



Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

LISTOPAD
ROČNÍK XII – ČÍSLO 122

STRIP 2011

**Petr Koukal: Badminton
jsem si zamiloval** (str. 3)

**Ohlédnutí za letní
sezonou 2011** (str. 5)

**Airbus A380-800
přistál v Praze** (str. 4)

**Změny ve stravování
v IATCC** (str. 5)

**Organizační změny v ŘLP
od 1. 1. 2012** (str. 4)

**Předvánoční setkání
na Žofíně** (str. 8)



Foto Jan Mikyňa, ČADJI



Kalendáře, diáře a přání pf 2012 vydává kancelář generálního ředitele. Na jednotlivé divize budou distribuovány v druhé polovině listopadu. Na podnikovém intranetu bude současně ke stažení umístěna elektronická verze PF 2012 v české i anglické podobě pro e-mailovou distribuci.

red

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V listopadu 2011 oslaví kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP tyto zaměstnanci:

Breitkopf Ota, řídící odbavovací plochy – DPRO/SPLS/SMC **15 let**

Halen Svatopluk, Ing., vedoucí odd. OBK – DPRM/OBK **15 let**

Verner Jan, řídící odbavovací plochy – DPRO/SPLS/SMC **15 let**

Pfeiler Miroslav, vřp I – DRSL/SLRL **20 let**

Stöberová Romana, řidič – DRSL/SCL/TPS **20 let**

Všem uvedeným jubilantům srdečně blahopřejeme!

REDAKCE

Personálie

V souvislosti s přechodem **Ing. IVANA HUBERTA** na funkci Programového manažera projektu FAB CE je generálním ředitelem ŘLP ČR, s. p., Ing. Janem Klasem

pověřen od 1. 11. 2011 do 31. 12. 2011 **Ing. LUBOMÍR STRAKA, MBA**, vedením divize podnikového rozvoje a logistiky (DPRM).

Ředitel DPRM **Ing. IVAN HUBERT** ve stejné souvislosti ukončil k 31. říjnu letošního roku také své dlouholeté působení v redakční radě podnikového **zpravodaje Strip**, jejímž členem byl od roku 2001.

Novým členem redakční rady Stripu byl od 1. listopadu 2011 jmenován zástupce divize regionálních služeb a logistiky (DRSL) **Ing. PETR KNOBLOCH**.

red

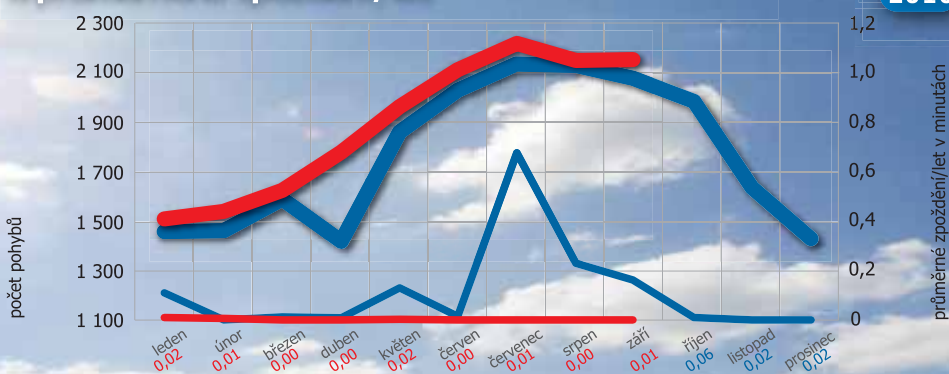
Statistiky provozu

září 2011/2010

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



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



Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Přeshraniční pohyby na letištních			Česká republika			Karlovy Vary		
	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %	2010	2011	v %
září	14 714	14 200	-3.5	2 976	3 069	+3.1	2 533	2 969	+17.2	886	841	-5.1

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

2010		2011		Nárůst provozu v %		Průměrné zpoždění na let v min.	
září	62 609	64 286	+2,7	11/10	0,17	2010	2011

Statistiky provozu

Počet pohybů na letišti Praha

ZÁŘÍ 2011/2010

Zdroj AI

2010 2011

celkový počet

14 714 14 200

nejvyšší počet/den

(30. 9.) (26. 9.)

556 547

nejvyšší počet/hod.

(15. 9.) (26. 9.)

47 48

Počet pohybů ve FIR Praha

ZÁŘÍ 2011/2010 (IFR)

Zdroj AI

2010 2011

celkový počet

62 609 64 286

nejvyšší počet/den

(16. 8.) (16. 9.)

2 248 2 251

nejvyšší počet/hod.

(25. 9.) (16. 9.)

169 174

Petr Koukal: Badminton jsem si zamiloval

Petr Koukal je profesionální sportovec, několikanásobný mistr ČR v badmintonu a účastník olympijských her 2008 v Pekingu. V letošním roce má na svém kontě vítězství nad svým nejtěžším dosavadním soupeřem. Tím byla rakovina. Momentálně se připravuje na olympiádu v Londýně v roce 2012.

Petre, jak jste se dostal vůbec k badmintonu? Proč jste se rozhodl zrovna pro tento sport?

Rodina sportovních bláznů, tak by se to dalo nazvat. Narodil jsem se v Hořovicích. Děda byl u základů a stavby místních tenisových kurtů, sám hrál tenis a volejbal. V jeho stopách šla i mamka. Do toho vstoupil tatka, který, co se sportu týká, na co sáhne, to mu jde. Hrál závodně badminton a mě často bral s sebou na tréninky a turnaje. Ten sport jsem si zamiloval. Závodně jsem se také věnoval atletice a tenisu, ale badminton pro mě vždy měl nějaké speciální kouzlo, a proto jsem u něj nakonec zůstal.

Pamatujete si váš první zápas?

Pamatuji si na turnaj rodičů s dětmi, bylo mi devět a s mamkou jsme prohráli v semifinále. Strašně těžce jsem to nesl, hrálo se o velkou čokoládu. ☺

Na jaký váš dosavadní sportovní úspěch jste nejvíce pyšný?

