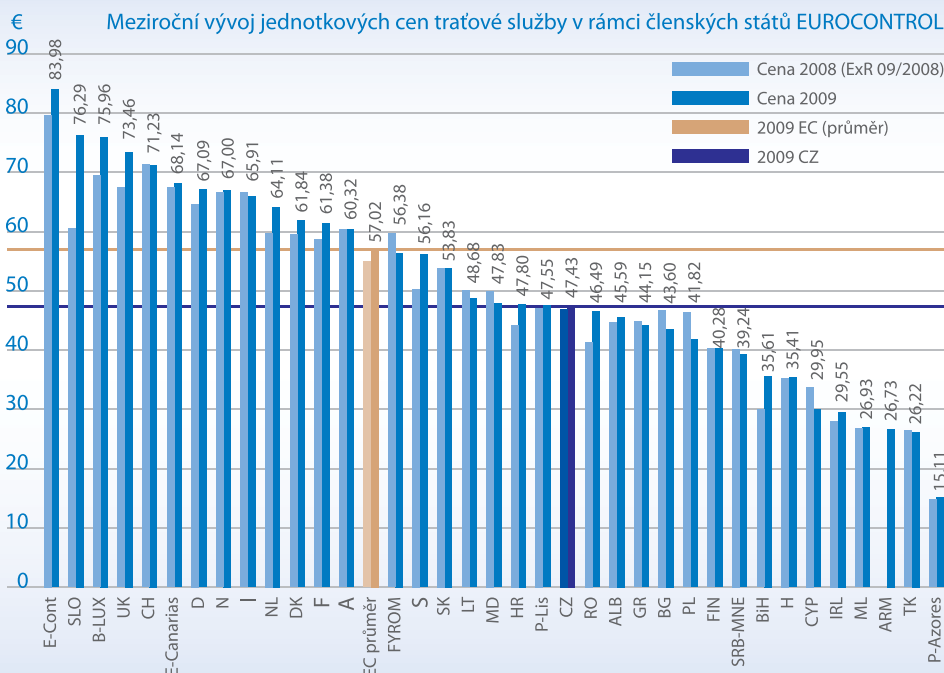
„Po dokončení celé třetí etapy obnovy letiště vznikne ucelený funkční odbavovací komplex, jehož součástí je také původní hala. Její rekonstrukce za více než 50 mil. korun začala loni v květnu a skončí do poloviny března.“

Václav Černý, ředitel letiště Karlovy Vary

„Kdybych mohl deset let zpět a pak zahynul při havárii, stálo by mi za to, abych je vyměnil za běžný život.“

Charles A. Lindberg, americký průkopník letectví
Připravila: DV

Meziroční vývoj jednotkových cen traťové služby v rámci členských států EUROCONTROL



Co se děje na ruzyňském letišti?

12 000 tun za hodinu!

Když mi tenhle výkon nejnovějšího stroje na úklid sněhu řekl manažer provozu letištních ploch ing. Jan Kadlec, tak jsem ho nevěřícně opravil, že se musí mýlit. Před 25 lety, kdy jsem v této profesi pracoval, neměla takový výkon všechna zimní technika letiště Praha dohromady.

Časy se ale mění a dnes se strojový park techniky pro zimní údržbu pohybové plochy ruzyňského letiště změnil k nepoznání. Navzdory globálnímu oteplování se zatím potřeba výkonné zimní techniky spíše prohlubuje, s důrazem na mechanismy s vysokým výkonem. Je zajímavé, že zatím statistiky spadu sněhu za zimní období neklesají, ale zmenšuje se počet dní se sněžením. Zkrátka to, co v minulosti pozvolna připadávalo po celou zimu, nyní spadne během několika dní naráz. Jako se stalo v dosud nejhorší sněhové kalamitě v lednu 2007, kdy letiště bylo 30 hodin uzavřeno. A proto letiště doplňuje a modernizuje, a až se zima zeptá, může odpovědět, že jen za poslední dva roky nakoupilo zimní techniku za 110 mil. Kč. Zatím posledním přírůstkem je opravdový Goliáš – sněhová fréza KAHLBACHER KFS 170 M2 s výkonem 10–12 000 tun sněhu za hodinu, který odhodí až na vzdálenost 80 m.



