



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p. □ ROČNÍK X – ČÍSLO 97 □ červenec/srpen

# STRIP 2009

**FAB Central Europe –  
příprava na implementaci**

**Rozhovor  
s Michalem Hrubým  
o kvalitě IT služeb**

**2. Open Sky Jeneč –  
IATCC Cup 2009**

**Rekonstrukce  
Technického bloku  
na Ruzyni – 2. část**

**Fotosoutěž „3L“  
má vítěze**



Memorial Air Show 2009 v Roudnici nad Labem – Antonov An-2



**Putovní výstava fotografií: Pomoc Tibetu skrze Nepál – II. ročník Expedice Nepál 2009.** Ve dnech 29. 7.–14. 8. 2009 se ve 2. podlaží administrativní části IATCC uskuteční výstava fotografií s názvem *Pomoc Tibetu skrze Nepál* neziskové organizace ATMA DO, občanského sdružení. Výstava bude zahájena dne 29. 7. od 14.30 do 16.00 přednáškou a setkáním se členy expedice, která proběhla letos ve dnech 23. 5.–16. 6. Součástí výstavy bude veřejná sbírka určená na podporu vzdělanosti tibetských a nepálských dětí žijících v klášteře a sirotčinci Kopan a v utečeneckém táboře v Solo Kumbu. Více informací o společnosti: [www.pomocitibetu.atmado.cz](http://www.pomocitibetu.atmado.cz). LH

## Krátce

Společnost **Airbus** dodala v červnu letošního roku své první letadlo vyrobené mimo Evropu, a to čínské firmě Dragon Aviation Leasing. Typ A320 byl smontován v Číně a jeho provozovatelem budou Sichuan Airlines. Tom Enders, šéf Airbusu, uvedl, že se jedná o mimořádný mezník pro strategické partnerství s Čínou. red

## Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V červenci 2009 oslaví kulaté výročí nepřerušeného pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., následující zaměstnanci:

**Martin Sobek**, sřlp II, oddělení APP/TWR Praha **15 let**  
**Jiří Šefl**, pracovník údržby ZLT II, oddělení radiolokační bod Písek **20 let**  
**Ladislav Štefek**, supervizor na TS II, oddělení telekomunikací **20 let**  
**Michal Kába**, pracovník údržby ZLT II, středisko NAVCOM **30 let**  
**Petr Nalevajko**, vřlp II – SC, oddělení ASM/FIC **35 let**  
**Stanislav Trapp**, vřlp II – SC, oddělení ASM/FIC **40 let**  
**Ivan Uhlíř**, metodický pracovník LNS, oddělení projektového managementu **50 let**

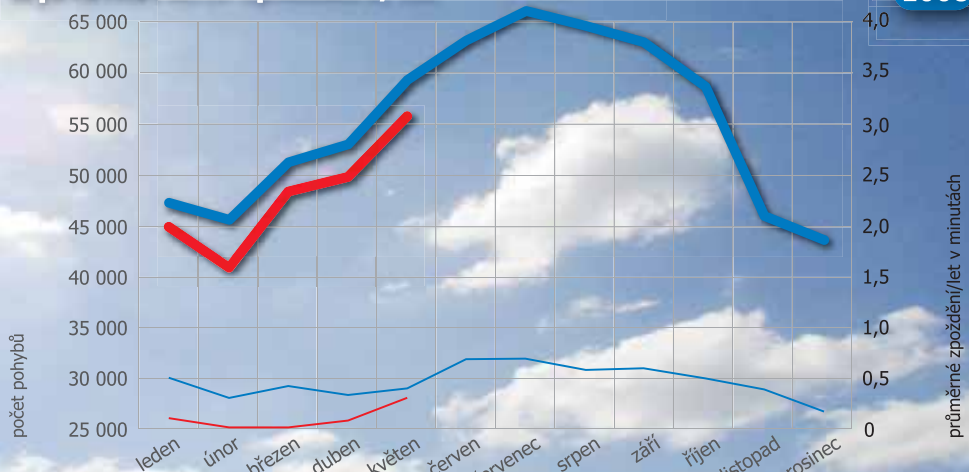
V srpnu 2009 k nim přibudou:

**Vladan Klocok**, ing., instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **15 let**  
**Tomáš Navrátil**, vedoucí oddělení postupů LNS **15 let**  
**Jiří Pištěk**, sřlp II, oddělení IFR **15 let**  
**Marek Rom**, ing., vřlp II – WS, oddělení IFR **15 let**  
**Zdeňka Aubrechtová**, spisový manipulant, ekonomicko správní referát CL **20 let**

**Josef Pati**, supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **25 let**  
**Jitka Pechancová**, operátor příjmu dat, oddělení letových dat **25 let**  
**Ladislav Smejkal**, ing., vedoucí provozu, oddělení provozu kancelářské výpočetní techniky **25 let**  
**Jana Rennerová**, ekonom specialista, oddělení controllingu **30 let**  
**Jaroslav Lechnýř**, samostatný technik II, oddělení provozu kancelářské výpočetní techniky **35 let**  
**Zdeňk Matějka**, ing., supervizor na TS II, oddělení automatizovaných systémů Praha **35 let**  
**Miroslav Josífek**, vedoucí oddělení LPS Brno **40 let**  
**Vladimír Krejčí**, vřlp II – SC, oddělení APP/TWR Praha **40 let**  
**Vlastimila Petanová**, kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO Praha **40 let**  
**Petr Ullmann**, technický dohled II, oddělení datových sítí **40 let**  
**Milan Zikmund**, inspektor ATS, oddělení auditu **40 let**

Blahopřejeme!

