



STRIP 2011

**Ivan Hubert: Co změnám
nepodléhá, má svoji
trvalou hodnotu** (str. 3)

**Jednání managerů
ISQMS v roce 2011** (str. 5)

**Změny v autobusové
dopravě** (str. 4)

**Sdílení ekonomického
rizika od roku 2012** (str. 5)

Vzpomínka na prázdniny (str. 6–7)

Nová TWR v Ostravě

má zelenou (str. 7)

OKRDA	VOZ	1204		110		LANUX	1216	LAM	F110	/	L410	N240	LKPR	LOWW	LANUX		A1435		
OEKIS	LANUX	1202		100		VLM	1219	○	F100	/	PA27	N184	LOWW	LKPR	VLM		A5155		
MLD766	VEMUT	1156		270		PEPIK	1223	LAM	F270	N/	YK42	N407	EDDF	LUKK	PEPIK		A6444		AIR
MAH624	MAVOR	1214	↓	280	170	VLM	1230	○	F280	/	B734	N430	LHBP	LKPR	VLM		A2420		MAI
LOT352	BEPAS	1212	↓	370	370	LAGAR	1229	●	F370	/	E145	N430	EDDM	EPWA	LAGAR	A3211	A1452		LOT
LIL490	TUSIN	1204		280		MIKOV	1222	LAM	F280	N/	SB20	N357	EYVI	LIMC	MIKOV		A4503		LIT
FIN803M	RASAN	1216	↓	340	250	KOLAD	1232	LAM	F380	/	B736	N440	EFHK	EDDM	KOLAD		A4520		FIN
EZY2CH	LALUK	1232	↓	170	130	GOLOP	1235	○	F330	/	B733	N430	EGSS	LKPR	GOLOP	A3256	A3371		EAS
ELY5523	NAVTI	1220	↓	320	170	VLM	1230	○	F400	/	B752	N465	LLBG	LKPR	VLM		A5145		EL A
DNM132	MAREM	1210		200		KOLAD	1229	LAM	F200	/	F50	N272	EDDT	EDMA	KOLAD		A2573		DEN
DLH5PC	ODOMO1217		↓	250	170	LOMKI	1223	○	F350	/	B735	N410	EDDL	LKPR	LOMKI	A2343	A3370		LUF
CSA7KG	HDO	1233	↓	190	130	GOLOP	1237	○	F330	/	B734	N440	ESSA	LKPR	GOLOP		A2453		CSA
CSA759	ODOMO1218		↓	250	170	LOMKI	1223	○	F350	/	B735	N440	LFPG	LKPR	LOMKI		A1401		CSA
CSA296	VOZ	1212		350		PEPIK	1228	●	F350	/	B735	N440	LKPR	OLBA	PE				CSA
CSA287	LALES	1212	↓	340	170	VLM	1227	○	F380	/	B735	N440	LLBG	LKPR	VL				CSA
CSA022	VOZ	1225	↓	170	130	TBV	1240	LAM	F170	/	AT43	N250	LKPR	LKMT	TB				CSA
CFG585	MAKAL	1213	↓	380	140	HDO	1237	LAM	F380	/	B752	N464	LGIR	EDDC	HD				COM
BER245P	AGNAV	1235	280	280	280	GAVLI	1242	LAM	F280	/	B733	N430	EDDM	EDDT	GA				AIR
BEL6F	VEMUT	1229		270		VADOV	1238	LAM	F270	N/	RJ1H	N419	EBBR	LOWW	VADOV		A6412		BEE
BAW657	BALTU	1224	↓	280	280	VARIK	1231	LAM	F380	/	B763	N465	LKPR	EGLL	VARIK		A1403		SPE
AUA6PV	HDO	1228	↓	370	130	MIKOV	1235	○	F370	/	A320	N464	EDDH	LOWW	MIKOV	A2336	A1457		AUS
AUA373G	DITIS	1214	↓	380	380	ELMEK	1225	○	F380	/	B737	N441	LOWW	EHAM	VARIK		A5151		AUS
AUA326K	HDO	1202		370	130	MIKOV	1221	LAM	F370	/	A320	N460	ESSA	LOWW	MIKOV		A2541		AUS
AUA1402	HDO	1225	↓	350	130	MIKOV	1236	○	F350	/	F70	N407	EKCH	LOWW	MIKOV	A2321	A1456		AUS
AFL142	ARTUP	1234	↓	270	270	LAGAR	1237	LAM	F350	/	B734	N440	LKPR	UUEE	LAGAR		A1432		AER
AFL124	BEPAS	1234	↓	370	370	LAGAR	1250	○	F370	/	A310	N465	EDDM	UUEE	LAGAR	A4301	A1462		AER



Od víkendu 24. a 25. září navštívilo **Dny NATO** a **Dny vzdušných sil Armády České republiky** na ostravském letišti Leoše Janáčka celkem 225 tisíc lidí. Lákavé byly hlavně atraktivní ukázky letů. Show se zúčastnilo 18 zemí. **mis, foto internet**

Očkování

Preventivní očkování **proti chřipce** bude probíhat v roce 2011 u závodních lékařů Řízení letového provozu ČR, s. p. Tato akce je pro zaměstnance bezplatná a dobrovolná.

V Praze **od 26. září 2011** očkuje MUDr. Jiří Matoušek na letišti Praha-Ruzyně (ulice Jana Kašpara 1069/1):

Pondělí 7:00 – 15:00 hod.
(polední přestávka 12:00 – 12:30 hod.)
Úterý 7:00 – 12:00 hod.
Středa 10:00 – 17:00 hod.
(polední přestávka 12:30 – 13:00 hod.)
Čtvrtek 7:00 – 12:00 hod.
Pátek 7:00 – 12:00 hod.

Dislokovaná pracoviště si jako každoročně zajistí očkování individuálně podle svých potřeb. **DPER**

Pracovní výročí zaměstnanců RLP ČR, s. p.