O pohon podvozku tohoto drobečka se stará šestiválcový turbodiesel o 390 kW, ale rotační soustrojí na odhoz sněhu pohání dvanáctiválcový turbodiesel o 588 kw.

Pracovní rychlost je až 62 km/h, v těžkých podmínkách, v maximálních vrstvách sněhu stále ještě až 35 km/h. Šíře záběru je 2900 mm, výška vrstvy sněhu až 1700 mm, v těžkém upěchovaném sněhu do 1000 mm. Vrhací kolo uprostřed, které ty tuny sněhu urychluje do vrhacího komína, má průměr 1700 mm. Když stojím před tou tlamou, mám pocit, že by to klidně schramstlo i auto Follow me.

Však také jenom tenhle stroj přišel na 23 mil. Kč. Letos ještě dorazily dva nové širokozáběrové zametače ofukovače JETBROOM, dva letištní sypače se smáčeným posypem (granule rozmrazovací látky jsou při rozmetávání ještě skrápěny rozmrazovací kapalinou pro zvýšení přilnavosti k povrchu a urychlení nástupu rozmrazovací chemické reakce) a jeden zametač ofukovač COMPACT.

Současný park na zimní úklid pohybové plochy činí 17 zametačů ofukovačů, 5 sněhových fréz, 1 traktorová fréza, 1 nakládací sněhová fréza, 10 traktorových košťat s radlicí, 4 letištní postřikovače, 2 sypače se smáčeným posypem. Tuto armádu zimních strojů ovládá 62 kmenových řidičů a 13 sezónních na zimní výpomoc.

Pro úklid RWY v používání + výjezdy pojezdovými drahami + nutná část odbavovací plochy je při spadu do 3 cm sněhu stanoven limitní čas 60 minut. Při ztížených podmínkách (nízká dohlednost, stranový vítr) je to 90 min. Situace nad tyto limity už je kalamitní.

Tak snad tohle už bude pádná odpověď, až se zima zeptá, cos dělal v létě. I když ale stále platí, že větru a dešti neporučíš.

Transformace státního podniku na akciovou společnost

Od 1. 12. 2008 byla do základního majetku akciové společnosti letiště Praha vložena převážná část majetku státního podniku Správa letiště Praha, byli tam převedeni všichni zaměstnanci, smluvní vztahy, povolení, certifikace a licence. Bude tak naplněn klíčový předpoklad pro zahájení privatizace. Jediným akcionářem je Česká republika zastoupená ministerstvem financí. Ministerstvo financí již jmenovalo členy dozorčí rady akciové společnosti, která je tvořena zástupci ministerstva financí, ministerstva dopravy a dalších státních institucí. Dozorčí rada vzápětí zvolila pětičlenné představenstvo Letiště Praha, a. s., z řad vrcholného managementu dosavadního státního podniku.

Připravil OLDŘICH STANĚK, AI, foto: Letiště Praha, a. s.

Jak probíhá imp

V minulých číslech STRIPU byly zodpovězeny otázky: Co je to systém hodnocení a jak bude postupně uváděn do života v ŘLP. Tedy racionální, teoretické okolnosti. Tentokrát bychom chtěli zaměřit pozornost na **emoce**, které každý proces změny, tedy i zavádění systému hodnocení, vydatně provázejí nejen v ŘLP, ale i v jiných firmách – strach z neznámého, bezradnost nad vyplňováním sebehodnocení ve formuláři, pocit ohrožení posílený neurčitými vnějšími hrozbami spojenými s mediálními informacemi o „križi“.