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



Zdroj: AI

## Počet pohybů na letišti Praha

KVĚTEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

| 2008                            | 2009          |
|---------------------------------|---------------|
| celkový počet                   |               |
| <b>15 453</b>                   | <b>13 899</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(29. 5.)  |               |
| <b>601</b>                      | <b>567</b>    |
| nejvyšší počet/hod.<br>(15. 5.) |               |
| <b>47</b>                       | <b>45</b>     |

## Počet pohybů ve FIR Praha

KVĚTEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

| 2008                            | 2009          |
|---------------------------------|---------------|
| celkový počet                   |               |
| <b>58 894</b>                   | <b>55 442</b> |
| nejvyšší počet/den<br>(29. 5.)  |               |
| <b>2 111</b>                    | <b>1 940</b>  |
| nejvyšší počet/hod.<br>(21. 5.) |               |
| <b>147</b>                      | <b>143</b>    |

## Statistika provozu

květen 2008/2009

| Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha |               |               | Nárůst provozu v % |       | Počet zpoždění/ACFT v min. |             |
|---------------------------------|---------------|---------------|--------------------|-------|----------------------------|-------------|
| 2008                            | 2009          |               | 08/09              |       | 2008                       | 2009        |
| květen                          | <b>58 894</b> | <b>55 442</b> |                    | - 5,9 | <b>0,40</b>                | <b>0,31</b> |

| Počet pohybů na letištích – Česká republika |             |        |        |       |       |        |         |       |        |              |       |        |
|---------------------------------------------|-------------|--------|--------|-------|-------|--------|---------|-------|--------|--------------|-------|--------|
|                                             | Praha (IFR) |        |        | Brno  |       |        | Ostrava |       |        | Karlovy Vary |       |        |
|                                             | 2008        | 2009   | v %    | 2008  | 2009  | v %    | 2008    | 2009  | v %    | 2008         | 2009  | v %    |
| květen                                      | 15 453      | 13 899 | − 10,0 | 3 244 | 2 844 | − 12,3 | 1 550   | 1 391 | − 10,3 | 913          | 1 029 | + 12,7 |



# E-learning jako IT proces

**Kvalita IT služeb, její měření a garance, patří k běžným problémům, jež provázejí nasazení informačních technologií v praxi. Co jeden považuje za dobrý standard, jiný bere jako podprůměr. Zajistit kvalitní IT služby představuje mnohem těžší úkol než sehnat místo pro dítě v dobré mateřské škole, říká Michal Hrubý.**

**V úvodu hovoříte o IT službách, myslíte tím také e-learning?**

Ano, myslím, e-learning je pro mě především služba zákazníkům jako každá jiná IT služba. Pokud klient nebude spokojený, nahradí ji jinou formou vzdělávání. Vzhledem k tomu, že se jedná o systém procesního vzdělávání, kde je využito informačních technologií k doručení obsahu kurzu a testů, je potřeba se na e-learning dívat jako na IT službu, která by měla být nějakým způsobem řízena. Proto by měl být e-learning řízen pomocí ITSM.

**Co si pod zkratkou ITSM mám vlastně představit?**

ITSM je Information Technology Service Management, což je způsob řízení služeb IT. Protože nutnou podmínkou pro jejich správné fungování není jen technické a technologické řízení informačních a komunikačních technologií (ICT), ale právě i řízení samotných IT procesů. A celé řízení IT procesů vychází ze standardů ITIL.

**Začínám se v těch zkratkách trochu ztrácet...**

Nebojte se, už nám jich moc nezbyvá. ITIL je zkratkou pro Information Technology Infrastructure Library, což česky znamená knihovna infrastruktury informačních technologií. ITIL skutečně vznikl jako sada knižních publikací popisujících způsob řízení IT služeb a ICT infrastruktury. Celé to do sebe zapadá. ITIL využívá ITSM pro řízení IT služeb, ty popisují firemní procesy, které slouží k dosažení cílů před-



## curriculum vitae

**Ing. MICHAL HRUBÝ**

Narozen 24. 1. 1975 v Praze

Vzdělání: ČVUT Strojní obor

Řízení letového provozu

Rodina: ženatý, žena Petra, synové

Jan 3 ½ a Václav ½ roku

Volný čas: rodina, sport

(cyklistika, squash, lyžování), film

Oblíbená kniha: Tři kamarádi,

Erich Maria Remarque

Žraloci a malé ryby, Wolfgang Ott

Oblíbený film: Filmy Bohdana

Slámy a Jana Hřebejka

Oblíbení herci: Ivan Trojan, Pavel

Liška, Marek Taclík

Oblíbená hudba: rock

Vztah k jídlu a pití: biftek a dobré

víno se neomrzí

stavovaných podnikovou strategií. No vidíte, jak jsme se od e-learningu dostali až k podnikové strategii, ale je to tak. ITIL verze 3 popisuje logické vazby mezi těmito procesy: Service Strategy (popisu-

jící celkový rámec přístupu k vývoji a implementaci služby), Service Design (popisující návrh a vývoj služeb jednotlivých procesů), Service Transition (popisuje nasazení služby za současného řízení rizik poruch a výpadků služeb), Service Operation (obsahuje postupy pro řízení služeb při provozu) a Continual Service Improvement (popisuje způsob neustálého zvyšování kvality služeb).

**A to se staráte o všechny procesy?**

V současné době zajišťujeme a měříme pouze procesy provozu a neustálého zlepšování. Procesy strategie, návrhu a implementace máme už úspěšně za sebou.

**Chtěl bych se ale vrátit k e-learningu jako takovému. V minulosti ve Stripu váš kolega prohlásil, že propojení s personálním systémem jsou otevřené dveře a kdy jimi projdete, ukáže čas. Už jste jimi prošli?**

Ano, prošli. Vytvořili jsme s naší dodavatelskou firmou Kontis a ve spolupráci s firmou ICC propojení databází vzdělávacího a personálního systému. Propojení LMS (Learning Management System) a HR systému je od svátku Dalibora (4. 6. 2009) v řádném provozu. Cílem tohoto propojení byl záznam o absolvování periodických školení na personální kartě zaměstnance. Dalším cílem bylo samozřejmě usnadnit administrativní práci příslušným sekretariátům. Celý proces propojování urychlila i profesionální úroveň koordinace s divizí personální.

**A to propojení byl v poslední době jediný cíl?**

Ne, předcházelo mu zprovoznění modulu Messenger, jehož hlavním úkolem je sledovat periodicitu kurzů, které mají definovanou platnost, a upozornit uživatele služby o vypršení platnosti takového kurzu. Zároveň modul Messenger dokáže sledovat i jiné události, např. přiřazení kurzu, přiřazení uživatele do skupiny atd., a pochopitelně o těchto událostech zákazníka informovat. Při orientaci na potřeby zákazníka jsme v procesu zlepšování implementovali prvek Lesson protector, který chrání důležité lekce proti neoprávněnému spuštění, prostě švindlování.

