



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p. □ ROČNÍK X – ČÍSLO 99 □ říjen

STRIP 2009

**Rozhovor
s Karlem Kohoutkem
z oddělení bezpečnosti
a kvality**

Letní provoz v DPRO

**Breitling Jet Team
na CIAF 2009**

**Změny v sekci LNS
regionálních letišť**

**Minimakety letadel
poháněné gumou**



**Primární
a sekundární
radar
na ruzyňském
letišti**

Foto: MICHAEL SEDLÁČEK



Rozpočet na rok 2010. Nejdůležitější téma diskusí **snídaně Euro Business Breakfast**, kterou dne 15. září uspořádal s ministrem financí Eduardem Janotou týdeník EURO ve spolupráci s ŘLP ČR, s. p., jako hlavním partnerem. Ministr Janota v rámci setkání připomněl, že na dluh se žít nedá. „Od roku 1994 totiž Česká republika nesplatila ani korunu svých dluhů a na nové závazky si půjčuje. Je otázkou, kdo to kdy bude chtít konečně začít řešit“ uvedl ministr Janota (na snímku uprostřed, vlevo István Lékó – šéfredaktor Euro, vpravo moderátor Jakub Železný).

RICHARD KLÍMA, foto: mis

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V říjnu 2009 dosáhnou uvedených výročí nepřerušného pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Tomáš Hájek, vedoucí odborný referent, oddělení technicko provozní služby **15 let**
Michal Křížka, ing., instruktor na stanovištích II, oddělení IFR **15 let**
Marie Mikešová, strážný, oddělení bezpečnostních a požárních systémů **15 let**
Hana Šnáblová, strážný, oddělení bezpečnostních a požárních systémů **15 let**
Monika Bátková, účetní II, oddělení účetních operací **20 let**
Jiří Havel, ing., vřp II – WS, oddělení IFR **25 let**
Irena Zvoníčková, účetní II, oddělení práce a mezd **25 let**

Pavel Kohout, vřp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Jan Mandaus, mgr., zaměstnanec RCC, středisko RCC **30 let**
Jiří Troníček, vřp II – WS, oddělení APP/TWR Praha **30 let**
Ludmila Hrubá, samostatný odborný referent, ekonomicko správní referát SLNS Brno **35 let**
Marie Králová, ing., kontrolor traťové přípravy II, oddělení ARO Praha **35 let**
Karel Svoboda, supervizor na TS I, oddělení zabezpečovací letecké techniky Brno **35 let**
Ladislav Riedl, sřp II, oddělení APP/TWR Praha **40 let**
Jaroslav Vlasák, náměstek ŘDPPO, sekce přibližovacích a letištních služeb **40 let**
Redakce všem jubilantům blahopřeje!

Očkování proti chřipce

Pro zaměstnance je **připravena vakcína** na očkování proti chřipce u praktického lékaře MUDr. Jiřího Matouška (linka 4321) v ordinčních hodinách: pondělí 7,00–15,00 (polední přestávka 12,00–12,30), úterý 7,00–12,00, středa 10,00–18,00 hod. (polední přestávka 12,30–13,00), čtvrtek 7,00–12,00, pátek 7,00–12,00 hod. Vezměte si prosím s sebou ID kartu.

DPER

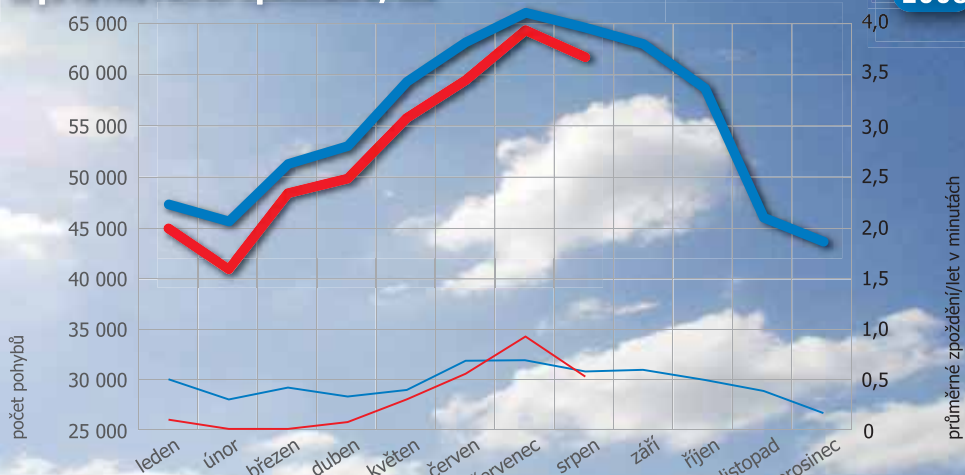
Opatření k případné pandemii

ŘLP ČR, s. p., je vzhledem ke své činnosti a celostátní působnosti zařazeno do seznamu *subjektů kritické infrastruktury České republiky*.

Z tohoto důvodu podniká **pro zajištění nezbytného provozu** během hrozící pandemie A(H1N1) připravuje v součinnosti s příslušnými orgány státní správy očkování, a to především pracovníků v nepřetržitých provozech (směnách).

red

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



Zdroj: AI

Počet pohybů na letišti Praha SRPEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
16 443	15 398
nejvyšší počet/den (21. 8.)	
604	566
nejvyšší počet/hod. (14., 19. 8.)	
46	50

Počet pohybů ve FIR Praha SRPEN 2008/2009 (IFR)

Zdroj: AI

2008	2009
celkový počet	
64 468	61 555
nejvyšší počet/den (28. 8.)	
2 245	2 100
nejvyšší počet/hod. (9. 8.)	
157	155

Statistika provozu

srpen 2008/2009

	Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha		Nárůst provozu v %	Počet zpoždění/ACFT v min.	
	2008	2009		2008	2009
srpen	64 468	61 555	- 4,5	0,60	0,52

	Počet pohybů na letištích – Česká republika											
	Praha (IFR)			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %	2008	2009	v %
srpen	16 443	15 398	- 6,4	3 917	4 041	+ 3,2	1 961	1 564	- 20,2	855	1 030	+ 20,5

Bezpečnost IATCC můžeme ovlivňovat a řídit

Zaměstnanci Řízení letového provozu ČR, s. p., se ve stanovených frekvencích zúčastňují školení. To je ta část agendy bezpečnostního referátu, se kterou se všichni setkáváme. O dalších činnostech, které také patří do působnosti tohoto referátu, jsme si povídali s Karlem Kohoutkem z oddělení bezpečnosti a kvality.