Úspěšné absolvování olympijské kvalifikace 2008.

Jak je na tom badminton s oblibeností v České republice? Vzdělává jeho obliba?

Rozhodně. Čím dál více lidí zjišťuje, že badminton není ten sport, který znají z pláže nebo z chaty, ale olympijský a fyzicky extrémně náročný halový sport. A hodně se rozrůstá nejen členská základna, ale především počet lidí, kteří hrají „závodní“ badminton pro zábavu.

Máte za sebou velmi náročné období a léčbu. Přesto jste opět získal titul mistra republiky, jak moc náročné bylo obhájit tento titul?

Mimořádně. Nejen fyzicky, ale především psychicky. Kolem mé osoby bylo během léčby velmi rušno a na mistrovství republiky tento mediální „humbuk“ vrcholil. Neměl jsem sice co ztratit, ale nechtěl jsem zklamat sám sebe. Od začátku léčby jsem viděl tento turnaj jako velký cíl. Představa vítězství a zisku dalšího titulu mě obrovsky motivovala během celé léčby. Když jsem vyhrál poslední výměnu finále, znamenalo to pro mě, že jsem uzdravený a zpátky v životě. Nejen sportovním.

O své nemoci mluvíte velmi otevřeně. Co byste poradil lidem, kteří mají stejný problém?

Lidem, kteří mají stejný problém, snad jen to, aby byli silní a bezmezně věřili ve své uzdravení. Spíše bych chtěl poradit těm, kteří si myslí, že jich se podobné problémy nikdy týkat nemohou. Bohužel mohou a dost možná přijdou v okamžiku, kdy to člověk nejméně čeká (u mě to bylo jen pár dní po nejlepším životním výsledku –

3. místo na velkém světovém turnaji v Německu). Těmto lidem bych chtěl poradit, aby dbali na prevenci, nepodceňovali jakákoliv varování lékařů a starali se o své tělo, jak nejlépe můžou. Může to znít jako klišé, ale zdraví máme opravdu jen jedno a je to ta nejdůležitější věc na světě.

Dočetla jsem se, že točíte dokument „Cesta snu aneb nejlepší věci na světě nejsou věci“. Můžete nám tento dokument trochu představit? Kdy ho budete moci vidět? Byl to váš nápad natočit o této zákeřné nemoci film?

Film zaznamenává vývoj osudové nemoci a celý boj, vůli a odhodlání získat zpět ztracené zdraví a můj návrat do světové badmintonové špičky. Věřím, že se film stane příkladem a motivem pro mnoho dalších nemocných nebo zraněných lidí, kteří také uvěří ve slovo NÁVRAT.

Byl to nápad několika lidí z mého okolí a já s tím hned souhlasil, přijde mi správné, že se o tomto problému bude mluvit, že lidé tento příběh uvidí a zamyslí se.

Točíte od začátku nemoci (září 2010) a skončit bychom chtěli až na olympijských hrách v Londýně. Jedná se časosběrný dokument a pracuji na něm špičkoví filmaři z týmu Jana Hřebejka – Vladimír Barák a Tomáš Sysel. Hudbu nám snad bude dělat pan Ota Petřina, česká rocková legenda.

Bylo těžké nechat kameru nahlédnout do vašeho soukromí?

Po tom, co člověku dojde, že mu jde o život, začne se dívat na spoustu věcí jinak. Stud i soukromí šlo stranou, věřil jsem, že to může pomoci zachránit někomu dalšímu život. A to se podařilo. Už pár dní po tom, kdy se o mém onemocnění začalo mluvit v médiích, jsem dostal několik e-mailů od lidí, kteří díky tomu šli k lékaři a zjistilo se, že přišli naštěstí včas. Se stejným nebo jiným onkologickým problémem.

Spustil jste také kampaň www.rakovinarlat.cz. Můžete nám tento projekt představit a říci, co je pro vás hlavním cílem této kampaně?

Podobně jako film i tato kampaň by měla upozorňovat na rakovinu varlat a jiná nádorová onemocnění. Zatím ale hledám pro tuto kampaň partnery a sponzory, díky kterým by se mi podařilo ji dostat více do povědomí veřejnosti.

Na co nejraději vzpomínáte z olympiády v Pekingu?

Na nepopsatelnou atmosféru v olympijské vesnici a vůbec v celém Pekingu.

Jak probíhá příprava na olympijské hry v Londýně 2012?

Právě jsem uprostřed olympijské kvalifikace, která trvá celý rok. Zatím jde vše

podle plánu a daří se mi pravidelně uhrávat lepší výsledky než všem ostatním českým hráčům. Když jsem v září 2010 opouštěl kurty, patřila mi 36. pozice na světovém žebříčku. Během doby, kdy jsem nehrál, jsem spadl na 90. místo, ale nyní už zase pomalu šplhám nahoru a momentálně jsem 76. Na úspěšnou kvalifikaci bude stačit umístění kolem 70. místa.

Tento rozhovor je pro časopis Strip Řízení letového provozu. Musím se vás tedy zeptat, jestli rád létáte?

Létání je součástí mého života, především dlouhé lety bývají někdy náročné, ale člověk si zvykne. Rád přemítám o životě při pohledu na mraky okolo a zemi pode mnou.

Co si myslíte o náročné profesi řídicích letového provozu?

Mám na ŘLP dva kamarády, jeden z nich je dokonce bývalý špičkový badmintonista. Druhý je také velmi zdatný sportovec, tak možná, že sportovci mají dobré předpoklady pro tuto práci. Často na řídicí letového provozu myslím, když se blížím na přistání a říkám si, jestli nás navigují

správně. ☺ A musím přiznat, že by mě tato práce po skončení aktivní sportovní kariéry možná zajímala.

Petre, jedním z vašich sponzorů je i Řízení letového provozu, Mluvíme o tom proto, že v dnešní době se vrcholový sport bez finanční podpory asi dělat nedá, je to tak?