**Stále hovoříte v množném čísle?**

Protože to je týmová práce a systém vzdělávání je nyní tak komplexní, že zvládnout celou administraci a zároveň přípravu kurzů jednou osobou nelze. Jsme skupina lidí složená napříč celým podnikem. V současné době metodicky řídíme 12 vývojářů elektronických kurzů, já odpovídám za administraci systému, kolega Jiří Řehoř se stará o strategii a plánování investic nových služeb LMS a v neposlední řadě je to zájem divize provozní o zavedení a provozování této služby. To nám umožňuje neustálý profesní růst nejen v rámci podniku, ale i na mezinárodním poli, což samozřejmě napomáhá i zvyšování úrovně naší poskytované e-learningu.

**Děkuji vám za rozhovor.**

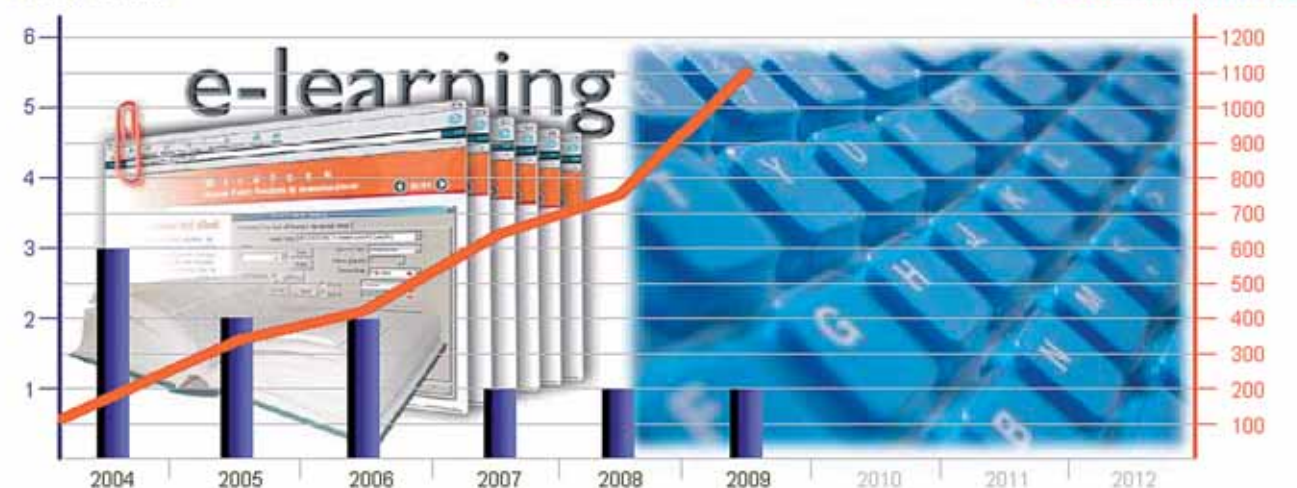
Text a foto: MICHAEL SEDLÁČEK

## LMS Problem Management

Statistika problémů a počtu licencí

Počet problémů

Počet studentských licencí



Službu E-learning RLP poskytuje Divize provozní

## Objektiv



Desátý ročník **Memorial Air Show 2009** v Roudnici nad Labem proběhl ve dnech 27. a 28. června 2009. První ročník této akce, která se koná vždy jednou za dva roky, se uskutečnil v roce 1991. Náš podnik byl letos opět jedním ze sponzorů.

Počasí letošnímu ročníku sice moc nepřálo, ale i tak byly k vidění stroje, které se staly legendou. Například North American B-25 Mitchell, DeHaviland DH 115 Vampire, který se představil v dvojímístné tréninkové verzi, vrtulníky MI-24, jejichž původní verze byly vyráběny už v sedmdesátých letech. Dále pak JAK-3 nebo AN-2 včetně výsadku parašutistů. Z domácí produkce se předvedly například Zlín Z-142 nebo L-200 Morava.

Na snímku společný let dvou L-60S. Tento typ vznikl přestavbou letounu L-60 Brigádýr. Jedná se o víceúčelový čtyřmístný celokovový vyztužený hornoplošník o rozpětí 13,96 m.



**Výlet seniorů na zámek Chyše.** Jméno Chyše bylo pro většinu pozvaných neznámá destinace. Přesto se zájezdu zúčastnily plné dva autobusy zvědavců, kteří si vychutnali jeden z krásných květnových dnů. Zámek patří vedlejší větvi rodu Lažanských, kteří jej zrenovovali po socialistických organizacích, a nynější majitelé naši výpravu zámekem a přilehlým pivovarem provedli. To se nám ještě nestalo, aby sami majitelé zámku se ujali výpravy důchodců a s profesionálním zápallem představili svoje obnovitelské dílo. Právem se mají čím pochlubit. Obnovu objektu provedli z vlastních zdrojů za pomoci příspěvku Evropské unie a našeho státu. Interiér je zatím vcelku jednoduchý a získat zpět původní vybavení je velmi obtížné, ne-li téměř nemožné. Prohlídka zámku i obnoveného pivovaru skončila ve 12 hodin a celá naše výprava se usadila k obědu ve veliké pivnici, která byla pro nás rezervována. Toto byl druhý zlatý hřeb našeho výletu, který velmi prozřetelně zařídila organizátorka našich zájezdů paní Pražáková. Ke stolům společně zasedli přátelé, bývalí spolupracovníci, kteří si vždy mají co říci a mohou zavzpomínat na léta, kdy v našich tvářích bylo méně vrásek a chůze byla pevnější. Protože odjezd byl stanoven na 17 hodin, všichni měli dosti času na družnou zábavu a na procházky velkým parkem, který k zámku náleží. Ve stinné aleji staletých lip se vzhledem k našemu věku mnozí z nás spokojili s objímáním krásných, mohutných lip místo objímání krásných žen. Myslím, že tato setkání jsou všem velmi vítaná. Kultura je spojena s udržováním vztahů s bývalými kolegy a také kontaktů s podnikem, ve kterém jsme prožili nejlepší léta svého života. Vědomí, že se na nás nezapomnělo, zahřeje u srdce. Vřelé díky, paní Pražáková.