Pane Kohoutku, vy jste zaměstnanec bezpečnostního referátu, který mimo jiné metodicky zajišťuje ochranu a ostrahu organizace. Můžete nám ve stručnosti popsat tuto činnost, i když název sám samozřejmě hodně napovídá?

Bezpečnostní referát odpovídá za metodické zajištění režimu vstupu a vjezdu do objektů ŘLP ČR, s. p., dále odpovídá za metodiku při provádění ostrahy objektů ŘLP ČR, s. p., a spravuje databázi identifikačních karet a práv vstupu. Také prakticky zajišťuje vstupní režim pro externí firmy. Součástí mé práce je provádět nástupní bezpečnostní výcvik a obsahově se podílet na aktualizacím bezpečnostním výcviku. Kromě toho také připravuji a aktualizuji krizový plán ŘLP ČR, s. p., a spolupracuji na tvorbě letištního pohotovostního plánu. Administrativně připravujeme podklady pro vydání potvrzení bezpečnostní způsobilosti, kvalifikační lety řídicích letového provozu v posádkách ČSA a agendu razítek ŘLP ČR, s. p.

Jaká je podle Vašeho názoru bezpečnostní situace v IATCC?

Současná bezpečnostní situace je dobrá. Strategickým rozhodnutím (nejen z hlediska bezpečnosti) bylo vybudovat nové středisko IATCC v dostatečné vzdálenosti od LKPR a přesunout provoz do nové, výrazně bezpečnější lokality. Parkoviště a příjezdové a odjezdové rampy v těsné blízkosti Technického bloku (pouze 6 m od oken bývalé ACC) definitivně znehodnotily tato pracoviště z pohledu security a nebylo trvale udržitelné zde zachovat bezpečnost. Situace v IATCC je výrazně lepší především v tom, že můžeme bezpečnost IATCC přímo ovlivňovat a řídit. Převedením provozu do IATCC se bezpečnostní situace zlepšila. Například systémem perimetrické ochrany instalovaný v IATCC nebylo možné v okolí Technického bloku z mnoha důvodů realizovat. Pracoviště v IATCC nejsou již ohrožována anonymními hrozbami tak, jak tomu bylo často na Letišti Praha, ale objevila se nová rizika.

Jaká rizika?

Například první podzim v IATCC jsme museli řešit situaci, kdy v těsné blízkosti IATCC byli lovci s dlouhými stříelnými zbraněmi a odstřelovali zvěř u oplocení.

Fyzickou ostrahu objektů také zajišťujete?

Fyzickou ostrahu objektů ŘLP ČR, s. p., zajišťuje centrum logistiky na základě smluvního vztahu se soukromou bezpečnostní službou v kombinaci se strážní službou ŘLP ČR, s. p.



Všichni zaměstnanci procházejí v pravidelných intervalech bezpečnostními školeními. Můžete ve stručnosti popsat obsah těchto školení. Považujete jejich frekvenci za dostatečnou?

Frekvence „Aktualizačního bezpečnostního výcviku“ je daná Národním programem bezpečnostního výcviku v civilním letectví a provádí se každé dva roky. Výcvik je z kapacitních důvodů zajišťován formou e-learningu. Výrazné zlepšení připravuji z hlediska kvality obsahu a random metody vybírání výcvikových a testovacích otázek tak, abychom zamezili školskému opisování výsledků testů.

Jaký volíte systém bezpečnostního školení v případě nástupu nového pracovníka?

Na základě materiálu „Osvědčení odborné způsobilosti k provádění bezpečnostního školení“ provádím formou počítačové prezentace cca 2hodinový výcvik. V jeho závěru musí noví pracovníci úspěšně zvládnout předepsaný test.

Vyskytují se nějaké problémy při vstupu do objektů ŘLP?

V zásadě se problémy nevyskytují. Bezpečnostní audit provedený v prosinci 2008 ale odhalil některé nedostatky při provádění strážní služby, které se musely neprodleně řešit. Také nekázeň a psychická labilita některých našich kolegů zbytečně ztěžuje provádění bezpečnostní kontroly. Každý zaměstnanec by měl pochopit, že je povinností strážní služby například zkontrolovat podle IDC všechny osoby v autech, které vjíždějí do areálu IATCC, a ty by si měly připravit IDC ke kontrole tak, aby nezdržovali ostatní. Zaměstnanci si musí uvědomit, že problém security je problémem všech zaměstnanců a na dosažení optimálního stavu se musí podílet všichni.

Připomeňte čtenářům rozdělení bezpečnostních zón v objektu IATCC.

Doporučuji prostudovat Provozní řád

IATCC, ale pro informaci čtenářů velmi stručně:

bezpečnostní zóna 0: zahradní a parkovací plochy uvnitř oplocení,
bezpečnostní zóna 1: administrativní část IATCC,
bezpečnostní zóna 2: provozní část IATCC, kanceláře, dílny,
bezpečnostní zóna 3: sály ATS a CST v provozní části IATCC.

Jaké jsou základní povinnosti pro zaměstnance, za nímž přijde návštěva?