Je to přesně tak. Badminton je celosvětový sport, během sezóny odehrají až 28 turnajů po světě a to samozřejmě stojí mnoho peněz. Nebýt sponzorů a jejich finanční podpory, nemohl bych badminton hrát na té nejvyšší úrovni. ŘLP proto mnohokrát děkuji a doufám, že tato spolupráce potrvá i nadále. Rád někdy zorganizuji třeba trénink pro zaměstnance, kteří by měli zájem. ☺ Já bych se zase rád někdy podíval na řídicí věž...

Děkuji vám moc za rozhovor a držím palce!

Také děkuji!

DOMINIKA VRKOTOVÁ

Foto PAVEL LEBEDA, pro Sport Invest Group

curriculum vitae

PETR KOUKAL

Narozen: 14. 12. 1985
v Hořovicích

Zájmy a záliby: víno, hodinky,
sporty – atletika, plavání, tenis,
golf, lyžování

Sportovní sen: ukončit kariéru
s pocitem zadostiučinění

Charakteristická vlastnost:
bojovnost, citlivost

Neoblíbená vlastnost: lidská
hloupost a arogance
Obľíbená barva: červená



Objektiv

Airbus A380 in Prague, low approach and land, PRG/LKPR, 2.10.2011

planesvideo Počet videí: 56 Odběr



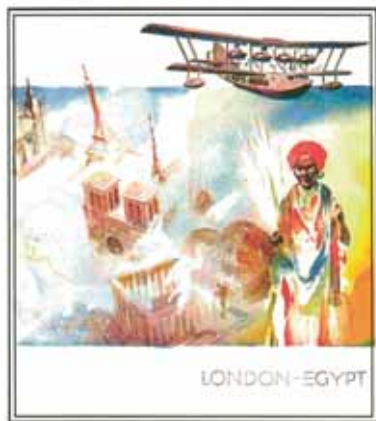
Airbus A380-800 přistál 2. října 2011 v Praze. Toho dne se na věži sešla směna, která vnímala přilet A380 jako velkou událost, a že jsme nebyli sami, nasvědčovaly i davy lidí v okolí letiště, které způsobily dopravní kolaps. Už od brzkých ranních hodin si ti největší nadšenci zabírali výhodná místa, odkud mohli ulovit hezké záběry. Když nás approach informovala, že posádka přelet nad dráhou neplánuje, shodli jsme se s vedoucím směny, že zkusíme požádat o low approach nebo touch and go ještě jednou přímo z pozice TWR. Na pozici věže jsem seděla já podle platného rozdělovníku, není pravda, že bych tam byla nasazena z vypočítavosti, že ženskému hlasu se bude hůř odolávat. ☺ Do žádosti jsem zmínila fakt, že na ně čeká spousta lidí, a z další komunikace jsem nabyla přesvědčení, že jsou velmi ochotní nějaký předváděcí manévř provést, bylo však asi nutné, aby to bylo na naši žádost. Domnívám se, že původní dotaz oblastních kolegů, jestli budou dělat na Ruzyni přelet, měl jasnou odpověď „ne“, protože posádka sama od sebe něco takového v plánu opravdu neměla, ale na žádost složek řízení letového provozu byli velmi ochotní a zpětně se nám ještě donesly zprávy, že posádka velmi ocenila, že jsme jí nízký přelet nad dráhou umožnili.

Krátce po průletu se objevily na internetu zprávy, že se největšímu dopravnímu letadlu světa nepodařilo napoprvé přistát, že piloti podcenili délku ruzyňského letiště a podobné nesmysly. Okamžitě se vedoucí směny snažil kontaktovat dotyčné autory a uvést věci na pravou míru. Na chvíli nás přepadl nepřijemný pocit, že jsme místo radosti leteckým fandům, způsobili spíše negativní reklamu německé posádce, která byla přitom vrcholně profesionální a navíc velmi ochotná. Večer v hlavním zpravodajském vysílání bylo ale vše uvedeno na pravou míru a další dny jsme si už jen užívali příjemný pocit z toho, kolika lidem jsme udělali velkou radost.

A nejen pocit, že se nám podařilo udělat něco pro druhé. Pro nás samotné, pro celou směnu, to byl nezapomenutelný zážitek. Protože pozorovat něco tak majestátního v dokonale čistém manévrování pár metrů nad zemí, byl z věže pohled dechberoucí.

Na webové adrese <http://www.youtube.com/watch?v=qfISfUK7HwE> si můžete celý průběh přistávání prohlédnout. Radiokomunikace sice není synchronizovaná s obrazem, ale veškeré potřebné informace zde získáte.

BARBORA KLÍMOVÁ, APP/TWR Praha, repro internet



Ve druhém nadzemním podlaží administrativní budovy IATCC je instalována výstava historických dokumentů o společnosti **Imperial Airways** z období prudkého rozvoje světového letectví mezi dvěma světovými válkami. Vystaveny jsou snímky tehdy používaných letadel, ukázky z tvorby letových tras, z dopravy letecké pošty i reklamní plakáty. Vše ze sbírek **Stanislava Černého** z DPER.

Výstava je doplněna historickými dokumenty z řízení letového provozu v šedesátých letech, které poskytl **Pavla Kamlachová**. mis

Zeptali jsme se ...

... generálního ředitele



Na grémii generálního ředitele dne 26. 10. 2011 byla prezentována organizační změna **ŘLP ČR, s. p.**, která vstupuje v platnost od 1. 1. 2012. Můžete nám představit důvody, principy, a zejména výsledný rozsah této organizační změny?

Připravená změna je výsledkem logického vývoje podniku a je v souladu s požadavky na efektivní řízení procesů uvnitř **ŘLP ČR, s. p.**, a jejich optimalizaci. Změna organizační struktury současně reflektuje i požadavky okolního prostředí, ve kterém podnik působí. Jedná se zejména o naše intenzivní zapojení do výkonných struktur v rámci projektu **FAB CE**, kam jako programový manažer projektu přechází dosavadní ředitel **DPRM Ing. Ivan Hubert** (viz rozhovor s Ing. Hubertem, *Strip* č. 10/2011).