KAREL DVOŘÁK, foto: JOSEF VOKURKA

## Fotosoutěž „3L“ má vítěze



Do letošního, VIII. ročníku fotosoutěže zaměstnanců Řízení letového provozu „3L“ přihlásilo 11 autorů celkem 54 fotografií do všech vyhlášených kategorií. Dne 23. června 2009 zhodnotila odborná porota ve složení Richard Klíma, Jiří Pekárek, Nicole Wovesná Trhlínová a Michael Sedláček všechny zaslané snímky, rozhodla o vítězích v jednotlivých kategoriích a udělila zvláštní cenu poroty.

**Fotografie Předletová příprava** (viz horní snímek) **IVANA HOLOBRADÉHO, DPRO**, získala **1. cenu** v kategorii „3L“.

**Zvláštní cena poroty** letos připadla **ROMANU NEDBALOVI, NAVCOM**, za snímek **Spící**. **První cenu** v kategorii řízení letového provozu a volné téma udělila porota snímku **IATCC v 09:17 OTY VÁCLAVÍKA, SLŠ** (snímek byl otištěn v minulém vydání Stripu).

**Druhou cenu** za všechna tři témata získal **ROBERT BAKALÁŘ, DPRO**. Jeho fotografie s názvem **FL 390** byla rovněž otištěna v minulém čísle.

**Radost ze třetí ceny** za všechna tři témata může mít **MIROSLAVA MACUROVÁ, LIS**, za fotografii **Únos z masopustu** (viz spodní snímek).

Všem oceněným budou předány ceny při slavnostní vernisáži výstavy začátkem listopadu.



Nejlepších 19 fotografií bude tvořit podzemní putovní výstavu. Ostatní soutěžní snímky si budete moci stejně jako vloni prohlédnout na výstavě v druhém patře administrativní budovy IATCC.

REDAKCE

## CANSO AGM 2009

Třináctý ročník CANSO Annual General Meeting se konal ve dnech 21.–24. června v San Diegu, Kalifornie, USA. Jeho pořadatelem byl Federal Aviation Administration a ústředním tématem pro tento rok se stalo motto „Navigating to Better Times“. Předmětem tohoto jednání byly klíčové otázky, jako je financování služeb poskytovaných ANSPs, možnosti snižování nákladů v souvislosti s finanční krizí a rozvoj harmonizace a bezpečnosti letového provozu. Důležitými výstupy jsou oznámení o oficiálním zahájení činnosti kanceláře pro Střední východ, odsouhlasení nové pracovní skupiny „Operations Committee“ jejíž náplní je zlepšování ATM performance na globální úrovni, personální změny v Executive Committee a schválení „Standards of Excellence“, které mají být prostředkem ke zvýšení kvality a harmonizace letových navigačních služeb. Hostitelskou zemí pro rok 2010 bude Oslo. Více informací na [www.canso.org](http://www.canso.org).

LH



# FAB Central Europe – příprava na implementaci

**V současné době probíhají aktivity přípravné fáze projektu FAB CE, které jsou zaměřeny na dvě základní oblasti.**

**První je vypracování nezbytných dokumentů,** na jejich základě bude možné zahájit postupnou implementaci funkčního bloku a jejichž klíčovými dokumenty jsou mezinárodní dohoda o vytvoření FAB CE a implementační plán pro statický scénář. **Druhou je pak realizace provozních zlepšení,** které jsou definovány v prováděcím plánu tzv. počátečního scénáře (ISIS – Implementation Schedule for Initial Scenario) a které lze provádět v rámci současného institucionálního uspořádání.

## Dohoda FAB CE

Mezinárodní dohoda FAB CE, která nahradí dosavadní dohodu CEATS, by měla být podle aktuálního vývoje projektu připravena k podpisu na počátku roku 2010. Poté bude možno zahájit postupnou implementaci funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE a následně po ratifikaci dohody národními parlamenty zúčastněných zemí zahájit poskytování služeb ve FAB CE. Právním rámcem pro přípravu dohody FAB CE je memorandum o porozumění (Memorandum of Understanding), jehož obsahová stránka byla odsouhlasena v dubnu tohoto roku na úrovni států skupinou PFCC (Provisional FAB CE Coordination Council).

## Implementační plán

Implementační plán pro statický scénář byl vypracován a předložen v červnu a v současné době je předmětem připomínkového řízení a je intenzivně projednáván. Následná verze bude k dispozici v říjnu. Plán stanoví jednotlivé implementační kroky statického scénáře, které jsou založeny na harmonizaci v provozních oblastech (rozdělení vzdušného prostoru, ASM / ATFCM, společné postupy pro poskytování letových provozních služeb, contingency), v oblasti technických systémů (modifikace systémů pro zpracování dat, CNS infrastruktury), personálu (společný výcvik), regulace (koordinovaný přístup dozorových orgánů), institucionálního uspořádání a v dalších oblastech souvisejících s poskytováním služeb ve FAB CE. Finální verze

dokumentu by měla být připravena k podpisu do konce listopadu letošního roku.

## ISIS

Prováděcí plán pro implementaci počátečního scénáře (ISIS) byl schválen v dubnu letošního roku. Tímto dokumentem je definováno pět tzv. oblastí pro zdokonalení (přeshraniční spolupráce při poskytování služby řízení letového provozu, harmonizace nouzových postupů, program způsobilosti personálu FAB, servisní dohody pro oblast technických služeb a spolupráce certifikovaných výcvikových zařízení), které mohou být implementovány v následujících letech před tím, než vstoupí v platnost dohoda FAB CE. Součástí ISIS je dále vypracování dvou dokumentů právní povahy. Jedním z nich je návrh rozsahu a obsahu dohody FAB CE, jako podklad pro její konečné odsouhlasení na úrovni států a druhým je multilaterální dohoda mezi poskytovateli letových navigačních služeb o finančních záležitostech.

Z hlediska původního časového plánu je projekt v současné době zhruba ve čtyřměsíčním zpoždění. Tato skutečnost je reflektována v aktuální verzi dokumentu Project Management Plan. Tímto zpožděním je ovlivněna zejména doba trvání přípravné fáze projektu, které představuje její prodloužení do 04/2010 a dále podpis dohody FAB CE původně plánovaný na konec 2009, které se posune na počátek roku 2010.