V první řadě je nutné požádat o souhlas se vstupem do objektu, a to nejlépe elektronickou formou (viz intranet a nástěnka). Zaměstnanec je povinen na pracovišti recepci návštěvu fyzicky převzít a převzetí potvrdit přiložením IDC ke snímači v recepci. Po celou dobu musí návštěvu doprovázet a při odchodu ji musí odvést zpět až na recepci.

Nastala-li by mimořádná situace, nemělo by chybět rozvázné počínání všech zaměstnanců. Připomeňte nám, co nesmíme zanedbat.

Pokud by nastala mimořádná situace v IATCC, při které je nutné evakuovat zaměstnance, jsou všichni povinni se řídit pokyny evakuačního rozhlasu a řízeným způsobem opustit objekt. Základním pravidlem je zkontrolovat, aby na příslušném pracovišti nezůstal některý zaměstnanec.

Podílejte se i na přípravě a realizaci kvalifikačních letů řídicích letového provozu?

Na základě rámcové smlouvy s ČSA má každý řídicí letového provozu právo jedenkrát ročně absolvovat kvalifikační let v posádkách letadel ČSA. Zájemce o lety naplánujeme na jednotlivá čtvrtletí a měsíce, zajistíme pojištění letů a realizujeme lety podle možností a ve spolupráci s ČSA.

Spolupracujete i na takových akcích, jako je třeba neprodlené opuštění budovy v rámci cvičení?

Cvičení evakuace objektu IATCC realizuje CL při pravidelných cvičeních PO. Postupy pro evakuaci při protiprávním činu jsou stejné.

Jak je pamatováno na návštěvníky, kteří se při takovém cvičení právě nacházejí v objektech ŘLP?

Každá návštěva je evidována a má vydanou kartu VISITOR. Odpovědná osoba, která návštěvu převzala v recepci, má povinnost ji doprovázet, a tedy společně s ní opustit objekt. Evakuaci návštěv lze zkontrolovat podle průchodů na snímačích IDC a podle vrácených karet Visitor.

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK
Foto: mis, archiv KK

Ing. KAREL KOHOUTEK

narozen: 8. 3. 1954

studia: gymnázium, ČVUT - FEL

rodina: rozvedený, dvě děti, Kryštof 28 a Klára 25, pes Sam

curriculum vitae



volný čas: zahrada, sjíždění divokých řek na kajaku

oblíbená literatura: Mario Puzo, Ernest Hemingway

oblíbená divadla: Činoherní klub, Za Branou

nejmilejší filmový režisér: Fellini

plány do budoucnosti: pracovní – zlepšit security culture

sportovně – zlepšit eskymáka na 100 %

životní krédo nebo zkušenost: Hodně lidí ví, jak se „to“ má dělat, ale málokdo to tak dělá

Objektiv



Rekonstrukce TB: V místě bývalého vstupu do TB vyrostlo nové železobetonové prefabrikované únikové schodiště. Čelní stěna bude následně uzavřena prosklenou fasádou.

Spodní snímek je ze sálu CST TEB. Tady probíhá instalace stojanů pro ATM systémy a silových rozváděčů.

Uvnitř objektu se dokončují 7. a 8. nadzemní podlaží, kde budou šatny, sál CST TEB a zázemí TWR. Vně objektu probíhají práce na střeše a doplňuje se fasáda v místě, kde stávalo staré únikové schodiště.

JIRÍ HOURLA ml.

Nová forma prezentace podniku



V září byla po více než šesti měsících dokončena práce na důležitých nových prezentačních materiálech ŘLP ČR, s. p. – filmovém *Profilu společnosti*, náborovém filmu *Chceš se stát řídícím?* a krátkém *Image spotu* podniku.

Profil společnosti o délce 7 minut informuje o poslání podniku, poskytovaných službách a trendech ve vývoji letového provozu v České republice i v Evropě. Prostřednictvím 3D animace divák získá informace o rozdělení vzdušného prostoru, letových tratích a na modelovém příkladu i o pohybu letadla v českém vzdušném prostoru, TMA Praha, až po přistání na letišti Praha.

Film je k dispozici i v anglické verzi.

Chceš se stát řídícím? o délce přibližně 16 minut poskytuje vhodným způsobem zájemci o tuto profesi všechny potřebné informace o procesu náboru, výběru a výcviku řídicích letového provozu.

Posledně zmíněný **Image spot** je krátkým sestříhem nejatraktivnějších záběrů z letového provozu a stanovišť, s dynamickým hudebním doprovodem.

Všechny filmy budou k dispozici ve skladu IATCC od 12. 9. 2009. Ke stažení budou umístěny v nejbližší době i na podnikovém intranetu a internetových stránkách.

KGŘ touto cestou současně děkuje DPRO a DPER za perfektní spolupráci a vstřícnost, bez které by nebylo možné tyto nové prezentační materiály podniku realizovat.

RICHARD KLÍMA, VKGŘ

Zeptali jsme se ...



... ředitele divize regionálních služeb a logistiky

Co přinesou organizační změny v sekci „Leteckých navigačních služeb (LNS)“ regionálních letišť?