V září 2011 oslaví kulaté pracovní výročí u RLP ČR, s. p.:

Kovář Ladislav, supervizor na TS I – DRSL/SLRL/LKKV-ZLT **20 let**
Šípek Karel, supervizor na TS II – DPRO/ATMS/NAVCOM **20 let**
Tichý Martin, šřlp II – DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Kebza Karel, vřlp II–WS – DPRO/SPLS/APP/TWR **25 let**
Umlauf Viktor, vřlp II–WS – DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**
Kučera Vladimír, instruktor na stanovištích II – DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**
Kettner Miroslav, řidič odbavovací plochy – DPRO/SPLS **30 let**
Hejny Miloslav, administrátor ATS I – DPRO/ATMS/NAVCOM **30 let**
Hadaš Zbyněk, dispečer FIC – DPRO/SONS/ACC **35 let**
Pisková Viera, operátor AFTN/CIDIN – DPRO/ATMS/LTS/CADIN **35 let**
Dvořák Milan, Ing., MP LNS – DPLR/SRPI **40 let**
Kubita Vladimír, administrátor ATS II – DPRO/ATMS/RIS **40 let**
Fikar Miloslav, administrátor ATS II – DPRO/ATMS/LTS/CADIN **40 let**

Srdečně blahopřejeme!
Redakce

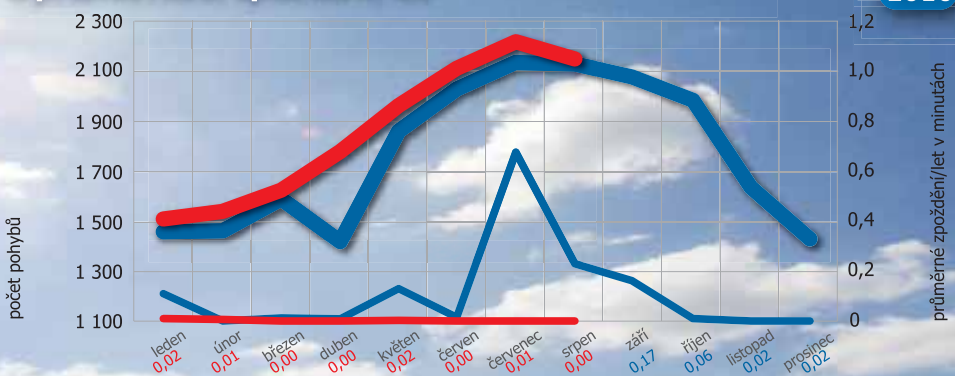
Statistiky provozu

srpen 2011/2010

Letiště Praha-Ruzyně: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



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



Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

SRPEN 2011/2010

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
15 050 14 397

nejvyšší počet/den
(19. 8.) (25. 8.)
531 521

nejvyšší počet/hod.
(21. 8.) (31. 8.)
47 49

Počet pohybů ve FIR Praha

SRPEN 2011/2010 (IFR)

Zdroj: AI

2010 2011

celkový počet
66 017 66 286

nejvyšší počet/den
(28. 8.) (5. 8.)
2 292 2 278

nejvyšší počet/hod.
(3. 8.) (5. 8.)
168 176

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
srpen	15 050	14 397	-4,3	3 120	3 536	+13,3	1 744	1 830	+4,9	845	933	+10,4

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha			Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
2010	2011		11/10		2010	2011
srpen	66 017	66 286	+0,4		0,23	0,00

Co změnám nepodléhá, má svoji trvalou hodnotu

říká Ing. Ivan Hubert, ředitel divize podnikového rozvoje a mezinárodní koordinace

V dubnu letošního roku obdržel Ing. Ivan Hubert od Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky za celoživotní práci v oblasti řízení letového provozu významné ocenění **Osobnost českého civilního letectví**. Nyní po 38 letech se od listopadu 2011 formálně stává součástí mezinárodního prostředí FAB CE, zůstává však nadále zaměstnancem Řízení letového provozu ČR, s. p.

K 1. listopadu 2011 přecházíte na funkci Programového manažera projektu FAB CE. Co této změně předcházelo?

Začátek programu FAB CE se datuje do roku 2007, a jako většina obdobných evropských iniciativ byl zahájen studií proveditelnosti, po jejímž schválení pokračoval druhou tzv. přípravnou fází, která byla ukončena podpisem mezinárodní dohody FAB CE v květnu tohoto roku. Podporu těmto aktivitám včetně manažera programu zajišťoval až do konce roku 2010 EUROCONTROL. Její další pokračování však nebylo možno z legislativních důvodů zajistit v požadovaném rozsahu, a proto příslušné řídicí orgány projektu rozhodly, že pro následnou, tj. implementační fázi bude vytvořena struktura, v jejímž čele bude Programový manažer, který bude vybrán z kandidátů z řad poskytovatelů služeb s expertní podporou, která bude zajištěna částečně agenturou EUROCONTROL a doplněna externí organizací, která bude vybrána na základě veřejné soutěže. Moje kandidatura, předložená za Řízení letového provozu ČR, s. p., byla podpořena poskytovateli služeb FAB CE a následně formálně stvrzena na jednání CEO Committee dne 30. 9. 2011 s účinností od 1. 11. 2011.

Jaká bude role Programového manažera a co pro Vás přechod na tuto funkci z hlediska současného stavu znamená?

Programový manažer odpovídá za celkovou realizaci Programu FAB CE jehož cílem je, v souladu s evropskou legislativou, zahájení provozování FAB CE ke dni 4. 12. 2012 a jeho následný rozvoj do roku 2015, kdy by měly být realizovány všechny funkčnosti statického scénáře. To zahrnuje plánování, řízení a koordinaci všech činností souvisejících s programem FAB CE, včetně zajištění administrativní podpory řídicím strukturám projektu. Je zřejmé, že pro výkon této funkce, resp. pro zajištění činností v plném rozsahu je nezbytná profesionální expertní podpora.

Přechod na tuto funkci pro mne představuje dvě zásadní změny. Jedna, které je přímo spojená s programem FAB CE je vázání na funkci předsedy řídicího výboru FAB CE, kterou jsem zastával od roku 2007 do dnešního dne a kterou k 1. 11. 2011 ukončím.

Druhá, v rámci podniku, kdy k tomuto datu ukončím působení ve funkci ŘDPRM a přejdu na tuto novou pozici. Nadále však budu zaměstnancem podniku, ale zároveň budu formálně součástí mezinárodního prostředí FAB CE.

A pak je tu ještě třetí, spíše symbolická změna, a tou je skutečnost, že jsem k podniku (i když tehdy s jiným názvem) nastoupil k 1. 11. 1973, tj. na den přesně před 38 roky.