Projekt FAB CE byl vybrán jako kandidát na financování z prostředků evropského fondu TEN-T (Trans-European Network for Transport) a v současné době probíhají jednání zástupců projektu a EK s cílem formalizace dohody o financování z těchto prostředků. To mj. vyžaduje na straně národních poskytovatelů stanovení a harmonizaci postupů pro vykazování individuálních a společných (FAB) nákladů v projektu.

## Komunikační plán

Součástí projektu je komunikační plán, schválený pro rok 2009. Na jeho základě

se v listopadu uskuteční dvoudenní seminář pro všechny zainteresované partnery projektu. Jeden den semináře je koncipován jako sociální dialog, druhý pak pro zástupce státní správy a leteckých dopravců. Cílem je informovat o stavu a vývoji projektu a dále vzájemná výměna informací a seznámení s přínosy realizace FAB zejména v oblasti efektivity provádění letů, optimalizace letových tras, s tím spojeným snižováním nákladů na provádění letů a snižování negativních dopadů na životní prostředí.

Specifikou oblastí komunikačního plánu je komunikace se zástupci odborových, profesních a zaměstnaneckých organizací. Jejich zainteresovanost v projektu FAB CE je zajištěna formou sociálního dialogu. V únoru proběhlo v chorvatském Záhibu setkání zástupců vrcholového vedení projektu se zástupci zaměstnaneckých sdružení. Jeho cílem byla prezentace stavu projektu FAB CE a diskuse o možnostech vhodné, efektivní organizace zástupců sociálního dialogu pro komunikaci a spolupráci v projektu FAB. Na základě tohoto jednání bylo vedení projektu v červnu formálně informováno o vytvoření odborové aliance FAB CE (FAB CE Unions Alliance), jejímiž členy jsou všechny odborové, profesní a zaměstnanecké organizace sdružující zaměstnance technických a administrativních profesí (ne řídící letového provozu), která je tak jediným partnerem sociálního dialogu.

Na úrovni podniku proběhla doposud dvě informativní jednání za účasti zástupců projektových struktur, CZATCA a PV OSD, jejímž cílem byla informace o aktuálním vývoji projektu FAB CE. Pro zajištění maximální míry informovanosti o projektu FAB CE byl pro zaměstnance ŘLP ČR zřízen informační servis na podnikovém intranetu, umístěný na stránkách DPRM v sekci mezinárodní koordinace. Zájemci zde naleznou informace o historii projektu FAB CE s odkazy na relevantní dokumentaci, aktuální informace o stavu projektu a další důležité dokumenty. Zaměstnanci, kteří na stránkách nenaleznou potřebné informace nebo budou mít jakékoli další dotazy či náměty k projektu FAB CE, mohou prostřednictvím e-mailu nebo telefonicky položit dotaz přímo na osoby zainteresované v projektu.

**IVAN HUBERT, ŘDPRM**

## Aktuálně

Ryanair, největší nízkonákladová letecká společnost v Evropě, jmenovala 2. července 2009 paní **Henriku Schmidt** do funkce obchodní a marketingové manažerky pro Německo, Rakousko, Švýcarsko, Nizozemsko, Českou republiku a Slovensko.

Henrike Schmidt ve funkci nahradí **Anju Seugling**, která po dvou úspěšných letech u aerolinek ze společnosti Ryanair odchází.

**red**

## Inspiromat

„V případě, že by někteří z našich konkurentů zkrachovali, Wizz Air je tu a nabízí cestujícím řešení. V podstatě to již děláme.“

**John Stephenson, výkonný viceprezident Wizz Air, v narážce na problémy společnosti SkyEurope**

„Nabídli jsme mobilní check-in leteckým společností, během několika týdnů začnou tuto službu nabízet tři dopravci.“

**Eva Krejčí, mluvčí Letiště Praha**

„Společnost Germanwings v současné krizi zvýšila počet cestujících i vytiženost letadel. V dubnu 2009 přepravila 618 484 cestujících, v porovnání s minulým dubnem tedy o 0,6 % více, zatímco vytiženost letadel stoupla o 0,3 % na 79,7 %. Tímto jsme dosáhli špičkových hodnot v rámci konkurenční soutěže německých aerolinií, z čehož máme velkou radost.“

**Thomas Winkelmann, tiskový mluvčí představenstva společnosti Germanwings**

„Letecké společnosti, na které je náš projekt letiště zaměřen, používají nejnovější a nejmodernější letadla, v porovnání s řadou jiných aerolinek létají s nejmladší flotilou a řada z nich se pravidelně umísťuje v pořadí nejsestřenějších leteckých dopravců.“

**Martin Kačur, ředitel letiště Vodochody**

„Inspirací k výuce logistiky letecké dopravy pro nás byl právě vznik civilního letiště v Přerově. Kvůli tomu bude potřeba vychovat ve městě nové odborníky.“

**Ivan Barančík, rektor Vysoké školy logistiky, téma: akreditace nového oboru logistika letecké dopravy**

„Rozhodování bylo jednoznačné. I když je nový odbavovací terminál naší stavbou a mohlo by se tedy zdát, že jsem nadřezoval, vítěz je jasný. Snad se na mne obyvatelé Chebu zlobit nebudou.“

**Josef Novotný, hejtmán Karlovarského kraje, o odbavovací hale karlovarského letiště – vítěz letošní soutěže Stavba roku**

„Hluk je tady 60 let a doteď to nikomu nevadilo. Letadla samozřejmě slyšet jsou, ale nic neporušujeme, nic nepřekračujeme.“

**Jaroslav Novák, vedoucí leteckého provozu kolínského letiště, (občanské sdružení Kolínsko bojuje proti hluku z kolínského letiště)**

„Vědění, svoboda, krása, dobrodružství – co víc si člověk může přát od života?“

**Charles A. Lindbergh**  
Připravila: DV

## Personální změny v CANSO

**CANSO** s potěším oznamuje, že **Gunter Martis** se stal ředitelem pro evropské záležitosti. Svou funkci převzme v září 2009. Pan Martis je Rakušan, má přes 30 let zkušeností v leteckém průmyslu a byl evropským ředitelem pro bezpečnost, provoz a infrastrukturu v organizaci IATA od listopadu 2006. Předtím byl po dva roky hlavním technickým a provozním manažerem v AEA.