V průběhu II. pololetí roku 2009 byl poradou generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., přijat návrh úsporných opatření v sekci LNS regionálních letišť. Aby bylo možné předložit úsporná opatření, bylo nutné analyzovat stav hospodaření jednotlivých letišť a posoudit možnosti realizací procesů v rámci samotných regionů či realizací činností z jednoho centra. Regionální letiště v Brně, Ostravě a Karlových Varech byla podrobena analýze nákladových účtů za období let 2006, 2007 a 2008. Cílem bylo zjistit, jak jednotlivé regiony si samy nebo prostřednictvím centrály IATCC Jeneč zajišťují vstupy v rámci přijatých plnění, tj. od nákupu materiálů, zajištění ochranných pracovních prostředků, zajištění energetických vstupů, přes servisní služby, opravy a údržbu technologických zařízení, tak aby byla zachována vysoká kvalita našich služeb vůči zákazníkům. Šetřením bylo zjištěno, že naše regionální letiště mají v určitých materiálových vstupech odlišné podmínky v rámci dodavatelско-odběratelských vztahů, což se projevilo v ceně vstupů a periodicitě poskytovaných služeb. Hlavním smyslem analýzy nákladových účtů našich jednotlivých středisek bylo poukázat na stávající stav, porovnat regiony navzájem a přijmout taková opatření, která zefektivní proces řízení našich regionálních letišť. Z důvodu odlišnosti regionů byly za stejné služby od dodavatelů účtovány ceny, které jsou pro daný region obvyklé. Toto zjištění bylo jedním z hlavních důvodů, aby divize DRSL rozhodla o možnosti zajišťování některých služeb přímo z centrály nebo v příštích obdobích nastavit nové cenové podmínky od dodavatelů či vyhlásit nová výběrová řízení na poskytované služby v daných regionech. V rámci těchto šetření na regionálních letištích byla současně prováděna analýza pracovních činností na odděleních ekonomicko-správních referátů a materiálně-technického zabezpečení.

Z předložených analýz byla poradou vedení generálního ředitele ŘLP ČR, s. p., schválena navržená organizační změna od 1. 1. 2010, která předpokládá zrušení funkcí vedoucích středisek letových navigačních služeb a útvarů ESR. Touto organizační změnou byl nastartován proces racionalizace fungování těchto středisek v Brně, Ostravě a Karlových Varech v oblasti personální politiky i v oblasti technologických činností a postupů tak, aby bylo dosaženo optimálních výdajů na provoz. Tato organizační změna předpokládá snížení počtu pracovníků, ale i přesun zaměstnanců v rámci celé sekce z důvodu kumulací pracovních činností, a tím také k nárůstu produktivity práce. V rámci personálních změn se v sekci LNS sníží náklady o 5,6 mil. Kč.

Lze konstatovat, že byla nastartována I. etapa racionalizace regionálních letišť. V dalším období se DRSL zaměří na efektivitu vynakládání finančních prostředků za materiálové vstupy, služby, které jsou nezbytné pro ŘLP ČR, s. p., tak, abychom dokázali flexibilně reagovat na měnící se podmínky na trhu.

ROMAN NÁHONČÍK

Organizační struktura Sekce LNS regionálních letišť (SLRL/DRSL)

Organizační řád ŘLP ČR, s. p.
platný od 1. 1. 2010



Letní provoz 2009 v DPR

Přiznávám, že napsání tohoto článku bylo pro mě i mé kolegy z Provozní divize trochu složitější než v jiných letech. Důvodem není nedostatek toho, o čem psát, ale fakt, že po celé řadě let, kdy se meziročně zvyšoval objem letového provozu jak ve vzdušném prostoru ČR, tak i na letišti Praha-Ruzyně, v letošním roce částečně poklesl. Od roku 1991 počet vzletů a přistání na letišti v Ruzyni trvale stoupal až do závěru roku 2008, kdy se od října do prosince začaly projevat negativně důsledky celosvětové recese. V průběhu letošního roku tento trend bohužel pokračuje. Poprvé po sedmácti letech tak dochází letos při porovnání objemu letového provozu na letišti v Praze v letních měsících a stejného období roku 2008 k poklesu přibližně o 8 %–10 %. Objem letového provozu však klesá zejména v období mimo provozní špičky, v obdobích těchto špiček zůstávají počty pohybů (přistání a vzletů) na stejných objemech jako v minulých letech. Minulý rok i letos se tak provozní hodinové špičky pohybovaly mezi 46–48 pohybů.

Vykázané zdržení v průběhu července bylo výhradně spojeno s bouřkovým počasím, zdržení z důvodů kapacity letiště v podstatě vůbec nevzniklo. Recese si vybírá svoji daň i u provozovatele letiště Praha-Ruzyně. Některé letecké společnosti na nižší poptávku zareagovaly nasazením menších typů letadel, jiným klesá průměrné obsazení počtu sedadel. Pokles počtu odbavených cestujících je tak na letišti v Praze vyšší než pokles počtu pohybů.

Méně nepříznivý vývoj v poklesu objemu provozu zaznamenává ACC Praha. Průměrný pokles objemu letového provozu v letové oblasti Praha v letních měsících dosáhl hodnoty 4 %, což je výrazně nižší hodnota v porovnání s průměrnou hodnotou poklesu provozu států Eurocontrol, která je těsně pod 7 %. Je zajímavé, že pokles objemu provozu se na ACC Praha neprojevil u vyšších sektorů nad FL 285, kde zůstal přibližně stejný jako v roce minulém. Nasazování větších a těžších letadel má navíc i přes celkový pokles provozu za důsledek přibližně stejné výnosy z traťové činnosti jako v roce 2008. V nízkých sektorech se díky poklesu provozu i díky některým přijatým

opatření – např. rozdělení sektoru WL v době odpolední špičky – snížil objem zpoždění téměř o 80 % a na celkovém zpoždění ACC Praha se tento vzdušný prostor podílel pouze necelými devíti procenty. Většina zpoždění se tak nyní přesouvá do vyšších sektorů. Na tento vývoj by měla reagovat i nově připravovaná sektorizace ACC Praha pro příští sezónu.

Nejlepší vizek personálu ATMS je plná provozuschopnost ATM systémů a technologií, které umožňují řídicím ACC, APP a TWR Praha s posádkami letadel plynule komunikovat a jejich letadla vidět bezpečně na radarových obrazovkách. Technici ATMS tuto primární roli zvládli, ale současně zvládli i celou řadu činností spojených s instalací nových zařízení. Jednalo se zejména o instalaci, přepojování a testování nové ústředny VCCS, která bude vytvářet zálohu pro současnou ústřednu, bude ale plnit i roli testovací platformy pro nové verze SW. Další aktivitou ATMS byla instalace verzí systémů s podporou Mode S ELS (Elementary Surveillance) a vyhodnocování

informací z Módu S pro další provozní využití.