První informace o hodnocení zaměstnance zarazila, což to je zase za změnu. Pak začaly přicházet další upřesňující informace – školení hodnotitelů, články ve Stripu, informační letáčky, informace na intranetu, podniková směrnice obsahující všechna fakta, pokyny, záznamový formulář, workshopy se zájemci o informace. Rozhodnutí podniku se začalo realizovat v celém rozsahu i s informační kampaní.

Někteří zaměstnanci obavy přiznají, diskutují na školení hodnotitelů, při workshopech, a hledají společně pozitiva projektu a způsob jak je využít, jak prakticky některé činnosti provést. Jiní setrvávají ve svém odporu k této změně, říkají, že je to cesta zpět, že se vracíme ke „kádrování“. V projektu hledají ty okolnosti, kterými by odůvodnili jeho malou smysluplnost. Je to přirozené a teorie procesů změn velmi podobně tyto projevy lidí popisují. Také naše zkušenosti se zaváděním hodnocení v jiných firmách jsou obdobné. **Proaktivní** lidé mívají ke změnám pozitivnější vztah, berou je jako **výzvu** a brzy hledají cesty, jak je co nejlépe realizovat. Také v nich pro sebe necítí

Seriál pohled

34

(pokračování z minulého čísla)

Toto středisko mj. v této době koordinovalo státní výzkumný úkol nazvaný „Automatizace řízení mimoletištních letů – AŘML“, který řešily společně resorty ministerstva dopravy a ministerstva národní obrany.

Z hlediska technického zabezpečení řízení letového provozu se nejmarkantněji rozvíjely systémy speciální dálkopisné sítě AFTN (tzv. letecká pevná telekomunikační síť – Aeronautical Fixed Telecommunication Network), v níž původní manuální přístroje byly nahrazeny moderními, plně automatickými. Hlavní ústředna, a tedy centrum AFTN v Československu, byla instalována v Praze. Jejím stěžejním úkolem bylo zajišťovat spojení s obdobnými zahraničními středisky v sousedních státech. Spojovací služba v AFTN byla dlouhou dobu záležitostí manuálního zpracovávání zpráv v jednotlivých střediscích. V souladu s celoevropskou snahou řešit problém spojovacích systémů AFTN se v roce 1967 přistoupilo k realizaci výstavby automatického spojovacího systému. Zařízení typu ES 1/ES 3 firmy Philips bylo dodáno a smontováno v roce 1971. Automatizaci sítě AFTN se Československo stalo prvním státem v tehdejší RVHP, který plně automatický systém využívaný složkami zabezpečovací letecké služby zavedl a zahájil jeho rutinní provozní využívání.

Modernizována a stávajícím potřebám přizpůsobována byla též radiolokační technika. Tak například od roku 1965 bylo na všech používaných radiolokátorech zavedeno snímkování obrazovek pro stálou doku-

Implementace systému hodnocení zaměstnanců

hrozbu. Jsou hybateli změn, příjemně se s nimi spolupracuje. Jdou do změn s postojem: "Zkusím to, možná to má své výhody...". Lidé **pasivněji** jsou opatrní, spíše se soustředí na to, **jak se změně bránit**, vnímají ji jako **ohrožení** osobní nebo týmové, ohrožení vztahů, ohrožení moci a klidu, někdy i výkonu. Na své pocity mají plné právo a jejich kritický postoj může v diskusích pomoci najít slabá místa projektu a vylepšovat jej. Většina z nich změni svůj postoj teprve tehdy, když je čas a výsledky přesvědčí.

Jaké konkrétní výhody, dotazy a pochybnosti řešíme v rozhovorech s hodnotiteli i hodnocenými? Jaká je ta největší změna?