Za tuto dobu jste jistě zažil řadu změn, a to nejenom organizačních, ale i změn v systému poskytování služeb. Jakou z těchto změn považujete za Vašeho pohledu za nejvýznamnější?

Každá změna, ke které v průběhu mého působení u podniku došlo, měla a má svůj význam a přispívá větší či menší měrou k dnešnímu fungování podniku. Vybrat z těchto změn jednu a označit ji jako nejvýznamnější je proto obtížné a ve skutečnosti pro mne NE až tak důležité. Za mnohem podstatnější považuji naopak to, co změnám nepodléhá a má svoji trvalou hodnotu. A tím je profesionalita a etické jednání, respektive korektnost. A mohu říci, že většina lidí, se kterými jsem měl možnost v podniku, i mimo něj spolupracovat, těmito vlastnostmi disponovala. A toho si nesmírně vážím.

V dubnu jste dostal ocenění „Osobnost českého civilního letectví“. Jaký pro vás má toto ocenění význam?

Samozřejmě, že si tohoto uznání a poděkování, které jsem od hospodářského výboru poslanecké sněmovny dostal za práci v RLP a za aktivity související se zaváděním programu jednotného evropského nebe velmi vážím. Stejná ocenění dostali mj. pánové Brzkovský, Stavovčík, Kvapil nebo profesor Pištěk a další. Je příjemné být ve společnosti takových osobností.

A teď ještě zpět k programu FAB CE. V jaké fázi je jeho realizace dnes?

Od května tohoto roku probíhá 3. tzv. implementační fáze projektu. Z formálního hlediska je pokryta mezinárodní dohodou FAB CE, která podléhá ratifikaci na národní úrovni. V případě ČR je dohoda v současné době projednávána v Poslanecké sněmovně (v zahraničním výboru), dále pak dohodou mezi národními dohlížecími orgány a dohodou mezi poskytovateli služeb. Tyto dohody byly podepsány v květnu tohoto roku.

Věcný obsah je pak realizován na základě Programového plánu (Program Management Plan), který je členěn na 15 dílčích projektů. Plánovaným výstupem těchto projektů je téměř 200 dokumentů, jejichž vypracování je časově velmi náročné a jejichž včasné zpracování je možné pouze s expertní podporou nově vytvářené struktury programu FAB CE. Zajištění této podpory je s ohledem na právní aspekty výběru externího subjektu možné nejdříve v únoru 2012. Ve snaze minimalizovat dopady této situace je jedním z úkolů programového manažera pro nejbližší období zjednodušit a zefektivnit organizaci činností jednotlivých pracovníků i řídicích orgánů projektu.

Děkuji za rozhovor.

MICHAEL SEDLÁČEK
Foto Archiv RLP ČR, s. p.



curriculum vitae

Ing. IVAN HUBERT

Narozen: 23. 6. 1950

Rodina: ženatý, dcera Barbora, syn Ondřej

Vzdělání: ČVUT Praha FEL

Zájmy: Hudba, cestování

Oblíbený film: nemám, rád se podívám na filmy režisérů Felliniho, Antonioniho, Zeffirelliho ze 70. let

Oblíbený spisovatel: Ken Follett

Volný čas: cestování, údržba/úpravy domu

Nejoblíbenější hudební skupina: The Beatles

Cestování: kamkoli

Oblíbený citát: Albert Einstein, Jen dvě věci jsou nekonečné – vesmír a lidská hloupost. Tím prvním si ovšem nejsem tak jist.

Objektiv



Uprostřed Petrit Sulaj, CEO ANTA, a Genc Pecani, Chargé d'affaires a.i., Velvyslanectví Albánské republiky v ČR

Dne 19. září 2011 proběhlo na Letecké škole za účasti generálního ředitele albánské řízení letového provozu ANTA Petrit Sulaj **slavnostní zahájení základního výcviku** 27 albánských studentů. **SLŠ, foto OTA VÁCLAVÍK**



V Kunovicích byl v srpnu letošního roku představen veřejnosti **prototyp nového českého dopravního letounu EV-55M**. Jedná se o vojenskou verzi turboprotolového letadla pro přepravu až 9 lidí nebo 1824 kilogramů nákladu. Více informací si budete moci přečíst v příštím Stripu. **mis, foto MILAN BUREŠ, planes.cz**

Nová značka DNV. Firma Det Norske Veritas BA (DNV), která je našim dlouholetým a spolehlivým partnerem při externích auditech kvality, se rozhodla pro zavedení nové certifikační značky, která má posílit značku DNV a bude tvořit součást moderní vizuální identity firmy. Nová certifikační značka je již v platnosti a je poskytována automaticky při certifikačních auditech. ŘLP ČR, s. p., tedy novou značku obdrží formálně v příštím roce při recertifikačním auditu v květnu 2012. Výměna značky na podnikových dokumentech má proběhnout do tří let, bude tedy prováděna průběžně při změně dokumentace. **SVATOPLUK HALEN, OBK**

Změny v autobusové dopravě od 1. 11. 2011

V roce 2005 jsme se stěhovali do Jenče, a tudíž i řešili autobusovou dopravu pro zaměstnance, kterou se nám podařilo postupně zajistit. To, co se nám povedlo během několika let vyladit, a sice návaznost autobusových linek na vlakové spojení, přizpůsobení spojů směnám apod., bylo na jaře letošního roku změněno a v současné době není k těmto aspektům vůbec přihlíženo. Celá koncepce dopravy je tak pro naše potřeby nevyhovující. Dále se objevily velké problémy s dotacemi na autobusové linky od jednotlivých obcí, od kraje. Vzhledem k tomu, že rok 2011 je rokem, kdy vyprší platnost stávajících smluv, usoudili jsme, že nadešel čas zhodnotit aktuální dopravní obslužnost do IATCC Jenče.

Tento úkol řešil tým složený ze zástupců DRSL, DPER a DFIN. Byl vypracován průzkum, který zhodnotil využívání jednotlivých autobusových linek. Z průzkumu vyplynulo, že většina zaměstnanců jezdí do/z Jenče autem.