Personál oddělení simulátoru zajišťoval provoz radarového simulátoru pro účely pokračovacího výcviku personálu ACC Praha, podílel se významně i na simulaci využití nových SID a STAR pro letiště Praha včetně ověření nových horizontálních a vertikálních hranic TMA Praha. Celá řada radarových cvičení připravených vedením SPLS Praha prokázala funkčnost provozních změn, které plánujeme zavést do běžného provozu počátkem dubna 2010.

Zástupci letecké informační služby a ARO pokračovali v testování nového systému NOTAM/OPMET. Testy probíhaly rovněž na systému IBS, který bude využívat letecká veřejnost k podávání letových plánů a k získávání předletových informací.

Léto skončilo na koupalištích, to naše skončí až 31. 10. 2009 s koncem letního letového řádu. Protože se ale rozdíl mezi objemem letního a zimního provozu postupně vyrovnávají, bude to změna víceméně symbolická.

JAROSLAV VLASÁK, NŘDPRO

Minimalky letadel poháněné gumou



Část přihlášených modelů

Jakkoli se samotné letecké modelářství může někomu zdát obskurní záležitostí (zejména manželkám), kategorie minimalky v měřítku 1:20 poháněných gumou je skutečně pro opravdové podivíny. Vše je nutno postavit na kolena z prkénky balzy, překlíčky a papíru, umístění v soutěži je dáno výsledky ze statického hodnocení a výsledky ze soutěžních letů. K hodnocení shody se vzorem je nutno model pro soutěž vybudovat podklady (výkres, fotografie, barevné schéma předlohy, rozměry) a ty jsou posuzovány rozhodčími. V soutěži jsou měřeny dva lety „ze země“ – model musí odstartovat vlastní silou z asi 2 m dlouhé desky – a dva lety „z ruky“. Protože některé typy mají pro tento druh poletování lepší předpoklady než jiné (např. moderní hornoplošník oproti chmelnici z první světové války), letové časy se přepočítávají přes koeficienty, které případné handicapy vyrovnávají.

Dne 5. 9. 2009 se na letišti v Brně-Medlankách konal Memoriál Rudolfa Drnce 2009. Bohužel celá soutěž byla na hranici regulérnosti vzhledem k rychlosti větru, který je pro tyto modely téměř smrtící. Z toho důvodu řada soutěžících nelétala vůbec nebo pouze s jedním ze svých modelů (ten cennější si pochopitelně ponechali na jindy) – skutečně téměř žádný, který se odvážil do turbulentního ovzduší, neunikl poškození. Nicméně nálada byla výborná a ke spokojenosti přispěly i ceny – propagační předměty ŘLP ČR, s. p.

Text a foto: SČ



Dne 19. září 2009 zemřela ve věku nedožitých 66 let **IVANKA GRAUEROVÁ**. V podniku byla zaměstnána od roku 1959 až do roku 2004. Pracovala na Help Desku.

red

Inspiromat

„Věříme, že existuje nepokrytý prostor, dáváme prostor na cestování na Slovensko a ze Slovenska se seriózní společností.“

Arpad Agócs, obchodní ředitel Danube Wings. ČSA pronajme jeden z Boeingů 737 slovenskému dopravci Danube Wings

„Každý nový dopravce, který vstoupí na náš trh, to bude mít po krachu SkyEurope těžší, než před ním.“

Jan Papež, mluvčí Asociace cestovních kancelář, se vyjadřuje k Seagle Air

„Globální ekonomická bouře se možná zmírňuje, aerolinky však ještě ne našly bezpečný přístav.“

Giovanni Bisignani, generální ředitel Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu IATA

„Ještě nedávno u nás přistávalo šest až osm letadel s ruskými turisty během jediného týdne. Teď ruský mluvčí návštěvníky pobere někdy i jeden stroj. Propad ruské klientely je velmi citelný. Je jasné, že souvisí s hospodářskou recesí, která Rusko zasáhla silně.“

Jan Andrlík, ředitel společnosti East Bohemian Airport

„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 nejšetrnějších leteckých dopravců.“

Martin Kačur, ředitel letiště Vodochody

„Velká dopravní letadla jsou nucena na mnohých světových letištích přistávat na skutečně velmi netradičních přistávacích drahách.“

Tomio Okamura, viceprezident Asociace českých cestovních kancelář a agentur

„Aeroplán znamená pro mnoho lidí mnoho věcí. Pro některé je to prostředek, který nabízí příslib romantického dobrodružství, pro jiné je to jen možnost rychlého přesunu z jednoho místa na druhé. Další jej mohou považovat za vojenskou zbraň, nebo také za prostředek k snižování utrpění. Pro mě však znamená jen látku, plechy a dráty, které, když byly v naprosto normálních podmínkách, ale zato se znalostí a dovedností poskládány dohromady, dodaly podstatu snům a naplnění nadějí.“

Milton Wright

Připravila: DV

Napsali jste nám

Vážená redakce,

chtěli bychom poděkovat zaměstnancům **ŘLP – Mošnov** za projevenou účasť a finanční pomoc při letošních červnových povodních. Finanční dar putoval do zaplavené obce Hůrka na Novojičínsku, konkrétně do rukou Jiřího Kachla. Tento dar bude použit na obnovu zaplaveného rodinného domku.

Děkuje exdispečer Rudolf Kachel s rodinou.

Co se děje na ruzyňském letišti?

Stop privatizaci letišť?

Poslanecká sněmovna 30. 9. 2009 většinou 96 hlasů schválila zákon, který vládě **zakazuje privatizaci** pražského ruzyňského letiště. Zákon navrhla ČSSD. Proti bylo 46 poslanců ODS a 1 za KDU–ČSL. Zákon musí ještě schválit Senát a prezident. Očekává se, že Senát s převahou pravice vrátí zákon Poslanecké sněmovně.