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se cílem změny stalo snížení počtu členů vrcholového vedení, vytvoření jednotné symetrické třístupňové struktury jednotlivých základních organizačních útvarů, včetně redisolokace dílčích organizačních útvarů, které zajistí optimalizaci manažerského řízení a rozhodovacích procesů.

Pracovní skupina odpovědná za zpracování finálního návrhu změny organizační struktury se řídila závaznými principy, jejichž základní vymezení je jasné: nedochází k propouštění zaměstnanců podniku a nové pozice, které organizační změna vytváří, budou obsazovány z kvalifikovaných interních zdrojů, a to na základě výběrových řízení.

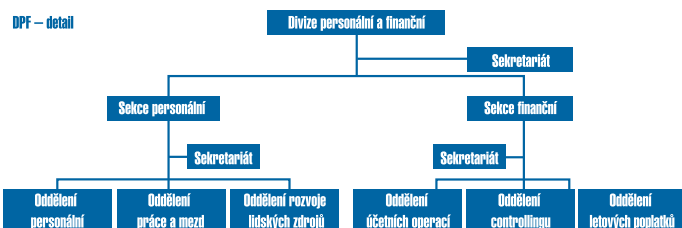
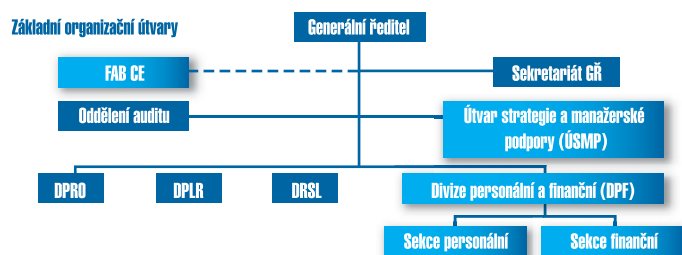
Organizační změny platné od 1. ledna 2012 lze rozdělit na změny základní a dílčí. Do první skupiny patří především vytvoření nové Divize personální a finanční v čele s Ing. Miloslavou Mezerovou, zrušení Divize podnikového rozvoje a mezinárodní koordinace a vytvoření nového Útvaru strategie a manažerské podpory, který povede Ing. Luboš Hlinovský. Organizační schéma nových útvarů a jejich zařazení v celopodnikové struktuře je znázorněno na přiložených schématech.

Dílčími změnami je zejména sloučení oddělení právního a oddělení veřejných zakázek do oddělení právního a veřejných zakázek v přímé podřízenosti ředitele **DPLR**. Do podřízenosti ředitele **DRSL** naopak přechází oddělení bezpečnosti a kvality. Dílčí změnou je i přechod oddělení evidence staveb pod Sekci centrální logistiky.

Po projednání změn s odborovými organizacemi v září probíhají v současnosti příslušné změny organizačního řádu podniku, změny číselníků jednotlivých útvarů a také související nezbytné pracovníprávní úkony v návaznosti na přijaté změny. Redisolokace jednotlivých pracovišť bude ukončena k 31. 12. 2011. S ohledem na rozsah změn bude také stanoveno přechodné období pro aktualizaci všech dotčených podnikových norem.

Jsem přesvědčen, že organizační změny přinesou další kvalitativní posun v oblasti manažerského řízení ve všech úrovních podniku a budou podpořeny posílením potřebné komunikace jak v rámci jednotlivých útvarů, tak i mezi základními organizačními útvary navzájem.

Jan Klas



Ohlédnutí za letní sezonou 2011

Letní období je každoročně opravdovou zátěžovou zkouškou všech částí systému poskytování letových provozních služeb. Ne jinak tomu bylo i v tom letošním létě. Další zhruba 2–3% nárůst traťových pohybů ve vzdušném prostoru ČR důkladně prověřil stanoviště ACC, které v této zkoušce obstálo skutečně na výbornou. Při nezměněném uspořádání vzdušného prostoru s maximálně devíti otevíranými sektory se podařilo zvládnout zvýšený provoz téměř s nulovým zpožděním, které se pohybovalo jen v zanedbatelných hodnotách v řádu desetin vteřiny na jeden řízený let. Kapacita vyhodnocovaná Eurocontrol se opět meziročně výrazně zvýšila, a to o 7 %, na hodnotu 161 traťových pohybů za hodinu. Kromě standardně vysokého nasazení a profesionality všech zúčastněných k tomuto výbornému výsledku přispěly i další faktory. Do začátku léta ukončili úspěšně kurz další řidiči, a tím počet aktivních řidičů s kvalifikací pro ACC poprvé v historii překročil magické číslo 100. Ke zvládnutí provozu částečně napomohl i celkově menší zájem o spodní vzdušný prostor, kde po většinu času stálo otevírání dvou a jen výjimečně tří řídicích sektorů. To umožnilo otevírání

více sektorů v horním vzdušném prostoru, kde se otevíralo 6 a krátkodobě i 7 sektorů. V neposlední řadě lze k pozitivním faktorům zařadit i letošní pro létání relativně příznivé počasí s méně bouřkami. Dosažení podobných výsledků v příštích obdobích bude proto velkou výzvou a určitě to nelze brát jako samozřejmost.