Dotovaná linka č. 306, která měla původně zajistit dopravu z/do Prahy, je v současné době využívána stále méně. Zaměstnanci se totiž naučili využívat nedotované linky, které získaly licenci na využívání zastávky Jenče, vysílací středisko. Jde o linky: A32, 301, B82, 610, které jezdí ze stanice Hradčanská (přes zastávku Hostivice – možnost přestupu na vlak) a linku B85, která jezdí ze/do Zličína.

Jízdní řád dotované linky č. 319 byl postupem času změněn tak, že již vůbec nezajišťuje zaměstnancům návaznost na vlakové spoje. Možná i proto je v současné době téměř nevyužívaný. Všechny výše uvedené změny proběhly i přes opětovné připomínky a námitky ze strany podniku, a protože naše připomínky nebyly vyslyšeny, bylo rozhodnuto, že vypovíme smlouvy.

Nicméně linky č. 306 a č. 319 budou do/z IATCC Jenče provozovány do 10. 12. 2011 (včetně).

Dopravní obslužnost směrem na Kladno a na vlakové nádraží Jenče bude i nadále zajišťována. Konkrétní jízdní řád této linky, který bude platný od 1. 11. 2011, zatím ještě neznáme, ale včas ho uveřejníme na nástěnce podnikového intranetu.

Zároveň zaměstnanci budou mít možnost dopravit se 1x denně, v dopoledních hodinách, na TB a LŠ podnikovým vozem, který zajišťuje přepravu pošty.

Celá tato záležitost byla dne 16. 9. 2011 projednána se zástupci PV OSD a CZATCA.

Věříme, že všichni zaměstnanci vzniklou situaci pochopí a budou využívat výše uvedených spoje. **DPER**

Boeing 787 Dreamliner do běžného provozu



Prověřování dreamlineru po osmi letech skončilo. Americký výrobce letadel Boeing dostal osvědčení o bezpečnosti nového letadla 787 Dreamliner a může ho zařadit do běžného provozu. Osvědčení mu udělil jak americký Federální úřad pro civilní letectví, tak i Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Boeing získal na dreamliner do letošního července celkem 827 zakázek. Teprve uvedené certifikáty mu ale umožní zahájit dlouho odkládané dodávky zákazníkům. Přísné bezpečnostní požadavky, technické problémy a stávky odborářů přispěly k opoždění celého projektu o tři roky.

Nejprve stroje obdrží japonský přepravce All Nippon Airways – **první dreamliner již přistál 26. září na tokijském letišti Haneda.**

Dreamliner je z velké části vyroben z karbonových vláken a kompozitních materiálů. Oproti jiným středně velkým letadlům je lehčí a asi o 20 procent palivově úspornější. **mis, foto internet**



Pan **Alois Stejskal** zemřel ve věku 74 let. V Řízení letového provozu pracoval v letech 1959 až 1997 jako technik v oddělení zabezpečovací letecké techniky. Rodina prosí všechny, kteří ho znali, o tichou vzpomínku. **red**

Jednání managerů ISQMS v roce 2011

Letošní společné jednání manažerů ISQMS a zástupců OBK, AI a OSP bylo odlišné od předchozích jednání především zaměřením na problematiku řízení a hodnocení výkonnosti jak v rámci podniku, tak ve vnitřní struktuře ISQMS. Tomu odpovídala i klíčová témata jednání, vycházející ze vzájemné podpory a propojení řídicí dokumentace:

ke sledování výkonnosti podniku podle požadavků SES (viz problematiku a řešení Obchodního plánu)

k novému přístupu k řízení kvality implementací normy ISO 9004:2009 „Řízení udržitelného úspěchu – Přístup managementu kvality“

k využití přístupu pro dosažení efektivního plnění obchodních cílů využíváním účinných informačních systémů při zajištění ochrany dat.

K dalším tématům patřily zejména informace o připravovaných legislativních změnách pro řízení bezpečnosti (návrhy Implementing Rules, změny v hodnocení úrovně bezpečnosti, aktivity EASA, doporučení CANSO k výkonům auditů), které budou v dalším období ovlivňovat systémy řízení bezpečnosti, kvality, ochrany i řízení IT procesů.

Z hlediska aplikace ISQMS je důležité zejména zavádění normy ISO 9004. Jestliže již známá norma ISO 9001 specifikuje požadavky na systém řízení kvality, využitelné pro interní aplikaci a pro certifikaci, norma ISO 9004 je soustředěna zejména na partnery a zákazníky podniku s cílem řešit potřeby a očekávání zainteresovaných stran a jejich spokojenost prostřednictvím systematického a neustálého zlepšování výkonnosti organizace. Cílem současného zavádění je přitom zpracování modelu implementace prvků normy ISO 9004 v jednotlivých ZOÚ, sledujícího harmonizaci procesů řízení kvality ZOÚ

s požadavky Obchodního plánu a podporu jeho plnění. Účastníkům byly tedy prezentovány vzory jednotné dokumentace, diskutovány požadavky na měřitelné indikátory včetně cílových hodnot, kterých má být dosaženo v daném čase (KPI), přístupy a termíny k pravidelnému posuzování shody s aktuálními plány, měření a vyhodnocování KPI a v případě nepříznivých trendů stanovování nápravných a preventivních opatření.

Je potřebné dodat, že ISO 9004 není náhradou normy ISO 9001 ani pouhým doplněním jejich požadavků. **Přináší především změnu filozofie systému řízení (kvality).** Je to rovněž mezinárodně uznávaný (standardizovaný) nástroj pro řízení výkonnosti, kompatibilní s dalšími ISO normami využívanými v ŘLP ČR, s. p., podporovaný CANSO. Jeho části jsou již v podniku částečně využívány.

Navazující část jednání se týkala možného využití doporučení normy ISO 20000 a ITIL (IT Infrastructure Library) ve výše uvedeném kontextu. ITIL poskytuje širokou množinu tzv. „Best Practices“ pro IT Service Management procesy a umožňuje zlepšovat kvalitu IT služeb. V této souvislosti je důležitý i spolehlivý systém ochrany aktiv podniku (zejména v prostředí MIS a ATMS), včetně jeho vyhodnocování, což bylo předmětem další informace zástupců OBK.