Kůň bez letenky na letišti!

Výňatek z hlášení INCID z 25. 9. 2009:

V 1130 BYL ZPOZDROVÁN NEBO SAZENY KUN VOLNE POBIHAJICI PODEL RWY 31 POBLIZ METEOPROZOROVATELNY. OKAMŽITĚ BYL OMEZEN PROVOZ NA LKPR, NEBOT KONIK SE POHYBOVAL ZNACNOU RYCHLOSTI A ZJEVNE BYL DEZORIENTOVAN AZ SPLASEN. V 1140 SE PTACNIKOVÍ PODARILLO KONE ODLOVIT NACEZ BYL PROVOZ OBNOVEN VE STANDARDNIM REZIMU.

J) LKPR

L) OMEZENÍ PROVOZU. ZDRZENÍ DEP SUA220 5MIN, GWI7H 5MIN, ARR CSA181 10 MIN, OSTATNÍ ARR NA APP CCA 5 MIN

No tohle mě opravdu pobavilo. Kůň, jak se probíhá na letišti ocitnul kůň? Vždyť celé letiště je oploceno, oplocení se kontroluje. Snad nějakou nenápadnou dírou by mohl prolézt zajíc nebo liška, ale kůň? Před 30 lety by to bylo docela možné, oplocení nebylo, a tak srnky nebo divočí občas na ranveje zabloudili. V 80. letech po dráze 04/22 jel za bílého dne Trabant s velkou rolí koberce na střeše. Rodinka z NDR si spletla cestu a višňovkou od Hostovic přes koleje najela na dráhu. Česky psané cedule se zákazem vstupu jim mnoho neřekly. Ale kůň dnes? To snad utekl nějaký letecký přepravovaný poník.

Trochu jasno vneslo vysvětlení tiskové mluvčí letiště pro server Novinky.cz:

„Sokolník vedl koně, který si přišlápl uzdu a utřhl se. Pracovník ho okamžitě dohnal a zajistil u plotu. O události ihned vysílačkou informoval věž,“ řekla mluvčí ruzyňského letiště Eva Krejčí.

Koně na letištní ploše spatřili i někteří piloti a s neobvyklým zážitkem se svěřovali pomocí vysílaček kolegům z jiných strojů.

Ve skutečnosti se jen trochu nepovedla premiéra dobré myšlenky, která má dále posunout úroveň zajišťování bezpečnosti a ochrany před volně žijícím ptactvem a živočichy. Letiště Praha-Ruzyně má velmi propracovanou biologickou ochranu. Sokolníci většinou dopravují cvičené dravce a lovecké psy do míst jejich nasazení terénním autem. Ale ne všechny kouty letiště jsou autem přístupné. Bezprostřední kontrola neporušenosti plotů a samotné plašení ptactva a volně žijící zvířete v hůře přístupných místech se z auta dělat nedá. Proto bylo rozhodnuto využít pro kontroly perimetru letiště dopravní prostředek, který s těmito překážkami nemá žádný problém – koně. Kůň je cvičen na pohyb na letišti i na hluk leteckého provozu. Přesto zatím, do vyhodnocení dalších poznatků, bude používán ke střežení ploch pouze vně oplocení letiště.

Nicméně právě na těchto vzdálenějších plochách od letiště bude pomoc koně neocenitelná. Největší nebezpečí střetu letadla s hejnem ptáků hrozí totiž v přiblížovací a vzletové rovině dráhy, zhruba do 3 km od prahu dráhy. Tam jsou dnes ale zpravidla soukromé pozemky, kam se autem dá zajet jen velmi obtížně. Jezdec na koni dopraví dravce všude, rychle a bezhluchně. Sokolnictví na koni je v odborných kruzích uznávaný pojem a patří k nejúčinnějším metodám plašení.

Připravil: OLDŘICH STANĚK, AI

Foto: JAN ŠTINDL ml.

System hodnocení

V průběhu roku 2008 byl v souladu s podnikovou strategií ŘLP ČR, s. p., do podniku zaveden systém hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., (SHZ) a koncem minulého roku jsme si poprvé zkusili hodnotící rozhovory. Následné vyhodnocení celého procesu bylo nedílnou součástí procesu zavedení SHZ.

V průběhu dubna tohoto roku jste měli možnost, v rámci dotazníkové akce, vyjádřit se k procesu zavedení tohoto systému a k následné realizaci hodnotících rozhovorů. Protože nás zajímal váš názor, ptali jsme se vás, jak proběhla implementace systému hodnocení zaměstnanců z vašeho pohledu, co vám vyhovovalo a jaká byste navrhovali zlepšení systému pro následující hodnotící období.

Všem zaměstnancům, kteří se této dotazníkové akce zúčastnili, děkujeme za jejich konstruktivní podněty či náměty na zlepšení.

Vzhledem ke skutečnosti, že se dotazníkové akce zúčastnilo málo zaměstnanců (14 % ze 400 hodnocených zaměstnanců), využili jsme tak pro získání zpětné vazby také „brainstorming“, rozhovory a vyjádření jednotlivců i skupin.

Z analýzy výstupů zpětné vazby vyplývá, že u zaměstnanců převažuje spokojenost se systémem hod-

Seriál pohled

43

(pokračování z minulého čísla)

V rámci složky APP/TWR Praha-Ruzyně byl proveden výcvik řídicích letového provozu v provozním využívání pojezdového radiolokátoru, který byl po zpracování a schválení směrnice pro jeho využívání uveden v květnu téhož roku do rutinního používání. Z hlediska toku letového provozu pak byly zavedeny nové postupy na letových cestách A4/UA4, respektive A15/UA15 směřujících do jihovýchodní Evropy, čímž se letový provoz na těchto tratích zefektivnil.