Sebehodnocení

Jeví se opravdu jako **zásadní** a mění způsob, jakým lidé o svém pracovním životě a práci přemýšlejí. **Zasahuje tedy do kultury podniku**. Dosud jsme byli zvyklí, že naše pracovní chování i výkony hodnotil manažer, většina z nás je víceméně pasivně vyslechla a pak jsme si s chutí zanadávali se skupinkou příznivců někde v ústraní. Teď máme jasně vyjádřit svůj názor na vlastní pracovní výkon, pracovitost, úsilí, spolehlivost a další aspekty pracovního života podle volitelných kritérií. Promyslet si argumentaci tak, abychom svůj názor obhájili i v případě, že náš manažer bude argumentovat pro názor odlišný. To se nám zdá jako riziko, se kterým jsou spojeny silné emoce. Navíc se budeme muset učit komunikovat o této choulostivé oblasti, hledat shodu, kompromisy, tolerovat odlišnosti. Hodnotitel se bude učit respektovat prostor pro vyjádření hodnoceného (50% času) a přijímat podněty ke zlepšení jako dobře míněné a přátelské, ni-

koli jako destruktivní kritiku. Hodnocený zas bude hledat komunikační prostředky, jak vyjádřit sebehodnocení a návrhy tak, aby řekl co chce a zároveň respektoval roli manažera, jeho komplexní odpovědnost, a tudíž právo závěrečného rozhodnutí. Vše se dá říci, jen se musí obě strany **učit používat vhodnou formu vyjádření**.

Dalšími otázkami jsou:

Upřímnost a otevřenost. Upřímnost tomu, kdo si ji zaslouží. Kdo se nemstí, umí s podněty pracovat, uvědomuje si, že každý má nějaké slabiny a je statečný, pokud o nich dovede otevřeně hovořit, přiznat je. Hodnocení by se mělo zaměřovat **hlavně na silné stránky, úspěchy** – hledat jejich využití, posílení a tím oslabovat slabiny.

Cíle pro další období, rozvojové cíle. Většina dobrých manažerů poskytuje spolupracovníkům **průběžně** zpětnou vazbu o tom, jak si počínají, **operativní hodnocení**. **Systém hodnocení** vede obě strany k tomu, aby si udělaly nerušený čas na dlouhodobé zhodnocení uplynulé činnosti a výhled do budoucnosti. K tomu patří i projednání **pracovních cílů pro další období** – zlepšení konkrétních aspektů pracovních úkolů, intenzivnější spolupráce s některými členy týmu, případně dodavateli podkladů, proškolení pro nové metody, technologie, zvýšení měřitelného výkonu, návrhy na zjednodušení postupů a podobně.

Rozvojové cíle – by měly být opět vázány ke konkrétní práci nebo k té, kterou by zaměstnanec chtěl zastávat v budoucnu. Například zdokonalení v angličtině, zlepšení komunikačních dovedností při jednání s interními klienty (spolupracovníky) nebo externími klienty (např.

asertivita, řešení konfliktů), prohloubení právních znalostí a úkonů, zlepšení práce na PC (grafika, programy...). Někteří zaměstnanci se místo rozšiřování kvalifikace chtějí připravovat na zastávání vyšší pozice. Pak by mohli s manažerem diskutovat postupné získávání dovedností ve vedení lidí, přijímat a realizovat delegované činnosti, zapojovat se do projektů tak, aby si pracovník i manažer ověřili, zda tento směr rozvoje je pro tohoto zaměstnance vhodný.

Pokud budete mít při stanovování cílů obtíže nebo se vám nebude dařit jiné doplňování formuláře nebo budete mít z něčeho strach, použijte e-mail: irenasss@seznam.cz, volejte 222933249, 603223112, napíšeme, zavoláme, prodiskutujeme.

Proč nejsou hodnoceni všichni? Do systému hodnocení nejsou zařazeni licencovaní zaměstnanci, kteří procházejí již dlouhou dobu náročným hodnocením, (odborné technické disciplíny, zdravotní předpoklady, jazyková zdatnost, psychická způsobilost). Mylná je i představa, že jsou hodnoceni jen řadoví zaměstnanci (jak se někteří vyjadřovali – „bič na pěšáky“). Hodnoceni jsou i všichni manažeri.