Abychom nezapomněli na naši klíčovou oblast – řízení bezpečnosti: kromě již uvedených návrhů legislativních změn na evropské úrovni byl prezentován přístup k tvorbě Studií bezpečnosti stánovišť, poskytnut přehled jednání s ÚCL na téma oznamování změn souvisejících s bezpečností, popsána změna interních směrnic v souvislosti s požadavky na zajištění bezpečnosti softwaru (viz ESARR6 a Nařízení Komise (ES) číslo 482/2008) a charakterizován přístup FAB CE ke „společným auditům bezpečnosti“.

Specialisté oddělení auditu upozornili na některé stále přetrvávající nedostatky zjištěné z interních i externích auditů, zejména ve vydávání směrnic a nedodržování Konfiguračního manuálu. Tyto problémy jsou varovným mentem zejména před recertifikací systému řízení kvality v roce 2012 a stále se projevují i přes projednání těchto závdav na úrovni PGR.

Nedílnou součástí jednání byly i informace o připravovaných podzimních aktivitách. Ve dnech 7.–10. listopadu 2011 proběhne již pravidelné hodnocení ISRS7, tentokrát pouze ve fázi Omega pro vedoucí pracovníky a zaměřené na řízení rizik. Pro specialisty AI je organizován workshop k využívání metodiky RAT (22.–23. 11.), pro experty více ZOÚ jednodenní seminář k využívání ASMT (13. 12.). Rovněž jednodenní bude doškolení managerů ISQMS a dalších zájemců k aktuálním změnám v právní a technické legislativě pro řízení kvality a životního prostředí (14. 11.)

SVATOPLUK HALEN, OBK

Inspiromat

„Rozdělili jsme poplatky tak, aby odrazily skutečné náklady, které s každou možností placení máme.“

Balaz Varro, mluvčí Wizz Air; společnost výrazně zdrazila poplatky za koupi letenek, během roku již podruhé.

„Mohu říct, že přistání v Praze, i to, jak dobře na něj bylo připraveno letiště, bylo kolosálním zážitkem.“

Werner Knorr, šéfpilot Lufthansy; Airbus A380, největší dopravní letadlo současnosti, poprvé zavítalo do České republiky.

„Letoun 787 přinese mimořádný pokrok v úspoře paliva a mnoho prvků pro cestující, které zpříjemní let.“

Michael Qualantone ze společnosti American Express Global Business Travel; cestující mohou od nového letounu očekávat například prostornější sedadla či větší okna s možností elektronického zastínění.

„Vzhledem k okolnostem bylo rozhodnuto o jeho snesení a přepravě do Severočeského muzea. Z podstaty původního uložení se jedná o archeologický nálezk.“

Ivan Rous, liberecké Severočeské muzeum. Hledači historických artefaktů vykopali v blízkosti památníku na Ještědském hřebeni část transportního letadla Aero C-103 (licenční Siebel Si 204), které se tam zřítilo v roce 1948.

„ČSA po dvou letech s úspěchem absolvovaly přísný provozní bezpečnostní audit mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce IATA. Auditní program IOSA (IATA Operational Safety Audit) prověřuje bezpečnost a kvalitu provozu. Aby letecké společnosti zapojené do programu IOSA získaly certifikát, musí prokázat splnění přísných mezinárodních standardů. České aerolinie jsou jediným dopravcem registrovaným v České republice, který je podle standardů IOSA certifikován.“

Hana Hejsková, tisková mluvčí Skupiny České aerolinie.

„Let s tímto letadlem je pro pilota nevšedním zážitkem. Je to je zcela bezpečný stroj, i když létání v něm je obtížnější než u dnešních letadel a je nestabilní vzhledem k počasí. Tohle letadlo je technicky schopné absolvovat i let do Prahy, který v roce 1911 provedl Ing. Kašpar.“

Pilot Mára po 100 letech zopakoval let, který se podařil průkopníkovi letectví Ing. Janu Kašparovi v roce 1910.

Připravila DV

Sdílení ekonomického rizika od roku 2012

V době krize, kdy letečtí dopravci museli přijímat nepopulární úsporná opatření, aby nezbankrotovali, byl ŘLP ČR, s. p., **jedním z mála podniků, které v solidaritě s dopravci nezvyšovaly poplatky za poskytování letových navigačních služeb.** Řada jiných poskytovatelů využívala principu pokrývání nákladů a bez ohledu na situaci zákazníků ceny za své služby zvyšovala. Evropská komise vyslyšela hlasy nespokojených dopravců a ve snaze podnítit evropské poskytovatele LNS k vyšší efektivitě zásadním způsobem změnila pravidla pro stanovení poplatků.

Na konci roku 2010 byly pro letové navigační služby schváleny celoevropské výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti, kapacity, ochrany životního prostředí a nákladové efektivity. V letošním roce všechny členské státy včetně ČR přijaly své plány výkonnosti pro roky 2012 až 2014. V nich jsou stanoveny závazné hodnoty traťového zpoždění a vnitrostátní jednotkové sazby za traťové navigační služby s ohledem na dané celoevropské cíle. Závazné hodnoty ukazatelů vychází především ze střednědobé předpovědi STATFOR o vývoji letového provozu a předpokládaného vývoje nákladů na poskytování LNS. Pokud se letový provoz nebo náklady nebudou vyvíjet podle předpokladů, stanovuje legislativa pravidla, podle kterých se odchylky nákladů a výnosů dělí mezi dopravce a poskytovatele. V oblasti nákladů nesou riziko v plné míře poskytovatelé, tj. úspory nákladů jdou v jejich prospěch, přečerpání na jejich vrub. V oblasti provozního rizika existují určitá pásma pro rozdělování vyšších či pokrývání chybějících výnosů. Například při odchylce provozu do 2 % od předpovědi si poskytovatel

může vyšší výnosy ponechat, ale chybějící si nemůže nijak kompenzovat. V dalším pásmu platí pravidlo 30:70. Legislativa nastavuje i prahové hodnoty odchylek, po jejichž překročení mohou být revidovány závazné ukazatele.