Pokles vnitrostátní letecké dopravy zajišťované ČSA se nezastavil ani v roce 1982. Oproti roku předchozímu bylo zaregistrováno o 13 000 pohybů méně. Z tohoto důvodu a též kvůli snížení počtu přeletů území ČSSR o 4000 pohybů došlo z hlediska ŘLP ČSSR dosud k nejvyššímu meziročnímu poklesu výkonů letového provozu. Vzhledem k omezení vnitrostátní letecké dopravy byly od 1. března 1982 zrušeny přímé dálkopisné okruhy mezi letištěm Brno-Tuřany a Přerovem, respektive bratislavskou Ivanka. Zmíněná situace se začala mírně lepší až v roce 1983, kdy se celkové počty pohybů letadel ve vnitrostátním provozu zvýšily zhruba o 7 %. Klesající tendence však neustále setrvala v případě přeletů.

V průběhu roku 1982 byly v rámci ŘLP ČSSR intenzivně připravovány organizační úpravy reagující jednak na úspěšná opatření v letecké dopravě stanovená vládním usnesením č. 29/1982, ale především vycházející z hodnocení zkušeností s dosavadní organizační strukturou přežívající z doby vzniku této organizace. Na základě materiálu předloženého a schváleného Federálním ministerstvem dopravy (FMD) došlo s účinností od 1. ledna 1983 mimo jiné i k následujícím úpravám:

zaměstnanců v ŘLP ČR, s. p. – vyhodnocení procesu

nocení, potřeba a ochota dalšího vzdělávání a osobního rozvoje. Většina si uvědomuje důležitost zavedení takového nástroje, a to zejména v oblasti zlepšení vzájemné komunikace mezi zaměstnanci a vedením podniku.

Mezi nejčastější připomínky, které představovaly spokojenost či nespokojenost se systémem, patřilo následující:

negativa



- nedůvěra a obava z hodnocení a ze zneužití výstupů hodnocení,
- nízká podpora vedoucích zaměstnanců (více informací ze strany nadřízených),
- nebyli hodnoceni všichni zaměstnanci,
- nevyhovující formulář „Záznam hodnocení zaměstnance“

pozitiva



- pomoc, vstřícnost, ochota většiny manažerů,
- zpětná vazba na výkon hodnoceného od nadřízeného zaměstnance,
- možnost komunikace s nadřízeným zaměstnancem (vlastní prostor i čas),

- možnost vyjádření se ke své práci a k vlastnímu rozvoji,
- celkové ocenění práce od manažera (pochvala, konstruktivní kritika),
- upřesnění pracovní náplně / popisu pracovního místa,
- pohled do budoucnosti.

Divize personální na základě vašich připomínek a připomínek vedení podniku upravila pravidla a formulář hodnocení.

Všechny změny byly zapracovány také do ostatních dokumentů SHZ (tj. letáky a návody), které jsou v elektronické podobě k dispozici na intranetu ŘLP ČR, s. p., v sekci „Hodnocení zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.“.

Dalším důležitým výstupem zpětné vazby byl požadavek na pokračování vzdělávání hodnotitelů. Divize personální proto připravila na podzim roku 2009 pro všechny hodnotitele školení v rámci Programu rozvoje manažerů ŘLP ČR, s. p. Součástí těchto školení bude, kromě rozvoje manažerských dovedností, vzájemná výměna zkušeností z oblasti hodnocení zaměstnanců, také zdokonalení jejich dovedností a znalostí z této oblasti a to vše za účelem co nejefektivnější realizace příštích hodnocení zaměstnanců.

Nedílnou součástí zpětné vazby ze systému hodnocení zaměstnanců je i přehled vzdělávání vyplývajících

z hodnotících rozhovorů. Na základě informace jednotlivých ZOÚ vytvořila divize personální seznam požadovaných rozvojových aktivit. Tento seznam bude sloužit jako případný podklad pro zpracování plánů osobního rozvoje zaměstnanců nebo jako podklad pro plán vzdělávacích akcí, které DPER zajistí v rámci své působnosti (jako například kurzy anglického jazyka, specializované kurzy v IANS Luxembourg nebo kurzy v rámci vzdělávání profesních skupin zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.).

Vyhodnocení zavedení systému hodnocení zaměstnanců ukázalo, že tento systém vede k naplnění jeho cílů a stává se nedílnou součástí nástrojů zvyšování pracovního výkonu, komunikace, vzdělávání, usměrňování a motivování zaměstnanců našeho podniku. Hodnocení tak slouží pro *profesní život* zaměstnanců či podniku a nezůstává jenom na *papíře*.

To, jaké bude hodnocení v příštích letech, máte plně ve svých rukou vy, jako hlavní hráči v jeho systému. Divize personální a vedení podniku budou nadále vytvářet podmínky a pravidla, která povedou k co nejefektivnějšímu průběhu SHZ a budou zpracovávat jeho výsledky, tak aby se z hodnocení stala vzácná „hodina“, kdy obě strany mají možnost si navzájem poskytnout zpětnou vazbu na svou práci a pracovní život.

DUŠAN INGELI, DPER/RLZ

Ú do historie řízení letového provozu

Trať od 000 do 179 stupňů

Lety IFR			Lety VFR		
Nadmořská výška			Nadmořská výška		
FL	metry	stopy	FL	metry	stopy
10	300	1 000	–	–	–
30	900	3 000	35	1 050	3 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 000
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500
290	8 850	29 000			
310	9 450	31 000			
330	10 500	33 000			
350	10 650	35 000			
370	11 300	37 000			
390	11 900	39 000			
410	12 500	41 000			
450	13 700	45 000			
490	14 950	49 000			
atd.	atd.	atd.			