Závěrem

Věříme, že jsme rozptýlili některé obavy, a pokud vzniknou další, obraťte se, prosíme, na uvedené kontakty nebo kontaktujte zaměstnance DPER/RLZ (kl. 2068, shz@ans.cz). 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

Úvod do historie řízení letového provozu



V první polovině 60. let probíhala na Ruzyni výstavba nového letiště včetně odbavovacího terminálu a Technického bloku

mentaci provozní situace v konkrétním vzdušném prostoru.

Koncem šedesátých let pak vyvstala do popředí naléhavá potřeba další modernizace zabezpečovací letecké techniky a celého systému řízení letového provozu tak, aby byl schopen i nadále poskytovat odpovídající služby při zajištění vysokého procenta provozní spolehlivosti a bezpečnosti.

Srpnové události roku 1968 a jejich politické důsledky však zapříčinily výrazné oslabení odborné úrovně československého civilního letectví, což se neblaze projevovalo v mnoha směrech v průběhu dalších let.

1969–1972

K 1. lednu 1969 došlo k vytvoření nového státního uspořádání, federace. V souvislosti s tím se i stávající Správa dopravních letišť (SDL) rozdělila na Českou (ČSDL), respektive Slovenskou (SSDL). I když činnost obou nových organizací byla vykonávána již odděleně, zákonitě mezi nimi existovala v řadě společných aspektů i nadále těsná spolupráce.

Období po srpnových událostech roku 1968, které vyvrcholilo právě v roce 1969, se neblaze projevovalo i ve sféře československého civilního letectví.

Projevilo se to zejména citelným úbytkem skutečných

Ing. MILAN CVRKAL, foto: archiv

(pokračování v příštím čísle)

Šťastný a veselý rok 2009



Priority ŘLP na titulu? Bůhví, co bude uvnitř? Ten Strip se nedá číst!



Že Lajka byla až ve vesmíru. To má být pro mě útěcha?



S Čedokem na měsíc na Měsíc.



Počet pohybů se prudce zvyšuje. Naštěstí v Praze bude paralelní dráha. Ale pozor! Ještě není hotová!



Ne každý pohled z okénka musí nutně u cestujících na palubě vyvolat euforii.



Dotaz na CL/KVT:
Dobrý den, chtěl bych se zeptat, zda udávaná hmotnost tohoto notebooku (2,65 kg) je uvedena s prázdným HDD nebo s plným? Nebo se měří při průměrném zaplnění?

Děkuji!

English Corner

Joke / CEO Envelopes

A fellow had just been hired as the new CEO of a large high tech corporation. The CEO who was stepping down met with him privately and presented him with three numbered envelopes. "Open these if you run up against a problem you don't think you can solve," he said.

Well, things went along pretty smoothly, but six months later, sales took a downturn and he was really catching a lot of heat. About at his wits' end, he remembered the envelopes. He went to his drawer and took out the first envelope. The message read, "Blame your predecessor."

The new CEO called a press conference and tactfully laid the blame at the feet of the previous CEO. Satisfied with his comments, the press responded positively, sales began to pick up and the problem was soon behind him.

About a year later, the company was again experiencing a slight dip in sales, combined with serious product problems. Having learned from his previous experience, the CEO quickly opened the second envelope. The message read, "Reorganize." This he did, and the company quickly rebounded.

After several consecutive profitable quarters, the company once again fell on difficult times. The CEO went to his office, closed the door and opened the third envelope. The message said, "Prepare three envelopes."

Tongue Twister

Can you can a can as a canner can can a can?

旅!

Seth at Sainsbury's sells thick socks.

旅!

Clean clams crammed in clean cans.

旅!

I wish to wish the wish you wish to wish, but if you wish the wish the witch wishes, I won't wish the wish you wish to wish.

旅!

Did Dick Pickens prick his pinkie pickling cheap cling peaches in an inch of Pinch or framing his famed French finch photos?

Připravila NWT