Jisté je, že k odchylkám docházet bude, protože letový provoz se nikdy neřídí předpověďmi STATFOR. Potřeba pružně a promyšleně reagovat na odchylky od plánovaných hodnot bude vyžadovat řadu změn v podnikových procesech plánování a vyhodnocování. Adaptaci na nové ekonomické podmínky se zabývá pracovní skupina pro integraci střednědobého plánování složená ze zástupců všech divizí (viz příkaz GR č. 04/10/DPRM/003). Jejím návrh, který získal v září podporu vrcholového vedení, počítá s důslednějším stanovováním cílů, s posílením pravomocí a odpovědností jejich vlastníků, s důsledným sledováním souvislosti mezi cíli a intenzivnější komunikací mezi všemi zainteresovanými stranami. Návrh počítá i s postupným opuštěním řady dílčích plánovacích dokumentů, které budou nahrazeny elektronickým registrem cílů. Změny budou probíhat postupně od přípravy ročního plánu na příští rok, který nahradí dosud vydané roční priority podniku, až do konce roku 2013, kdy bude dokončena nová sada plánovacích dokumentů s těžištěm v Obchodním plánu ŘLP ČR, s. p., na období 2015 až 2019. Změny budou okamžitě procházet zkouškou ohněm, protože **nová pravidla platí už od 1. 1. 2012.**

Další informace najdete na podnikovém intranetu v pracovním prostoru projektu Byznys plán.

LUBOMÍR STRAKA, OSP

Co se děje na ruzyňském letišti?

Letiště vynaloží 200 milionů na obnovu nástupních mostů

Pražské letiště Ruzyně se v souvislosti s rostoucí poptávkou po létání připravuje na příliv velkých letadel. Po úpravách hlavní ranveje aktuálně investuje do proměny tří nástupních a výstupních mostů tak, aby bylo schopné bez problémů odbavovat i stroje typu dálkového Airbusu A340, Boeingu B777 nebo Boeingu 747-8. „Ve zkratce se dá říci, že vyměňujeme u tří stání jednoduché nástupní mosty za dvojité,“ uvedla Marika Janoušková z letiště. Zakázku na výměnu nástupního zařízení získaly společnosti HN Technology a OHL ŽS. Zřejmě nejzásadnější změnou v letištním parku v Ruzyni může být obměna letounu na lince společnosti Emirates z Prahy do Dubaje. Nyní tady většinou létá Airbus A330, firma ale pro velký zájem pravděpodobně nasadí od ledna Boeing 777-300. Kapacita na lince se tak zvýší téměř o třetinu. Společnost změnu sice zatím nepotvrdila, větší letoun ale už uvádí v letovém řádu. „Pravděpodobnost, že přibudou i další velké stroje, je velká. Nabídku od nás dostanou všechny firmy, záleží potom už jen na nich,“ řekla Janoušková. Podle ní aerolinie při využití velkého letounu pro více cestujících ušetří na hlukovém poplatku. Optimismus čerpá mimo jiné z aktuálních statistik. Letiště letos do konce července odbavilo 6,7 milionu cestujících, meziročně o pět procent více. Pokud jde o velké stroje, nemusejí příznivci letectví čekat na příští rok. Už 2. října Ruzyně vůbec poprvé přivítala největší dopravní letadlo světa, Airbus A380. Ukázat ho přivezla Lufthansa.



Atrapa bomby s mobilním telefonem uvnitř letiště

Před čtyřmi lety ČSA prodalo svůj nový a moderní cargo terminál. Už tehdy tato privatizace vyvolávala diskuzi. Kupcem byla firma s nejasnou vlastnickou strukturou, sídlo firmy bylo v panelákovém bytě. Už tehdy odborníci upozorňovali na možný bezpečnostní problém. Problém mohl být skryt v tom, že bezpečnostní standardy a úroveň výcviku personálu mohly být nastaveny způsobem, který by mohl být snadněji překonán potenciálním narušitelem bezpečnosti. Firma vlastníci cargo terminál v létě změnila jméno a změnila také jediného známého akcionáře. Za celou dobu nepředložila účetní uzávěrku, takže nelze zjistit údaje o hospodaření.

A tak se reportéři online deníku Aktuálně.cz soustředili právě sem, kde očekávali slabé místo, a bez velkých problémů pronesli do SRA zóny atrapu bomby s mobilním telefonem a ještě přibalili kuchyňský nůž a pepřový sprej. A to vše krátce před tím, než jsme vzpomněli 10. výročí útoku na New York a Washington.

Navíc není ani zřejmé, kdo by za tuhle situaci měl být odpovědný. Letiště Praha dává od celé události ruce pryč, protože odpovídá za bezpečnostní opatření v procesu osobní přepravy a zde se jedná o cargo terminál soukromé společnosti. V tomto případě si soukromá společnost najala bezpečnostní agenturu ABL. Podobně jsou řešena bezpečnostní opatření i při podobných angažmá soukromých subjektů v letecké dopravě v jiných státech. Ale garantem bezpečnosti zůstává stát a ponechává si pravomoc nastavení bezpečnostních standardů i kontroly jejich dodržování ve svých rukou. Pokud se to soukromé firmě nelíbí, nebo dokonce selže, je vyměněna.

Tahle reportéřská prověrka bezpečnostních opatření a její výsledek vyvolaly odpovídající pozdvižení mezi odborníky i politiky. Výbor pro obranu a bezpečnost v čele s předsedou Františkem Bublanem se bude ptát, jak k celé situaci mohlo dojít, jakým způsobem jsou zaměstnanci prověřováni pro práci v civilním letectví, jakým způsobem jsou kvalifikováni, kdo, s jakými pravomocemi a jak často je oprávněn vykonávat plánované i neplánované bezpečnostní audity v soukromých firmách apod.

Je ale smutné, že na tento průšvih upozornili zase novináři a nikoliv k tomu určené složky výkonu státního dohledu. Ale aspoň byla odhalena bezpečnostní slabina. Její odstranění bude vyžadovat systémové opatření, jež je právě v rukou politiků.

Nový obchod na letišti: Potten & Pannen – Staněk

Prodejna luxusních dekoráčních a dárkových předmětů a značkových domácích potřeb byla nově otevřena v tranzitní části Terminálu 1 (za pasovou kontrolou vpravo). Najdete zde zboží předních světových výrobců: stříbrné doplňky Christofle Paris, porcelán Rosenthal a Rosenthal meets Versace, dárky Lalique, švýcarské nápojové lahve Sigg, mlýnky Peugeot a produkty pro péči o tělo Zwilling J. A. Henckels.