Trať od 180 do 359 stupňů

Lety IFR			Lety VFR		
Nadmořská výška			Nadmořská výška		
FL	metry	stopy	FL	metry	stopy
20	600	2 000	–	–	–
40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
300	9 150	30 000			
320	9 750	32 000			
340	10 350	34 000			
360	10 950	36 000			
380	11 600	38 000			
400	12 200	40 000			
430	13 100	43 000			
470	14 350	47 000			
510	15 500	51 000			
atd.	atd.	atd.			

Tabulka cestovních hladin

1) Vznik střediska pro uspořádání letového provozu s působností národního a subregionálního střediska Air Traffic Management Centre (ATMC).

2) Vznik radiolokačního střediska Buchtův kopec zařazeného do Zabezpečovacího letového střediska (ZLS) Brno.

3) Vznik útvaru Odborná příprava pracovníků řízení a zabezpečení letového provozu.

4) Vznik servisní a montážní skupiny zařazené do ZLS Brno, která nadále zajišťovala úkoly v oblasti zabezpečovací letecké techniky.

K 1. červenci 1983 bylo na základě rozhodnutí FMD zřízeno oborové pracoviště měření leteckého hluku, původně existující jako monitorovací pracoviště leteckého hluku v rámci ZLS Praha.

Zásadním předpokladem pro dokonalé fungování celého systému řízení letového provozu bylo vybudování radiolokačních, radionavigačních a komunikačních sítí pokrývajících celý řízený vzdušný prostor. Z tohoto pohledu ŘLP průběžně řešilo dva stěžejní problémy: budování oblastní radarové sítě a zavádění automatizovaného systému řízení letového provozu. Oblastní radarová síť s radiolokátory rozmístěnými ve vybraných lokalitách tak, aby pokrývaly celé území státu, měla plnit základní úkol – spolehlivou kontrolu vzdušného prostoru ČSSR. Tento projekt uvažoval umístění oblastních radarů nejen v Praze a Bratislavě, ale též na Buchtově kopci (u Nového Města na Moravě), Velké Javorině, Králově Holí a ve Slánském pohoří.

Ing. MILAN CVRKAL

(pokračování v příštím čísle)

Francouzský Breitling Jet Team



XVI. ročník Mezinárodního leteckého festivalu pod názvem **CIAF 2009** se po šes-tileté přestávce, kdy jej hostilo Brno, opět vrátil na někdejší vojenské letiště do Hradce Králové. Diváci ve dvou dnech – 5. a 6. září – zhlédli nejen nejmodernější leteckou techniku vzdušných sil Armády České republiky, ale také leteckou techniku ze zahraničí. Mohli například sledovat simulované nasazení bojových strojů, akrobatickou pilotáž a další ukázky letecké techniky jak na obloze, tak na letištních stojáncích.

Jedním z účastníků, který letos v Hradci Králové prezentoval své umění, byla i francouzská akrobatická skupina Breitling Jet Team se sedmi letouny L-39 Albatros.

Akrobatické figury, které předvádějí, umocňují kouřové efekty a hudební doprovod. Během vystoupení střídá skupinovou akrobacii, kdy se vzdálenost mezi jednotlivými stroji zkracuje až na 2,5 metru, s figurami, kde vynikne výkon jednotlivých pilotů. Rychlost letadel se pohybuje od 700 km/h na začátku figury až po méně než 100 km/h na jejím vrcholu.

Zakladatelem skupiny je Jacques Bothelin, který má nalétáno přes 9000 hodin. První svoji profesionální leteckou skupinu založil už v roce 1982. Za hlavní kvality potřebné pro tento typ létání považuje přesnost, jemnost, emocionální vyrovnanost, smysl pro kolektivní práci a kolektivního ducha.

V současnosti je Jacques Bothelin jedním ze špičkových pilotů, který má za sebou největší počet představení.

mis

Foto: PETR KOLMANN, L+K

English Corner

Joke / Fishing

A kind-hearted fellow was walking through Central Park in New York and was astonished to see an old man, fishing rod in hand, fishing over a beautiful bed of red roses.

"Tsk Tsk!" said the passerby to himself. "What a sad sight. That poor old man is fishing over a bed of flowers. I'll see if I can help." So the kind fellow walked up to the old man and asked, "What are you doing, my friend?"

"Fishin', sir."

"Fishin', eh. Well how would you like to come have a drink with me?"

The old man stood, put his rod away and followed the kind stranger to the corner bar. He ordered a large glass of vodka and a fine cigar.

His host, the kind fellow, felt good about helping the old man, and he asked, "Tell me, old friend, how many did you catch today?"

The old fellow took a long drag on the cigar, blew a careful smoke ring and replied, "You are the sixth today, sir!"

Tongue Twisters

Larry Hurley, a burly squirrel hurler, hurled a furry squirrel through a curly grill.

A skunk sat on a stump and thunk the stump stunk, but the stump thunk the skunk stunk.

旅!

Extinct insects' instincts, extant insects' instincts.

旅!

A loyal warrior will rarely worry why we rule.

旅!

Rory the warrior and Roger the worrier were reared wrongly in a rural brewery.

旅!

I stood sadly on the silver steps of Burgess's fish sauce shop, mimicking him hiccupping and wildly welcoming him within.

旅!

Thirty-three thirsty, thundering thoroughbreds thumped Mr. Thurber on Thursday.

Připravila: NWT

SUDOKU pro začátečníky (vlevo) i pro náročně

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

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

Pro toto vydání Stripu jsme opět přátelům číselné křížovky připravili k vyluštění dvě úlohy. Vyplňte mřížku tak, aby každý řádek, každý sloupec a každý čtverec o 3 x 3 políčkách obsahoval čísla od jedné do devíti. Správné řešení – všechna správně vepsaná čísla prvního řádku – alespoň jedné z nich můžete poslat **do 30. října 2009** na adresu strip@ans.cz. Vylosovaný úspěšný řešitel dostane malý dárek.

red