Gunter Martis řekl: „Jsem potěšen, že mohu převzít v CANSO takovou pozici. Je to skvělá příležitost, jak pokračovat v práci mé předchůdkyně **Marie Desseaux** a ukázat, že členové CANSO mohou ovlivnit klíčová rozhodnutí činěná v rámci evropského řízení letového provozu.“

**Na 13. CANSO AGM & CEO konferenci** v San Diegu oznámil **Alexander ter Kuile** svůj záměr odstoupit z funkce generálního tajemníka CANSO po završení třetího funkčního období na konci tohoto roku. „Po devíti letech ve službách CANSO je čas pro nové a čerstvé vedení, které povede organizaci k dalšímu stupni vývoje,“ řekl. Zmínil se také, že věří, že v oblasti počtu zákazníků a výkonnosti soustředěné v ATM sektoru byl zaznamenán veliký postup kupředu.

**red**

## Co se děje na ruzyňském letišti?

### World Aiport Awards míří do Prahy

Již potřetí mezinárodní Letiště Praha zvítězilo v renomované celosvětové soutěži World Airport Awards za rok 2008 v sekci nejlepší letiště východní Evropy.

Cestující prostřednictvím anketních otázek hodnotí 39 aspektů letištních služeb, jako je rychlost odbavení, bezpečnostní úroveň, dopravní spojení, nabídku restaurací, obchodů, služeb nebo třeba čistotu sociálních zařízení.

Soutěž, ve které se hodnotí letiště a letecké společnosti po celém světě, pořádá společnost Skytrax. K dispozici má víc než 8,6 mil. anketních odpovědí, které nashromáždila za období 2008/2009. Do hodnocení 190 letišť se tentokrát zapojili pasažéři 97 různých národností.

### Odbavení přes mobil – od 26. června na Letišti Praha

Letiště Praha zavedlo novinku – systém, který aerolinkám umožní, aby se jejich cestující odbavili prostřednictvím mobilního telefonu nebo PDA zařízení. Jako první rozšířila své služby o odbavení přes mobil letecká skupina Air France KLM. Od 26. června se pasažéři směřující do Amsterdamu dostanou do letadel s palubní vstupenkou na displeji telefonu. Jediným papírovým dokladem nezbytným pro vstup na palubu letadla tak zůstává osobní průkaz totožnosti. Další linkou skupiny, na které bude nová služba zavedena, je spoj do Paříže letecké společnosti Air France.



Jak takové odbavení přes mobil funguje? Pro využití služby je nutné mít telefon s internetovým prohlížečem. Cestující se přihlásí k odbavení pomocí webových stránek [mobile.airfrance.com](http://mobile.airfrance.com) nebo [klm.com](http://klm.com). Po vyplnění všech potřebných údajů obdrží elektronickou palubní vstupenku s bezpečnostním čárovým kódem přímo do svého mobilního telefonu ve formě SMS, MMS nebo e-mailu. Pasažéři se mohou odbavit a vybrat si své sedadlo od 30 hodin do 30 minut před uzavřením odbavení.

Elektronická palubní vstupenka obsahuje veškeré písemné informace uvedené na klasické palubní vstupence (čas nástupu do letadla, číslo odletového východu, čas odletu, cestovní třída a číslo sedadla). Cestující se zavazadly mohou využít přepážek „Baggage drop-off“. U bezpečnostní kontroly a u odletového východu se cestující prokáže čárovým kódem z SMS / MMS / e-mailu v jejich telefonu. Elektronická (mobilní) palubní vstupenka může být předložena v letištních halách i bezcelních obchodech na Letišti Praha.

Stejně jako u elektronických letenek jsou rezervační údaje cestujících v rezervačním systému i nadále přístupné. Pokud telefon cestujícího nefunguje nebo pokud se mu například vybit baterie, může si svou palubní vstupenku vytisknout v samoobslužném kiosku nebo o vytištění požádat zástupce letecké společnosti.

Podle Mezinárodní asociace letecké dopravy (IATA) by odbavení pomocí čárových kódů mělo být zavedeno u všech leteckých společností do konce roku 2010.

### Tak to se nepovedlo!

Zmatek zavládl ráno 29. 6. 2009 na ruzyňském letišti. Po šesté hodině byl uzavřen Terminál 2 kvůli nutnému opakování bezpečnostní kontroly pasažérů. V Terminálu 2 totiž chybou pracovníků bezpečnostní kontroly došlo k promíchání cestujících schengenského a neschengenského prostoru, a proto musel být celý tranzitní prostor Terminálu 2 vyklizen. Tím se zpozdily odlety. Některé linky nabraly až tříhodinové zpoždění. Během dopoledne bylo zpožděno 41 odletů, z toho bylo 25 odletů ČSA. Nejdelší zpoždění jedné linky bylo 3,5 hodiny. Pozitivní zjištění je, že se na chybu okamžitě přišlo a bezpečnostní mechanismy letiště zafungovaly tak, že nebyla ohrožena bezpečnost na palubě letadel. Celou událost vyšetřují specialisté na bezpečnostní audit, na jehož základě budou vyvozeny další závěry.

Z tiskových zpráv připravil: OLDŘICH STANĚK, AI, foto: LETIŠTĚ PRAHA, a. s.

# Rekonstruk

(dokončení z minulého čísla)

Vstup do objektu bude nově situován z jižního nároží objektu, což umožní vybudovat prostornější vstupní vestibul i s malou jednacím místností. Jednacím místností je situována ve vestibulu před bezpečnostní předěl a umožní tak pracovní schůzky bez nutnosti vstupovat do objektu TB. Největší nájemník v objektu – AČR – zůstává umístěn beze změny ve 2. nadzemním podlaží a budou u něj provedeny obdobné rekonstrukční práce pro sjednocení objektových standardů. V prostoru mezi AČR a naším uzavřeným blokem v horních podlažích vznikne nový prostor nájemních kanceláří v rozsahu 3 podlaží, který byl nabídnut k nájmu našim spolupracujícím dodavatelským firmám a je již z více jak 75 % zamluven. Pronájem prostor v TB je významným prvkem zvyšujícím rentabilitu a návratnost prostředků vložených do rekonstrukce.