Dlužno objasnit, že Staňkovi z RLP tam nepatří ani poklička a jedná se pouze o shodu jmen.

Z denního tisku připravil OLDŘICH STANĚK, AI, foto JAN KADLEC, Letiště Praha

Vzpomínka n



Ve dnech 11.–14. 8. 2011 se v nizozemském Teuge (EHTE) uskutečnilo tradiční a již **15. evropské setkání vlastníků a provozovatelů překrásných a víceúčelových**

Malý seriál

2 Cíle dalších dvou emirátů Perského zálivu jsou stejně velkolepé. V letošním roce bylo otevřeno katarské mezinárodní letiště Doha, vzdálené jen 200 mil od Dubaje. Plánovaná roční kapacita 24 milionů cestujících vzroste na dvojnásobek již v roce 2015. Letiště Abu Dhabi, vzdálené asi 45 minut jízdy od Jebel Ali, usiluje o zvýšení kapacity na 20 milionů v roce 2012 a na 40 milionů o několik let později. Kapacita těchto tří letišť v příštích pěti až šesti letech tedy přesáhne nynější kapacitu na letištích Heathrow, Charles de Gaulle v Paříži a ve Frankfurtu dohromady. Jsou to jen grandiózní, marnivé projekty poháněné více penězi než obchodním smyslem? Nebo nové ambice letišť – a ambice leteckých společností tří emirátů – odraží zásadní posun ve vývoji světového letectví?

Pravděpodobně trochu obojí, ale mnohem více to druhé. Chcete-li vědět proč, podívejte se na prudký vzestup společnosti Emirates, který byl inspirací a impulsem pro Abu Dhabi i Katar. Vše začalo před 25 lety, kdy se společnost Gulf Air, politicky vzniknuvší společný podnik Abu Dhabi, Bahrajnu, Ománu a Kataru, rozhodl (z dnešního pohledu zcela nevysvětlitelně) omezit poskytování svých služeb v emirátu Dubaj, který byl již tehdy dopravním a obchodním centrem regionu. Reakcí tehdejšího vládcy Dubaje (Sheikh Rashid bin Saeed Al Maktoum) byla žádost adresovaná jeho mladšímu bratrovi (Sheikh Ahmed) o založení konkurenční letecké společnosti. Letecká společnost Emirates byla založena se základním kapitálem 10 milionů dolarů,

a prázdniny



letounů An-2. Za Českou republiku se letu těchto bájných strojů zúčastnil letoun poznávací značky OK-XIG, provozovaný občanským sdružením Heritage of Flying

Legend, a sesterská An-2 značky OK-HFL, provozovaná Aeroklubem Plzeň Bory. Nezapomenutelným zážitkem pro pouhé čtyři „statečné“ posádky, z nichž právě dvě byly z ČR, se navzdory poněkud dramatickému počasí stal přelet formace An-2 nad mezinárodním letištěm Amsterdam Schiphol (EHAM). Počasí se postaralo o zábavu i v den návratu do ČR, kdy po téměř čtyřhodinovém letu na minimech pro lety VFR oba stroje bezpečně přistály na svých mateřských základnách v Plzni Líních a Hradci Králové.

O tom, že počasí je nevyzpytatelné, se přesvědčili i organizátoři **Plzeňských leteckých dnů** (27.–28. 8. 2011) pořádaných ve spolupráci s ŘLP. Po tropickém pátku, překvapivě studené a deštivé sobotě málokdo čekal, že přijde neděle jako vymalovaná. Show začala ukázkou skupinové slétanosti pěti letounů An-2 s hromadným výsadkem 36 parašutistů. Dále byly k vidění letecké skvosty jako Tatra T101, M1C Sokol či americké cvičné letouny



B75 Stearman a T-28 Trojan. Lahůdkou byly i nízké průlety stroje Li-2 či akrobacie letounů L-29 Delfín a L-39 Albatros. Po dlouhém půstu na plzeňském nebi se jednalo o skutečně luxusní podívanou.

DAVID TOMAJER, SLŠ

Foto **DAVID TOMAJER** (vlevo), **MICHAL KRECHOWSKI**

Nová TWR v Ostravě má zelenou

Dne 19. prosince 2007 podepsal generální ředitel Řízení letového provozu České republiky, s. p., Ing. Jan Klas **Memorandum o výstavbě bezpečnostního centra v Ostravě**. Toto Memorandum zahájilo usilovný a náročný proces přípravy projektu bezpečnostního centra (BC), jehož účastníci a budoucí uživatelé, kterými jsou ŘLP ČR, s. p., Hasičský sbor, Záchraná služba, Policie ČR, Vysoká škola báňská a Celní správa, začali připravovat uživatelská zadání a řešit profinancování celého projektu. Vedoucím účastníkem a zároveň garantem projektu je Moravskoslezský kraj.

Náročná, ale konstruktivní jednání byla završena dne 14. 9. 2011, kdy generální ředitel ŘLP ČR, s. p., Ing. Jan Klas a hejtman Moravskoslezského kraje Ing. Jaroslav Palas podepsali Dohodu o výstavbě bezpečnostního

centra na letišti Leoše Janáčka v Ostravě. Tato dohoda definuje jednotlivé etapy výstavby BC, z nichž první bude výstavba TWR, kdy stavitelem a investorem bude ŘLP ČR, s. p., ve spolupráci s krajem, který zainvestuje výstavbu komunikací. Dále dohoda definuje vztah stavebníka (ŘLP ČR, s. p.) a pozemku, který je ve vlastnictví kraje. TWR v Ostravě je součástí architektonického řešení celého bezpečnostního centra, které bude navazovat v dalších etapách. Dalšími kroky zahájení výstavby je dokončení projektové dokumentace TWR jako první etapy tohoto centra, projektové dokumentace pro stavební povolení a vyhlášení veřejné hospodářské soutěže na dodavatele stavby.

Předpokládané zahájení výstavby TWR Ostrava je jaro 2012.

PETR FAJTL, ŘDPLR

o letectví v Perském zálivu



několika pronajatými letadly (Boeing 737 a Airbus A300) a dvěma zapálenými britskými manažery z oblasti letectví (Mauricem Flanaganem a panem Clarkem). Po drobné ztrátě v druhém roce provozu začala společnost vydělavat a od té doby zdvojnásobuje svůj zisk každé tři až čtyři roky.