Přes celkový pokles počtu pohybů na Letišti Ruzyň zůstává provoz ve špičkových hodinách víceméně na úrovni předešlých rekordních let, a tak i pro SPLS Praha bylo letní období ve špičkových provozních hodinách testem výkonnosti. Stále platí, že limitem kapacity je dráhový systém a i relativně malé rozdíly v kapacitě při různých drahách v používání hrají roli. Maximální hodinová kapacita při dráze v používání 24 a optimálních podmínkách pro aplikaci zkrácených rozstupů a postupů HIRO (High Intensity Runway Operation) je 46 pohybů. Důležitý je i poměr přistávajících a odlétajících letadel. Z pohledu kapacity je jednoznačně nejvýhodnější rovnoměrné střídání příletů a odletů, které ovšem na Ruzyň není příliš časté. Na tyto optimální podmínky je pak víceméně nastaveno přidělo-

vání letištních slotů ve špičkových hodinách. Pokud tedy dojde k odchylce od těchto „ideálních“ podmínek (jiná nebo jen mokrá dráha v používání, nízká dohlednost/oblačnost, nemožnost využití optimálních rychlých výjezdů z dráhy apod.) znamená to, že kapacita letiště je ve špičkových hodinách nižší než požadavky provozu. Takových období bylo v letošním roce na Ruzyň poměrně hodně a je ke cti APP/TWR Praha že si s provozem ve většině případů poradila bez zpoždění. Dne 25. 8. 2011 došlo k významné změně ve fungování Letiště Praha, a to k několikrát odkládanému zahájení trvalého, i když oficiálně stále jen zkušebního provozu postupů CDM (Collaborative Decision Making). Dosavadní poznatky naznačují, že postupy CDM sice nejsou lékem na všechny problémy a situace v provozu letiště, nicméně jednoznačně naplňují očekávání v oblasti rovnoměrnějšího nahazování a vytlačování letadel v souladu s aktuální „odletovou kapacitou“ tak, aby se netvořila fronta na vyčkávacím místě. Tím prokazatelně dochází k nezanedbatelným úsporám paliva a snížení negativních dopadů na životní prostředí. Částečně je ještě třeba změnit myšlení některých lidí, kteří za odlet letadla stále považují jeho odjezd ze stání a pár minut strávených navíc na stojance, které by dříve strávili s nahozenými motory pojižděním ve frontě před dráhou, považují za nežadoucí zpoždění.

V letní sezóně probíhaly také testy tzv. CDA (Continuous Descend Approach), v rámci kterých se u vybraných letů prováděl postup plynulého klesání z hranic TMA Praha po speciálních tratích až do přistání. Tento postup by měl přinést snížení spotřeby paliva a hlukové zátěže. Výsledky testovacích letů, kterých bylo provedeno zhruba 200, budou podkladem pro rozhodnutí o případném zavedení tohoto postupu pro noční lety v Praze.

JAN ŠTINDL, ŘDPRO

Inspiromat

„Díky spolupráci Aeroflotu a Českých aerolinií je z Letiště Praha do Moskvy operováno celkem devět spojů denně. Cestující tak mají možnost odcestovat z Prahy do ruské metropole v podstatě kdykoliv během dne.“

Stanislav Zeman, výkonný ředitel Letiště Praha pro letecký obchod a marketing, řekl na setkání u příležitosti oslav 55. výročí otevření linky do Prahy

„Létám, protože létání osvobozuje mysl od malicherných maličkostí.“

Antoine de Saint-Exupéry, francouzský spisovatel a letec

Připravila DV

Nové ceny za telefonní služby

V návaznosti na email odeslaný všem zaměstnancům ŘLP na začátku září doplňujeme shrnutí hlavních změn v telefonních službách. V polovině října byl dokončen přechod na nové podmínky v souladu s výsledky veřejné zakázky na poskytování služeb pevného a mobilního telefonního operátora. V obou případech obhájil svou pozici po tvrdém cenovém souboji s konkurencí původní podnikový operátor – firma Telefonica. K vynikajícímu výsledku přispělo i optimální načasování soutěže.

Pro ilustraci, čeho se nakonec podařilo dosáhnout, jsou níže uvedena konkrétní čísla pro většinu hlavních služeb.

Pevné linky:

nové podmínky platí od 1. 9. 2011;

na místní linky v ČR voláme nově za 0,2 Kč/min;

mezinárodní hovory u nejčastěji volaných zemí jsou pod 1 Kč/min do pevné sítě a pod 3 Kč/min do mobilní sítě;

při volání do libovolné mobilní sítě v ČR platíme 0,8 Kč/min;

pevná linka ŘLP se při volání do sítě mobilních operátorů i na pevné linky v ČR identifikuje ve tvaru 727 37xxxx a pod tímto číslem je zpětně dosažitelná (i nadále je samozřejmě dostupná také pod hlavní provolbou ŘLP 220 37xxxx);

volání z pevných linek ŘLP na mobilní telefony ŘLP i opačně (zde je podmínkou použití tvaru 727 37xxxx) je zdarma.

Mobilní telefony:

nové podmínky platí od 17. 10. 2011;

do mobilních i pevných sítí v ČR voláme nově za 0,3 Kč/min;

odchozí roaming v nejčastěji navštěvovaných zemích při služebních cestách je pod 3 Kč/min, přichází za 0,5 Kč/min;

datový roaming se u nejčastěji navštěvovaných zemí dostal na úroveň 4 Kč/MB (což mimo jiné znamená, že při služebních cestách již není nutné aktivovat dosud využívané datové balíčky);

mezinárodní hovory se v případě běžně volaných zemí pohybují pod 3 Kč/min;

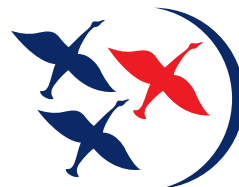
volání mezi služebními mobilními telefony a pevnými linkami ŘLP je zdarma (je nutné použít formát 727 37xxxx).

V případě mobilních služeb ještě vyjednáváme s jejich staronovým poskytovatelem o co nejlepších podmínkách tzv. „zaměstnaneckého programu“. Ten spočívá ve zvýhodněné nabídce operátora pro všechny zaměstnance ŘLP a jejich rodinné příslušníky v případě jejich soukromých SIM karet. Nabízené výhody jsou většinou ve formě poskytnutí procentuální slevy z běžně nabízených tarifů. Přesné podmínky bychom měli mít potvrzeny nejpozději do konce letošního roku. Hned poté budou tyto informace společně s popisem postupu v případě zájmu o využití tohoto programu předány všem zaměstnancům ŘLP.