Technické řešení rekonstrukce respektuje vysoké požadavky kladené na objekty ŘLP ČR, s. p., a standardizuje používaná řešení tak, aby byla v rámci firmy z důvodu obsluhy a servisu stejná nebo obdobná. Změny TB lze rozdělit na viditelné na první pohled a změny strukturální. K těm prvním patří nové, plně kryté požární schodiště vedoucí z úrovně střechy až na terén. Schodiště je situováno v místě dnešního vstupu do TB a v každém patře je do něj vstup z veřejně přístupné chodby. Na střeše TB na schodiště navazuje úniková cesta z TWR, která je zcela nová. Pro její vybudování bylo nutné nově řešit opláštění krčku pod TWR a narovnání zasklení staré TWR, což

## Seriál pohled

# 41

(pokračování z minulého čísla)

Z uvedeného výčtu vyplývá, že nová organizace od počátku existence zajišťovala činnosti vysoce

specifické, svým pojetím naprosto ojedinělé. Tomu odpovídala i funkční a profesní struktura, v níž nosné profese tvořili řídící letového provozu a specialisté zabezpečovací letecké techniky. Za náročnou odborně-profesní přípravu zaměstnanců odpovídal útvar odborné přípravy pracovníků řízení a zabezpečení letového provozu. V jeho rámci podstoupil každý řídící letového provozu pomaturitní specializační studium s návazným zdokonalovacím školením doplněným o další kurzy, jejichž absolvování bylo nezbytné pro budoucí výkon funkce. Obdobná specializační příprava byla vyžadována i v případě řídících odbavovacích ploch (tzv. „startérů“), radiofonistů, asistentů řídících letového provozu a referentů letecké dopravy na pracovišti přípravy posádek, respektive ve středisku letecké informační služby.

Přestože nová struktura československého civilního letectví přinesla bezesporu mnoho kladů, došlo k jistému zhoršení vzájemné spolupráce mezi jednotlivými organizacemi, což bylo způsobeno mimo jiné i ne zcela propracovanými kompetencemi při poskytování služeb, údržbě prostředků zabezpečovací letecké služby apod. Základní organizace ŘLP byla členěna podle konkrétního umístění zabezpečovacích letových středisek (ZLS) na jednotlivých letištích. Při výše uvedených reorganizacích civilního letectví přešlo do jeho řídicí sféry mnoho pracovníků z armády, což přineslo snížení odborné úrovně v řídicích článcích.

I přes tyto dílčí (a v některých případech bohužel zá-



# ce objektu Technický blok (2)

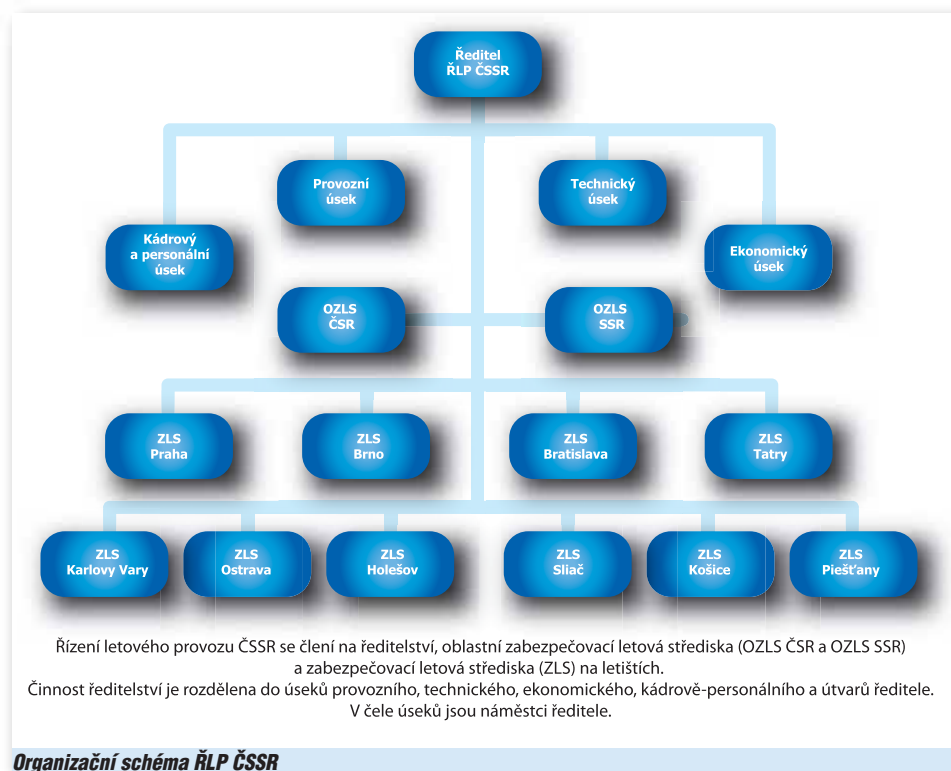
umožnilo vybudování nového schodiště zcela odděleného od stávajícího točitého schodiště. Vzhledové změny jsou patrné na vizualizaci nové podoby TB (viz minulý číslo Stripu), která dává i základní představu o barevném provedení. Další vnější změnou je nový vstup z nároží objektu, kde by měl být lépe chráněn před vlivy standardního ruzyňského větrného počasí, a navíc poskytuje prostor pro nové řešení vstupu do objektu včetně jeho nového bezpečnostního řešení. Neméně významné jsou strukturální změny, které zpravidla nejsou běžně vidět, ale zásadně ovlivňují kvalitu pobytu v objektu. Z hlediska uživatele TB se tyto změny týkají hlavně vzduchotechniky, kde je změněna původní koncepce větrání jednotlivých fasád na větrání individuální, obdobné s IATCC. Zásadní změnou je instalace moderní datové sítě a nelze opomenout ani novou elektroinstalaci s rozložením jednotlivých napájecích sítí obdobně jako v IATCC. Uvedené změny jsou jen malou ochutnávkou, protože lze bez nadsázky tvrdit, že nezůstane kámen na kameni. Kdy to všechno vypukne? V současné době je ukončen výběr generálního dodavatele a tak v červnu proběhlo vypracování potřebné realizační dokumentace a po vybudování zařízení staveniště v červenci se práce rozběhnou naplno. Začne tím závod s časem a počasím, kdy vnější práce musí skončit do příchodu zimy a umožnit tak dokončení vnitřních prací. Celková doba výstavby je předpokládána na 13 až 14 měsíců. O průběhu prací budeme pravidelně přinášet krátké informace a fotodokumentaci.