Společnost Emirates, která je zcela ve vlastnictví dubajského vládního majetkového fondu, je dnes jedním z největších světových leteckých dopravců se 138 letadly (všechna wide-bodied) a závaznými objednávkami na dalších 140, včetně padesáti A380. Někteří konkurenti zasažení ekonomickou krizí byli nuceni odložit nebo zrušit svoje objednávky, zatímco jediným problémem pana Clarka je nedostatečná rychlost dodávek nových strojů. Nemá žádné potíže s jejich financováním, a dokonce vyjednává o dalších. Okolo roku 2020 očekávají Emirates flotilu čítající více než 400 letadel na dlouhých tratích, více než jakákoli jiná letecká společnost na světě. Z Dubaje bude možno letět do více než 100 destinací v šedesáti zemích na všech kontinentech.

Zpracováno podle **THE ECONOMIST**

Foto internet

(pokračování v příštím čísle)



Dynamickou fotografií **Petra Kolmanna** z časopisu Letectví + kosmonautika připomínáme 18. ročník mezinárodní airshow **CIAF 2011**, která se uskutečnila 3. a 4. září v Hradci Králové. Na snímku je maďarský akrobat Péter Besenyei ze skupiny Red Bull s letadlem Extra 300SR.

red

Zápisník z cest (tentokrát) Michaela Sedláčka

V posledních letech jsem trávil ideální dovolenou podle svých představ na chalupě v Českém ráji. Přinášelo to s sebou ne-náročný stavební úkony, obnovu oprýskaných nátěrů, sekání trávy, střihání živého plotu ... osvěžené hlídání vnučat, procházku z Hrubé skály na Valdštejn nebo návštěvou trhů v Jičíně, kde jsem si ve stánku Vše za 39 vždy koupil něco, co jsem nepotřeboval.

Přítom bych ale strašně rád přispěl do rubriky Zápisník z cest. Že bych nějak dramaticky popsal cestu autem, více méně po dálnici, z Prahy do Jičína?

Problém za mě vyřešila manželka označovací větou: „*Letos jedeme o dovolenou týden lodí po kanálech a jezerech v Nizozemsku.*“ Snažil jsem se představit si, co taková akce může obnášet. Jako suchozemec jsem se těžko smiřoval se změnou v zaběhlé dovolené. Ale povozit se lodí po kanálech, pohodlně se usadit a prohlížet si v klidu okolní krajinu s mlýny a pasoucími se krávy (pohoda, klídek a tabáček – jak zpívají Chinaski), večer pak prohlídka Amsterdamu s jeho vyhlášenou ulicí červených luceren ... Z myšlenek mě vytrhla žena: „*Řízení hausbótu přece zvládneš!*“ Z leknutí se mi orosilo čelo. „*V Kralupech absolvuješ základní kurz,*“ pokračovala žena. To mě mělo uklidnit! Vrátil jsem se v myšlenkách zpět k lákavé prohlídce večerního Amsterdamu a nejistým hlasem jsem ženě slíbil, že tedy souhlasím s razantní změnou části dovolené, protože bych si přece jen rád konečně

prohlédl dům a sochu Jana Amose Komenského v Naardenu.

V polovině srpna jsme dorazili do přístavu Langelille, kde na nás čekal „parník“ Adrianus zvíci 13 metrů na délku a proti mému očekávání s kormidlem na zádi. V autě je přece volant vpředu! No uvidíme. Předávající zástupce loďařské firmy se mě zeptal, jestli mám s řízením nějaké zkušenosti. Moje odpověď, že jsem jel s malou pramicí po Vltavě, ho očividně uspokojila. Netrvalo dlouho a vypluli jsme.

Dostat se od břehu nebylo až tak složité, trochu horší už bylo dostat se na konci prvního dne plavby opět ke břehu a zaparkovat v přístavu, aniž bych poškodil loď vlastní nebo jinou. Vzhledem k tomu, že jistě zručnosti v ovládání lodi

jsem nabyl při průjezdu zdymsadly a pod zvednutými mosty, přistál jsem bez úhony. Během plavby se ukázalo být největším problémem udržení lodě v žádaném kurzu. Problém jsem vyřešil tím, že jsem se přestal dívat za sebe na vytvořenou serpentinu, která se zračila ve vodě za lodí.

Po týdenním plutí jsem se cítil být osvětleným lodivodem. A pohledy na mlýny, spíše však větrné elektrárny, prohlídky měst a vesnic nakonec stály za ústupek z mého dovolenkového rituálu na chalupě.

P. S. Viděl jsem Komenského i dámy červeně nasvětlené ve výkladních skříních. Váhám nad doprovodnou fotografií – Komenský, nebo spoře oděné dámy. Vítězí ten, který mě nepokojil – Adrianus a pohled od jeho kormidla na vzdálenou příď.



English Corner

Joke / Why a Divorce?

A judge was interviewing a woman regarding her pending divorce, and asked, "What are the grounds for your divorce?"

She replied, "About four acres and a nice little home in the middle of the property with a stream running by."

"No," he said, "I mean what is the foundation of this case?"

"It is made of concrete, brick and mortar," she responded.

"I mean," he continued, "What are your relations like?"

"I have an aunt and uncle living here in town, and so do my husband's parents."

He said, "Do you have a real grudge?"

"No," she replied, "We have a two-car carport and have never really needed one."

"Please," he tried again, "is there any infidelity in your marriage?"

"Yes, both my son and daughter have stereo sets. We don't necessarily like the music, but the answer to your questions is yes."

"Ma'am, does your husband ever beat you up?"

"Yes," she responded, "about twice a week he gets up earlier than I do."

Finally, in frustration, the judge asked, "Lady, why do you want a divorce?"

"Oh, I don't want a divorce," she replied. "I've never wanted a divorce. My husband does. He said he can't communicate with me!"

Mr. Knott and Mr. Watt on the Phone

Hello?

Who's calling?

Watt.

What's your name?

Watt's my name.

Yes, what is your name?

My name is John Watt.

John what?

Yes.

... I'll call on you this afternoon.

All right, are you Jones?

No, I'm Knott.

Will you tell me your name, then?

Will Knott.

Why not?

My name is Knott.

Not what?

Not Watt. Knott.

What?

Připravila NWT