MICHAL CHVOJKA, DPRO/ATMS/LTS

Vánoční charitativní sbírka

Neopouštíme tradici a opět připomínáme naši Vánoční charitativní sbírku. Podrobnější informace jak o sbírce loňské (2010/2011), tak i letošní, která bude probíhat od listopadu 2011 do února 2012, se dočtete v prosincovém čísle časopisu STRIP. Už ale během listopadu budou na intranetu ke stažení potřebné formuláře. Věřme, že i letos se akce vydaří.



NADACE
DIVOKÉ
HUSY

Eva Pelikánová, LIS-NOF

Změny ve stravování v IATCC

Vážení kolegové,

počátkem letošního roku byla ustanovena pracovní skupina složená ze zástupců DPER, DFIN, DRSL a zástupců obou odborových organizací, která řeší ve spolupráci s odborníky z oblasti gastronomie novou koncepci závodního stravování v jídelně v IATCC Jeneč.

Po zvážení všech skutečností bylo rozhodnuto, že naše kuchyň a jídelna projdou rekonstrukcí, aby zde bylo možno plnohodnotně vařit. Rekonstrukce kuchyně a jídelny může trvat podle odhadů projektanta až 3 měsíce a pravděpodobně bude probíhat v období prosinec 2011 – únor 2012. Po tuto dobu bude jídelna i kuchyň zcela mimo provoz. V provozu bude pouze bufet s rozšířeným sortimentem a nabídkou chlazených hotových pokrmů. Provozní doba bufetu bude zachována. Všichni zaměstnanci budou mít po tuto dobu „stravenky“, které bude možno uplatnit v bufetu.

Další informace se vás dočkáte, všechny podrobnosti budeme uveřejňovat na intranetu.

Věřme, že připravované změny závodního stravování přispějí k větší spokojenosti všech zaměstnanců.

DPER

Co se děje na ruzyňském letišti?

Ještě k atrapě bomby s mobilním telefonem uvnitř letiště

Základní pravidlo seriální novinářiny je ověřovat zprávy z několika nezávislých zdrojů. To jsem neučinil a tak jsem přinesl nepřesnou informaci. A to tu, že k překonání bezpečnostních opatření v soukromém cargo terminálu hlídaném agenturou ABL nedošlo novináři zvenčí, ale zevnitř, přímo z řad vlastního personálu. K tomu, aby reportér pronesl do SRA zóny atrapy bomby, se totiž nechal na kratší dobu zaměstnat v terminálu. Pokud takový útok provede někdo zevnitř, je velmi obtížné tomu zabránit. Infiltraci závadových osob do vnitřních systémů lze zabránit pouze důkladnými bezpečnostními prověrkami. Provádělo je NBÚ a trvaly až 3 měsíce. Zahrnovaly zkoumání všech bezpečnostních aspektů, jakož i kontaktů, majetkových poměrů, angažovanosti v zájmových skupinách apod. Tyto prověrky byly nutnou podmínkou pro všechny osoby pracující v civilním letectví, byly časově náročné, a tak pro některé dělnické profese, kde dochází k větší fluktuaci, bylo jejich používání komplikované. Také pro plošné uplatnění těchto prověrek na všechny se staly předmětem kritiky, např. létajícího personálu. Proto byly nahrazeny pouze zkoumáním výpisu trestního rejstříku, které je v kompetenci ÚCL. V minulosti odborníci na bezpečnostní problematiku upozorňovali, že tato praxe nedává dostatečné záruky na prověření uchazeče o práci v civilním letectví, ale nebyla vůle pro změnu. Poslední případ tedy opět zaostřil pozornost na tento problém a je možné, že systém bezpečnostního prověřování osob pracujících v civilním letectví bude upraven.

Travel Service končí s handlingem Letiště Praha

Čtrnáct let zaměstnanci Letiště Praha odbavovali letadla společnosti Travel Service. Nyní se druhý největší dopravce na ruzyňském letišti rozhodl uzavřít smlouvu na odbavování cestujících a letadel (handling) s českou pobočkou mezinárodní společnosti Menzies Aviation. Ta nabídla ve výběrovém řízení nižší cenu než státní firma. Od 1. února 2012 tedy Travel Service začne využívat služeb této společnosti a Letiště Praha tak ztrácí svého největšího zákazníka. Kontrakt s Menzies Aviation podepsal Travel Service na tři roky. Služby Letiště Praha využíval Travel Service od svého startu v roce 1997. Hodnotu kontraktu ani jedna ze stran nesdělila. Odbavování letadel a cestujících na Ruzyni zaměstnává 170 lidí. Podle mluvčí Letiště Praha Lagronové je zatím předčasné říkat, zda kvůli ztrátě největšího zákazníka budou propouštěti.

Český aeroholding od listopadu povede Dvořák a Letiště Pos

Český aeroholding, do nějž stát vloží do konce roku 2012 akcie Českých aerolinií (ČSA) a Letiště Praha, povede od 1. listopadu Miroslav Dvořák. Ke stejnému datu rovněž rezignuje na funkci ředitele Letiště Praha a prezidenta Českých aerolinií (ČSA), sdělily ČTK mluvčí Letiště Praha a ČSA Michaela Lagronová a Hana Hejsková. Novým ředitelem Letiště Praha se stane Jiří Pos (50), který bude mít na starosti letecký obchod a oblast řízení a správy majetku, rozvoj produktu a marketing. Ředitelem divize s názvem neletecký obchod a finance bude Jozef Sinčák (41) a divizi letecký provoz a bezpečnost bude šéfovat Martin Hlava (45), uvedla Lagronová. Pos, Sinčák a Hlava jsou zároveň v tříčlenném představenstvu letiště. „Mou rolí v nové funkci mateřské společnosti Český aeroholding bude především koordinovat, finančně řídit a realizovat synergie uvnitř celé skupiny,“ prohlásil jednacířetiletý Dvořák, který je od března i předsedou představenstva aeroholdingu. První listopadový den také vystřídá v čele dozorčí rady ČSA Michala Mejstříka. Novým prezidentem Českých aerolinií po odchodu Dvořáka bude dosavadní předseda představenstva společnosti Philippe Moreels. V představenstvu ČSA od prvního listopadu zasednou Philippe Moreels, Marek Týbl a Jiří Marek. Dozorčí radu ČSA budou tvořit Dvořák, Petr Matoušek a Josef Maurer. Český aeroholding v konečné podobě má mít sedm dceřiných společností a vlastní kapitál 30 miliard korun.