Text a foto: JAN SEDLÁK, DPLR/SRPI



Historie: Bývalé stanoviště ACC po demontáži konzolí

## ů do historie řízení letového provozu



sadní) nedostatky, lze reorganizaci z hlediska řízení letového provozu hodnotit v zásadě kladně, neboť byly mj. vytvořeny podmínky pro řešení vzniklých problémů. Další modernizace zabezpečovací letecké techniky a zvyšování kvalifikace zaměstnanců pak příznivě ovlivnila zvýšení bezpečnosti letového provozu. Koncem sedmdesátých let došlo u ŘLP ČSSR k rozvoji materiálně-technické základny, a především ke zkvalitnění poskytovaných služeb.

Velký význam byl neustále kladen na zabezpečovací leteckou techniku, a to i přes již uvedenou skutečnost, že vzhledem k prohlubující se ropné krizi docházelo k jistému útlumu především vnitrostátního provozu. Tak například v roce 1979 se ve vzdušném prostoru ČSSR sice uskutečnilo celkem 138 903 pohybů letadel, což ve srovnání s rokem předchozím znamenalo nepatrný nárůst – o 0,3 % –, avšak na dopravních letištích se ve stejném období celkově snížil počet pohybů o 4,4 %. Nejsilnější provoz přitom probíhal tradičně od června do září.

V rámci letového provozu byla zvýšená pozornost věnována jeho plynulosti (a tím i šetření LPH), a především bezpečnosti. Byly hledány nové způsoby koordinace letového provozu a vydávání letových povolení, které významně napomáhaly ke zkrácení doby letu a chodu pohonných jednotek letadel vyčkávajících před vzletem na zemi.

Ing. MILAN CVRKAL, schéma: mis  
(pokračování v příštím čísle)



# 2. Open Sky Jeneč – IATCC Cup 2009



Dne 19. 6. 2009 v rámci společenského programu „Open Sky Jeneč“ pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., se uskutečnil I. ročník tenisového turnaje „IATCC CUP 2009“ ve čtyřhrách. Do soutěže se přihlásilo celkem 12 párů. Účelem tohoto sportovního klání bylo, aby se hráči tenisu v podniku vzájemně poznali a mohli spolu navazovat další herní aktivity během volných chvil v letním a prázdninovém období. Bylo potěšující, že o tenisový turnaj byl ze strany zaměstnanců značný zájem. I když počasí hráčům v počátečních zápasech příliš neprálo, podařilo se turnaj dohrát do podvečerních hodin. Celkem bylo odehráno na dvou tenisových dvorcích 30 zápasů

na jeden vítězný set. Vítězové základních skupin se utkali ve finále a proběhl rovněž zápas o třetí a čtvrté místo. **Vítězem I. ročníku „IATCC CUP 2009“ se stala tenisová dvojice Robert Jamrich a Juraj Stolár,** kteří porazili ve finále Richarda Klímu a Petra Knoblocha. Vítězové turnaje předvedli silový tenis a skvělé podání Roberta Jamricha nenechalo v klidu jak samotné finalisty, tak i spoluhráče v základním kole.

Boj o třetí a čtvrté místo odehráli mezi sebou Jiří Sekyra a Martin Tichý proti dvojici Tomáš Pištěk a Petr Šoulák. Po vyrovnaném a dlouhotrvajícím zápase zvítězila dvojice Jiří Sekyra a Martin Tichý.



Závěrem lze říci, že účastníci I. ročníku tenisového turnaje „IATCC CUP 2009“ předvedli tenis na velmi dobré úrovni, a odhodlání jít za vítězstvím. Jak to tak bývá, i ve sportu musí být štěstí, ale to hlavní je, že všichni překonali sami sebe, nastoupili na tenisové dvorce a čestně se postavili svému soupeři. Všem účastníkům turnaje patří poděkování, přání dobrého servisu a returnu v budoucích vzájemných přátelských utkání a na-

shledanou v příštím roce 2010 při II. ročníku.

Dobrou náladu odpoledního setkání zaměstnanců, a to i těch bývalých, nemohlo deštivé počasí pokazit. Kvalitního jídla i pití byl dostatek a mezi jednotlivými deštivými přeháňkami se našel prostor i pro lehké sportovní vyžití. Jak celý den probíhal vám přiblíží také fotografie na nástěnce podnikového intranetu.

**PETR KNOBLOCH, DRSL, foto: mis**



|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7 | 6 | 8 | 5 | 3 | 1 | 4 | 9 | 2 |
| 5 | 2 | 4 | 9 | 6 | 8 | 1 | 7 | 3 |
| 9 | 3 | 1 | 7 | 2 | 4 | 6 | 5 | 8 |
| 2 | 4 | 3 | 8 | 5 | 6 | 7 | 1 | 9 |
| 6 | 8 | 7 | 4 | 1 | 9 | 2 | 3 | 5 |
| 1 | 5 | 9 | 3 | 7 | 2 | 8 | 4 | 6 |
| 8 | 1 | 5 | 6 | 4 | 3 | 9 | 2 | 7 |
| 3 | 9 | 2 | 1 | 8 | 7 | 5 | 6 | 4 |
| 4 | 7 | 6 | 2 | 9 | 5 | 3 | 8 | 1 |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | 7 | 3 | 8 | 1 | 6 | 4 | 5 | 9 |
| 8 | 1 | 4 | 9 | 7 | 5 | 6 | 2 | 3 |
| 5 | 6 | 9 | 3 | 2 | 4 | 7 | 1 | 8 |
| 7 | 4 | 8 | 2 | 6 | 3 | 1 | 9 | 5 |
| 9 | 2 | 1 | 5 | 8 | 7 | 3 | 4 | 6 |
| 6 | 3 | 5 | 4 | 9 | 1 | 8 | 7 | 2 |
| 1 | 8 | 7 | 6 | 5 | 9 | 2 | 3 | 4 |
| 3 | 9 | 6 | 7 | 4 | 2 | 5 | 8 | 1 |
| 4 | 5 | 2 | 1 | 3 | 8 | 9 | 6 | 7 |

**SUDOKU:** Řešení z červnového čísla. Za správné vyplnění obou rébusů získává od redakce malý dárek **MILOŠ KUPKA, DFIN.** red