Rallye Dakar na Letišti Praha

Chcete okusit atmosféru dobrodružného závodu Rallye Dakar? Navštivte výstavu na Letišti Praha. Čeká tu na vás 60 úžasných velkoformátových fotografií zachycujících nejznámější motoristický maraton a také některá vozidla, která se Dakarů zúčastnila. Expozice je k vidění v odletové hale Terminálu 2 do 31. ledna 2012 a je přístupná jak cestujícím, tak i běžným návštěvníkům.

Letiště ve Frankfurtu nad Mohanem uvádí do provozu novou ranvej po 14 letech úsilí a bojů, v Praze se stále řeší ...

Mezinárodní letiště ve Frankfurtu nad Mohanem uvedlo 21. října do provozu novou přistávací dráhu. Stavba dlouhá 2,8 kilometru stála 760 milionů eur (asi 19 miliard Kč) a zahrnovala přemostění dálnice a rychlodráhy, přemístění obrovských množství zeminy, vysazování 288 hektarů náhradních stromů za pokácené a přesouvání chráněných zvířat včetně žab a mloků. Umožní ale o polovinu zvýšit přepravní kapacitu tohoto největšího letiště v Německu, napsala agentura AP.

Nová dráha je souběžná s dosavadními dvěma, ale leží od nich ve vzdálenosti asi půldruhé kilometru. Kapacita letiště byla dosud kolem 85 vzletů a přistání za hodinu, s novou dráhou to bude až 126. To umožní zvýšit počet přepravovaných cestujících z dosavadních 53 milionů za rok na 88,6 milionu ročně k roku 2020. Společnost Frankfurt Airport se tak bude moci opět ucházet o postavení největšího letiště na kontinentální Evropě, které ztratilo kvůli pařížskému letišti Charles de Gaulle. Ve světovém měřítku je frankfurtské letiště v současnosti deváté největší.

Nová dráha byla navržena v roce 1997, mnoho let však narážela na odpor ochránců přírody a životního prostředí. Nakonec byla povolena s řadou podmínek a omezení. Nejvyšší správní soud spolkové země Hesensko zakázal ve Frankfurtu noční lety, jak to požadovali lidé z okolí. Zákaz by měl začít platit po zahájení provozu nové dráhy od zimního letového řádu. Letiště se ještě odvolalo ke spolkovému správnímu soudu, který dosud nerozhodl.

Nová dráha může v budoucnu umožnit i výstavbu třetí odbavovací haly jižně od letiště na území bývalé americké letecké základny, a dále tak zvýšit přepravní kapacitu.

Z tiskových zpráv ČTK připravil OLDŘICH STANĚK, AI

Kunovický Ev

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. Vybaven je motory PT6A-21 od společnosti Pratt & Whitney z Kanady. O původním, civilním prototypu jsme psali v loňském zářijovém vydání Stripu. Nyní tedy firma Evektor představila vojenskou verzi letounu. Tento prototyp byl již dvanáctkrát ve vzduchu a nalétal 11 hodin.

Vývoj letounu stál několik miliard a trval více než šest let. Na jeho vývoji spolupracovala kunovická továrna Evektor s 19 firmami sdruženými v Asociaci leteckých výrobců České republiky. Jedná se například o Aero Vodochody, Technometru Radošín nebo Jihlavan. Letadlo je určeno pro oblasti s málo rozvinutou dopravní infrastrukturou ve spoře obydlených oblastech Jižní Ameriky, Afriky a Asie. Podnik má však ambice dostat se i na trhy v USA, Brazílii, Rusku, Indii, Číně a Austrálii.



L-410

Od začátku výroby nejrozšířenějšího dopravního letounu československého původu – L-410 – uplynulo více než čtyřicet let. Přesto je stroj ve výrobě ještě dnes a jeho úspěšnost spočívá v bezpečném provozu. Na světový trh plánuje letos kunovická firma dodat až 15 kusů letounů tohoto typu.

Malý seriál

2 Sheikh Ahmed, předseda představenstva a generální ředitel Emirates, popsal poslední rok letecké společnosti jako finančně nejtěžší. Přesto zisk vzrostl více než pětinašobně na téměř 1 miliardu dolarů, i díky nižší ceně pohonných hmot a dalšímu snížení nákladů. Počet cestujících se zvýšil o 21 % na 27,5 milionu. Ukazatel průměrného obsazení sedadel (tzv. seat load factor) vzrostl o více než dva procentní body na 78 %, i když se kapacita (měřena ukazatelem osobokilometrů) zvýšila o pětinu. Ve stejném období Air France-KLM, druhý největší dopravce v Evropě, vykázal ztrátu 1,56 miliardy euro (1,93 mld. dolarů) následovaný British Airways se ztrátou 531 milionů liber (758 milionů dolarů).

Konkurenti tvrdí, že tajemství úspěchu Emirates tkví ve využívaných nekalých a skrytých dotacích. Ale pan Clark, prezident letecké společnosti, a pan Flanagan, vykonávající funkci výkonného místopředsedy i v 82 letech, trvají na tom, že to je jednoduše dobře řízená letecká společnost, které nahrává strategická poloha a pro-letecká politika emirátu Dubaj.

Tato politika vychází z přesvědčení, že letecký průmysl bude sloužit jako podnět pro dubajskou ekonomiku, podporu obchodu, finančních služeb a cestovního ruchu. Na výzvu Sheikh Ahmeda zavedla vláda velmi liberální a otevřenou leteckou politiku podněcující ostatní země k otevření linek do Dubaje a umožňující Emirates budovat svou síť. Došlo ke zjednodušení imigrační

ektor EV-55M

Vraťme se však k uvedené novince, která je ve své kategorii jediná na světě. Po dlouhé době se totiž opět jedná o dvoumotorový typ, ostatní stroje v této kategorii jsou jednomotorové. EV-55M dosahuje maximální rychlosti 408 kilometrů za hodinu, pro vzlet mu stačí dráha dlouhá 420 a pro přistání 510 metrů. Dolet má 2620 kilometrů a dostup 8800 metrů.

EV-55 Outback bude nabízet tři varianty uspořádání interiéru. První bude určena pro přepravu cestujících, druhá pro přepravu materiálu a třetí, kombinovaná verze bude mít vpředu prostor pro náklad a v zadní části budou umístěna sedadla pro cestující. Změna uspořádání interiéru na jinou variantu by podle výrobce neměla trvat déle než 20 minut.

Druhý vyrobený prototyp je určen pro pevnostní zkoušky. V příštím roce bude vyroben ještě třetí, určený pro letové zkoušky. Na celý projekt získala firma Ektor grant od ministerstva průmyslu a obchodu České republiky.

Po všech úspěšných zkouškách čeká letadlo certifikace a po ní bude moci být letoun využíván ke komerčním účelům. Měl by úspěšně konkurovat jednomotorovým turboprototypům. **mis, foto internet**



Modernizace objektu Letecké školy

ŘLP ČR, s. p., zmodernizuje objekt školy pro letové dispečery. Součástí modernizace bude nákup nových simulátorů pro radarové řízení, rekonstrukce učeben pro dispečery, stravovacích a ubytovacích prostor. ŘLP hodnotu veřejné zakázky odhadlo na 130 milionů korun.

„Je zřejmé, že kapacitou a komfortem pro studenty budova Letecké školy začíná zaostávat za silnou evropskou konkurencí. Má-li škola udržet své výsadní postavení na

trhu, musí nezbytně upravit ubytovací kapacity a radarový simulátor,“ uvádí mluvčí ŘLP Richard Klíma. Výcvik zahraničních dispečerů představuje pro ŘLP významný zdroj příjmu. V letošním roce škola pořádala kromě školení pro tuzemské dispečery výcvik pro zaměstnance řízení provozu z Polska, Rakouska, Německa, Španělska, Albánie, Makedonie, Gruzie, Kazachstánu, Arménie a Kyrgyzstánu.

Vítěz zakázky bude známý na konci listopadu letošního roku. Samotná rekonstrukce bude trvat zhruba rok. Výcvik se v této době přesune do provizorních prostor Technického bloku. Většina vybavení Letecké školy včetně techniky pochází z roku 1997, kanalizace a vodovodní potrubí v objektu jsou ze 70. let minulého století a jsou už nevyhovující.

Z tiskové zprávy ŘLP

o letectví v Perském zálivu



a vízové politiky, což usnadňuje cestujícím možnost zemi projíždět nebo v ní zůstat. Kapacita letiště a vzdušného prostoru byly vždy o krok napřed před poptávkou. A jelikož letiště operuje v režimu H24 a létá se především na dlouhých tratích, míra využívání flotily Emirates je jedna z nejvyšších na světě. Její letadla jsou ve vzduchu v průměru 18 hodin denně.

Naděsenc pan Griffiths, který je ve svém současném zaměstnání od roku 2007, porovnává svoji působnost na letišti Gatwick v Londýně s tím, co se děje v Dubaji. Říká, že „jestliže jste chtěli něco změnit na letišti v Gatwicku, bylo nutno dlouze vyjednávat s velkým počtem zájmových stran. Vztah s leteckými společnostmi byl obvykle problematický a místní úřady nebyly nakloněny jakýmkoli snahám o rozšíření letiště.“ V Dubaji jsou zájmy vlády, zástupců leteckého průmyslu a spotřebitelů sladěny. „Přístup vlády je takový, že cokoliv uděláte, nesmíte tím omezovat letectví. Pro učinění důležitého strategického rozhodnutí není potřeba, aby v místnosti bylo více než čtyři nebo pět lidí.“

Zpracováno podle THE ECONOMIST

Foto internet

(pokračování v příštím čísle)

Žofín 2011

*Generální ředitel
Řízení letového provozu ČR, s. p.,
zve všechny zaměstnance
na předvánoční setkání,
které se uskuteční
v pražském paláci Žofín
16. prosince od 19.00 hodin*

Každý zaměstnanec obdrží osobní pozvánku pro dvě osoby

Foto ARCHIV ŘLP

English Corner

Joke / Proud Fathers

Four men went golfing one day. Three of them headed to the first tee and the fourth went into the clubhouse to take care of the bill.

The three men started talking and bragging about their sons.

The first man told the others, "My son is a home builder, and he is so successful that he gave a friend a new home for free. Just gave it to him!"

The second man said, "My son was a car salesman, and now he owns a multi-line dealership. He's so successful that he gave one of his friends a new Mercedes, fully loaded."

The third man, not wanting to be outdone, bragged, "My son is a stockbroker, and he's doing so well that he gave his friend an entire portfolio."

The fourth man joined them on the tee after a few minutes of taking care of business. The first man mentioned, "We were just talking about our sons. How is yours doing?"

The fourth man replied, "Well, my son is gay and go-go dances in a gay bar."

The other three men grew silent as he continued, "I'm not totally thrilled about the dancing job, but he must be doing well. His last three boyfriends gave him a house, a brand new Mercedes, and a stock portfolio."

Joke / Usual Tip

A college pizza delivery boy arrived at the house of Mr. Smith. He delivered the pizza to his trailer. After giving it to him, Mr. Smith asked: "What is the usual tip?"

"Well," replied the youth, "this is my first trip here, but the other guys say if I get a quarter out of you, I'll be doing great."

"Is that so?" snorted Mr. Smith. "Well, just to show them how wrong they are, here's five dollars."

"Thanks," replied the youth, "I'll put this in my school fund."

"What are you studying in school?" asked Mr. Smith.

The youth smiled and said: "Applied psychology."

Přípravila NWT